

Aantrekkelijk Zwolle

Een praktische toepassing van een model om de aantrekkelijkheid van de stad voor bewoners, bedrijven en bezoekers te bepalen.



Barend Bekamp

Aantrekkelijk Zwolle

Een praktische toepassing van een model om de aantrekkelijkheid van de stad voor bewoners, bedrijven en bezoekers te bepalen.

Masterscriptie

Augustus 2010

Universiteit Utrecht
Faculteit Geowetenschappen
Master Planologie

Auteur:

Barend Bekamp (studentnummer: 3485161)

Begeleiders:

T. Spit (Tejo), Universiteit Utrecht.

M. Willems (Marjan), Gemeente Zwolle.

P. Kok (Paul), Gemeente Zwolle.



Zwolle



Universiteit Utrecht

"Je houdt van een stad, niet om haar 7 of 77 attracties, doch omdat zij aan jouw speciale behoefte beantwoordt."

Italo Calvino, Italiaans schrijver (1923-1985).

Voorwoord

In Februari 2010 was na een halfjaar gevuld met colleges en (praktische) opdrachten de tijd gekomen om aan een afstudeerstage te beginnen. Mijn voorkeur was al snel duidelijk; aangezien ik het voorgaande studiejaar de bacheloropleiding Landschapsarchitectuur & Ruimtelijke Planning in Wageningen afsloot met een onderzoek gefocust op het landelijk gebied, namelijk een onderzoek naar o.a. de aanleiding, het karakter en de effectiviteit van het Reconstructieplan Gelderse Vallei/Utrecht-Oost, leek het mij een goede keuze om de focus eens te verschuiven naar het stedelijk gebied. Mijn interesse was dan ook snel gewekt toen de gemeente Zwolle mij de mogelijkheid bood om een scriptie te schrijven vanuit het oogpunt van 'de aantrekkelijke stad'.

Ongeveer zeven maanden later, op 5 Augustus 2010, is een eind gekomen aan deze blik. Mijn masterscriptie getiteld 'Aantrekkelijk Zwolle' ligt nu voor u. Het pad leidend tot dit eindrapport was echter niet geheel vrij van obstakels. De verscheidene overlegmomenten met mijn begeleiders zijn voor mij dan ook van grote toegevoegde waarde geweest. Hierbij zou ik dhr. Spit, mijn begeleider vanuit de Universiteit Utrecht, dan ook willen bedanken voor zijn begeleiding en opbouwende kritiek. Ook wil ik een woord van dank doen uitgaan naar mijn begeleiders vanuit de gemeente Zwolle, Marjan Willems en Paul Kok, voor de gesprekken waarin zij mij vooruit hielpen met suggesties, aanbevelingen en punten ter verbetering.

Het schrijven van deze scriptie was ook niet mogelijk geweest zonder de verschillende personen die tijd maakten voor mij, bijvoorbeeld voor een interview. Hierbij wil ik hen niet alleen bedanken voor deze tijd, maar ook voor hun openheid en interesse.

Barend Bekamp.

Een deel van de informatie in dit onderzoek is afkomstig uit interviews met verschillende personen. Hierbij is in alle gevallen sprake van een interpretatie van de auteur. Eventuele fouten in deze interpretatie komen voor rekening van de auteur van dit onderzoek.

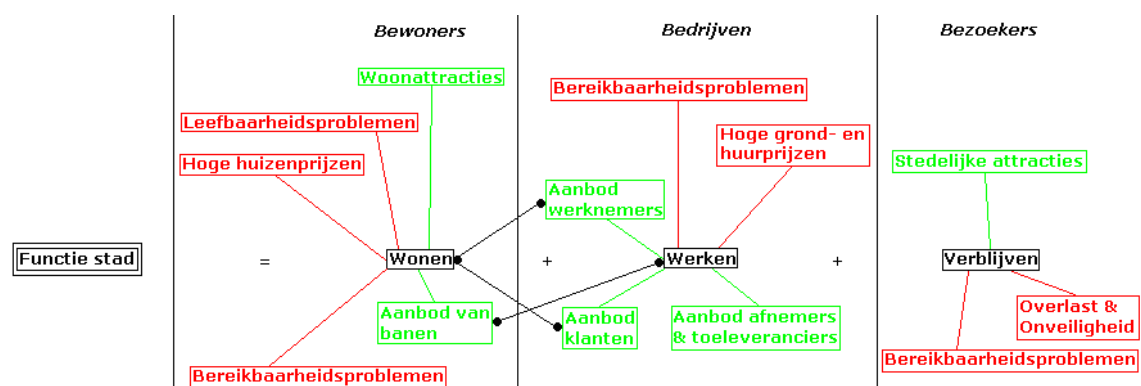
Samenvatting

In dit onderzoek staat de aantrekkelijke stad centraal. De aantrekkelijke stad is een veelsproken thema, zowel in maatschappelijke kringen als in de wetenschappelijke literatuur. Welbekende voorbeelden hiervan zijn respectievelijk het jaarlijkse onderzoek van Elsevier naar de "beste gemeente om in te wonen" en het boek van Richard Florida getiteld "The rise of the creative class". In dit onderzoek is gekozen om te focussen op drie stedelijke functies: wonen, werken en verblijven. De stad die centraal staat in deze studie is Zwolle. Deze stad scoort al jaren goed in de ranglijsten van Elsevier over de "beste gemeente om in te wonen" en de gemeente die "economisch het best presteert". Het is interessant om eens te kijken wat Zwolle nou zo aantrekkelijk maakt. Dit wordt gedaan via de volgende probleemstelling:

- *Op welke wijze kan de aantrekkelijkheid van de stad Zwolle voor de stedelijke functies; wonen, werken en verblijven verklaard worden en met welke mogelijke maatregelen kan de aantrekkingskracht van Zwolle voor deze functies in de toekomst behouden of zelfs verder vergroot worden?*

Model

Om antwoord te geven op deze probleemstelling is als eerste stap in de literatuur gezocht naar de factoren die de drie geselecteerde functies van de stad (wonen, werken en verblijven) aantrekkelijk maken. Met behulp van deze factoren is het volgende model voor de aantrekkelijkheid van de stad gevormd:



Aantrekkelijkheid Zwolle

De aantrekkelijkheid van woon- en de verblijfsfunctie van de stad is geanalyseerd met behulp van statistische data en multicriteria-analyses en de aantrekkelijkheid van de werkfunctie is geanalyseerd met behulp van interviews.

De aantrekkelijkheid van Zwolle voor bewoners blijkt hoofdzakelijk voort te komen uit het ruime banenaanbod in de stad en het ontbreken van problemen met: leefbaarheid, hoge huizenprijzen en bereikbaarheid. Wat betreft woonattracties heeft de stad een benedengemiddelde score die sterk afhankelijk is van één woonattractie, namelijk culinaire kwaliteit. De stad is dus vooral aantrekkelijk als gevolg van de ruime werkgelegenheid en de afwezigheid van negatieve invloeden. Wanneer de vijf factoren meegenomen worden in een multicriteria-analyse, om zo de algehele aantrekkelijkheid van Zwolle ten opzichte van Amersfoort, Breda, Haarlem en 's-Hertogenbosch te bepalen, dan eindigt Zwolle als eerste.

De aantrekkelijkheid van Zwolle voor bedrijven leunt sterk op de goede bereikbaarheid en de gunstige ligging van de stad. Hierbij is ligging een vertaling van de factoren 'aanbod van afnemers & toeleveranciers' en 'aanbod van klanten' op een hoger schaalniveau dan het stedelijke schaalniveau. Hiernaast speelt het aanbod van werknemers een (beperkte) rol bij de aantrekkelijkheid van de stad voor bedrijven als gevolg van het arbeidsethos en de loyaliteit van de Zwolse werknemers. Een negatief punt van Zwolle wat betreft deze factor is het feit dat er personeelstekorten dreigen in: de techniek & bouw, de zorg en het onderwijs. De hoogte van de grond- en huurprijzen in de stad speelt nauwelijks een rol bij de vestigingsbeslissing van bedrijven. Zodoende hebben deze prijzen ook amper invloed op de aantrekkelijkheid van Zwolle.

De aantrekkelijkheid van Zwolle voor bezoekers leunt voornamelijk op de afwezigheid van zowel bereikbaarheidsproblemen als overlast & onveiligheid. Qua stedelijke attracties heeft de stad een benedengemiddelde score in vergelijking met Amersfoort, Breda, Haarlem en 's-Hertogenbosch. Ook wat betreft deze stedelijke functie steunt de aantrekkelijkheid van de stad dus voornamelijk op het ontbreken van negatieve invloeden. Als de algehele aantrekkelijkheid van Zwolle ten opzichte van Amersfoort, Breda, Haarlem en 's-Hertogenbosch bepaald wordt, doormiddel van een multicriteria-analyse waarin de drie factoren zijn meegenomen, dan blijkt dat Zwolle als tweede eindigt.

Ontwikkelingen

Na de analyse van de huidige aantrekkelijkheid van Zwolle zijn er ontwikkelingen geïdentificeerd die invloed uit oefenen op de aantrekkelijkheid van de stad. Met zowel deze ontwikkelingen als de huidige aantrekkelijkheid van de stad in het achterhoofd zijn er een aantal strategieën met ondersteunende, mogelijke maatregelen opgesteld om de aantrekkelijkheid van de stad te vergroten.

Strategie en maatregelen

- Strategie: investeer in woonattracties.

Aangezien Zwolle een beperkt aanbod van woonattracties heeft en haar aantrekkelijkheid voor een groot deel haalt uit het banenaanbod, heeft de ontwikkeling dat mensen bij hun *woonplaatskeuze* een toenemend belang hechten aan woonattracties en een afnemend belang aan het aanbod van banen, negatieve gevolgen voor de stad. Om aantrekkelijk te blijven is het dus verstandig om te investeren in woonattracties. Ook het feit dat bedrijven bij hun vestiging *minder beperkt worden door afstand* en relatief gezien meer waarde hechten aan het aanbod van werknemers heeft tot gevolg dat investeren in woonattracties een juiste strategie is. Een aantrekkelijke woonstad levert namelijk een ruim (en goed opgeleid) aanbod van werknemers op. Er zou gefocust kunnen worden op jongeren aangezien zij aantrekkelijke potentiële werknemers zijn en zij de stad vitaler kunnen maken waardoor deze beter bestand is tegen vergrijzing.

- Mogelijke maatregelen: verkoop bestaande huurwoningen; bouw grote koopwoningen in een vooroorlogse stijl; vergroot de capaciteit van theaters en poppodia; stimuleer de samenwerking met, en tussen culturele instellingen.
 - Mogelijke maatregelen specifiek voor jongeren: bouw starterwoningen; bouw studentenwoningen; verruim en versoepel de vergunningverlening m.b.t. restaurants en cafés; acquisitie van horecaondernemers; vergroot de aanloop bij de horeca; creëer concentratiepunten voor de horeca.
- Strategie: intensiveer de samenwerking met de onderwijsinstellingen in de stad.

Een goede samenwerking met de onderwijsinstellingen in de stad heeft een tweetal voordelen. Ten eerste kunnen onderwijsinstellingen het aanbod van (goed) geschoolde werknemers in de stad vergroten en ten tweede kunnen onderwijsinstellingen het aantal jongeren in de stad vergroten wat de stad vitaler maakt en daardoor beter bestand tegen bijvoorbeeld vergrijzing.

- Mogelijke maatregelen: creëer een overlegorgaan met daarin vertegenwoordigers van zowel de gemeente als de onderwijsinstellingen.
- Strategie: behoud, en vergroot waar mogelijk, de bereikbaarheid van de stad.

Gezien het feit dat de goede bereikbaarheid van Zwolle momenteel de belangrijkste vestigingsfactor is voor de bedrijven in de stad, is het belangrijk om deze goede

bereikbaarheid te behouden. Vooral de rijkswegen en de interne ontsluiting van de stad lopen het risico te maken te krijgen met congestie. Dit aangezien deze wegen momenteel al op enige momenten problemen ervaren met de doorstroming.

- Mogelijke maatregelen: verbeter het openbaar vervoer; stimuleer het fietsgebruik.

- Strategie: investeer in stedelijke attracties.

Het vergroten van het aantal stedelijke attracties is verstandig aangezien de verblijfsfunctie van Zwolle slechts redelijk aantrekkelijk bleek te zijn. Bovendien kwam deze aantrekkelijkheid vooral voort uit de afwezigheid van problemen met betrekking tot bereikbaarheid en overlast & onveiligheid. Hiernaast wordt een stijgende toeloop verwacht bij verschillende stedelijke attracties. Investeren in deze attracties is dus gewenst. Hierbij zou gefocust kunnen worden op de "Zilvervloot".¹

- Mogelijke maatregelen: verruim en versoepel de vergunningverlening m.b.t. restaurants en cafés; acquisitie van horecaondernemers; vergroot de aanloop bij de horeca; creëer concentratiepunten voor de horeca; vergroot de capaciteit van theaters & poppodia; stimuleer de samenwerking met, en tussen culturele instellingen

- Mogelijke maatregelen specifiek voor de "Zilvervloot": benut de historische binnenstad beter; benut de natuurlijke ligging van de stad beter; organiseer evenementen met de "Zilvervloot" als doelgroep; benut de ligging aan het water beter.

Conclusie

Kortom, de aantrekkelijkheid van Zwolle qua wonen komt vooral voort uit het ruime banenaanbod en de afwezigheid van negatieve invloeden. Qua woonattracties heeft de stad nog veel te winnen. Wat betreft de aantrekkelijkheid van Zwolle voor bedrijven komt deze vooral voort uit de gunstige ligging en de goede bereikbaarheid van de stad. Qua aanbod van werknemers zijn er verbeteringen mogelijk door Zwolle aantrekkelijker te maken voor jonge, goedopgeleide werknemers, bijvoorbeeld via investeringen in woonattracties, en door het onderwijsaanbod in de stad te verbeteren, bijvoorbeeld qua aansluiting tussen de opleidingen en het bedrijfsleven. De aantrekkelijkheid van Zwolle voor bezoekers komt ook grotendeels voort uit de afwezigheid van negatieve invloeden en niet zozeer uit de aanwezigheid van stedelijke attracties; hier valt nog veel te winnen.

¹ De "Zilvervloot" is een populaire benaming voor de grote groep pensionerende babyboomers. Deze groep heeft de beschikking over zowel geld als tijd, en vormt daardoor een aantrekkelijke doelgroep.

Register

Rapport

Inhoudsopgave	3
1. Inleiding	5
2. Theorie; de aantrekkelijke stad.....	15
3. Aantrekkelijke punten van Zwolle.....	35
4. Aantrekkelijkheid van de stad Zwolle	46
5. Effect ontwikkelingen op Zwolle	50
6. Strategieën en maatregelen	56
7. Conclusie	73
Slotwoord	85
Bibliografie.....	86

Onderzoeksverantwoording

Inhoudsopgave	3
Sectie I. Methodologie	5
Sectie II. Aantrekkelijke punten.....	12
Sectie III. Aantrekkelijkheid van de stad.....	62
Sectie IV. Ontwikkelingen	88

Bijlagen

Inhoudsopgave	2
Bijlage 1. Overzicht bronnen theatercapaciteit	3
Bijlage 2. Overzicht interviews met een korte samenvatting	5
Bijlage 3. Werkgelegenheid benchmark	11
Bijlage 4. Mogelijke maatregelen.	12
Bijlage 5. Summary	29

Bladwijzer

De scriptie die voor u ligt is opgebouwd uit een drietal delen: het rapport, de onderzoeksverantwoording en de bijlagen. Het rapport bevat de kern van dit onderzoek en geeft zodoende ook de resultaten weer. Hierdoor is het rapport te beschouwen als het onderdeel dat de uitkomsten en de conclusies van dit onderzoek weergeeft, en de onderzoeksverantwoording als het onderdeel dat de achtergronden van deze uitkomsten levert. Zo worden de eigenschappen van Zwolle die aantrekkelijk zijn voor bewoners, bedrijven en bezoekers uitgebreid besproken in de onderzoeksverantwoording terwijl de conclusies die hieruit getrokken worden in het rapport naar voren komen. Dit is ook het geval bij de ontwikkelingen die beschreven worden in de onderzoeksverantwoording waarna de consequenties ervan, in dit geval de conclusies voor Zwolle, worden weergegeven in het rapport. De methodologie van dit onderzoek is eveneens vindbaar in de onderzoeksverantwoording. Tot slot dient het onderdeel met de bijlagen als *naslagwerk*.

Rapport



Kantoorlocatie Voorsterpoort aan de A28.



Restaurant de Librije en omgeving.

Inhoud rapport:

1. Inleiding.
2. Theorie; de aantrekkelijke stad.
3. Aantrekkelijke punten van Zwolle.
4. Aantrekkelijkheid van de stad Zwolle.
5. Ontwikkelingen.
6. Strategieën en maatregelen.
7. Conclusie.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Afbakening	6
1.3 Maatschappelijke relevantie	8
1.4 Wetenschappelijke relevantie	9
1.5 Doelstelling.....	11
1.6 Probleemstelling	11
1.7 Deelvragen	11
1.8 Onderzoeksmethode	12
1.9 Leeswijzer	13
2. Theorie; de aantrekkelijke stad.....	15
2.1 Wonen	15
2.1.1 Woonattracties	15
2.1.2 Aanbod van banen	18
2.1.3 Leefbaarheidsproblemen	19
2.1.4 Hoge huizenprijzen.....	20
2.1.5 Bereikbaarheidsproblemen	20
2.2 Werken	21
2.2.1 Aanbod van werknemers.....	21
2.2.2 Aanbod van afnemers & toeleveranciers.....	24
2.2.3 Aanbod van klanten.....	25
2.2.4 Bereikbaarheidsproblemen	26
2.2.5 Hoge grond- en huurprijzen.....	27
2.3 Verblijven	28
2.3.1 Stedelijke attracties	28
2.3.2 Bereikbaarheidsproblemen	31
2.3.3 Overlast & onveiligheid	31
2.4 Conclusie.....	33
3. Aantrekkelijke punten van Zwolle.....	35
3.1 Wonen in Zwolle.....	35
3.2 Aantrekkelijke punten van de woonfunctie van Zwolle.	36
3.3 Vestigen in Zwolle (bedrijven).....	38
3.4 Aantrekkelijke punten van de werkfunctie van Zwolle.....	42
3.5 Verblijven in Zwolle	44

3.6 Aantrekkelijke punten van de verblijfsfunctie van Zwolle.	45
4. Aantrekkelijkheid van de stad Zwolle	46
4.1 Aantrekkelijkheid van de woonfunctie van Zwolle	46
4.1.1 Gewogen gemiddelde	47
4.1.2 Ranking	47
4.2 Aantrekkelijkheid van de verblijfsfunctie van Zwolle.....	48
4.2.1 Gewogen gemiddelde	48
4.2.2 Ranking	49
4.3 Conclusie aantrekkelijkheid van de stad Zwolle	49
5. Effect ontwikkelingen op Zwolle	50
5.1 Conclusie ontwikkelingen gericht op de woonfunctie van Zwolle.....	50
5.2 Conclusie ontwikkelingen gericht op de werkfunctie van Zwolle	51
5.3 Conclusie ontwikkelingen met betrekking tot de verblijfsfunctie van Zwolle.	53
5.4 Hoofdontwikkeling voor Zwolle	55
6. Strategieën en maatregelen.....	56
6.1 Doelen, strategieën en mogelijke maatregelen	56
6.2 Uitwerking strategieën	57
6.3 Uitwerking mogelijke maatregelen	61
7. Conclusie	73
7.1 Beantwoording van de deelvragen	73
7.2 Beantwoording probleemstelling	81
7.3 Reflectie en vervolgonderzoek	82
Slotwoord	85
Bibliografie.....	86
Literatuur.....	86
Digitale bronnen	103

1. Inleiding

Dit hoofdstuk dient om het onderwerp, de context en de opbouw van dit rapport te introduceren. De eerste paragraaf maakt duidelijk waarom de aantrekkingskracht van steden ook op dit moment nog van belang is. Paragraaf twee dient om het onderzoek af te bakenen. De daaropvolgende twee paragrafen geven achtereenvolgens de maatschappelijke en de wetenschappelijke relevantie van dit rapport prijs. Hierna wordt de doelstelling van dit onderzoek weergegeven in paragraaf 1.5. De twee daaropvolgende paragrafen dienen om de probleemstelling en de deelvragen te introduceren. De onderzoeksmethode wordt kort weergegeven in paragraaf 1.8 en tot slot zal in paragraaf 1.9 de leeswijzer van dit rapport gepresenteerd worden.

1.1 Aanleiding

De aantrekkingskracht van steden staat tegenwoordig weer volop in de belangstelling van de (gemeentelijke) beleidsmakers en de media. In het bijzonder de in 2007 door toenmalig minister Ella Vogelaar aangewezen Vogelaarwijken mogen zich in de aandacht *verheugen*. Deze 40 wijken mogen tien jaar lang jaarlijks 250 miljoen euro investeren om "*aandachtswijken om te vormen tot krachtswijken*" (van Santen, 2007). Deze poging tot versterking van aantrekkingskracht vindt plaats op wijkniveau. Dit is echter niet het enige niveau waarop er aandacht is voor aantrekkelijkheid. Zo is ook op stedelijk niveau forse aandacht voor het vergroten van de aantrekkingskracht. Steden organiseren bijvoorbeeld evenementen en festivals. Deze hebben echter vaak maar een kortstondige economische spin-off en bieden op de lange termijn nauwelijks toegevoegde waarde voor de stad.

Dit betekent echter niet dat er geen aandacht is voor de lange termijn. Één van de redenen hiervoor is dat Nederland in de toekomst een stabilisatie van de bevolkingsomvang te wachten staat (Van Nimwegen en Heering, 2009). Dit gecombineerd met vergrijzing en ontgroening, driegt er in sommige gemeenten toe te leiden dat er bevolkingskrimp ontstaat (Verwest, Sorel en Buitelaar, 2009). Het doemscenario dat daarop volgt bestaat uit leegstand en verpaupering. In het Oost-Groningse dorp Ganzedijk werd in 2008 zelfs nagedacht over de sloop van het gehele dorp vanwege de sterk krimpende bevolkingsomvang (De Mik, 2008). Dit is uiteindelijk niet doorgegaan vanwege de forse media-aandacht die de georganiseerde bewoners konden genereren, bijvoorbeeld via het tv-programma Zembla. Thans hebben de bewoners zelf een plan gemaakt om het dorp te behouden. Het is echter afwachten hoe lang het dorp de strijd tegen de krimp vol

kan houden. Hoewel deze strijd tegen bevolkingskrimp momenteel vooral speelt in dit soort kleine dorpen, en in grenssteden als Heerlen en Emmen, zullen in de nabije toekomst ook andere (provincie)steden hiermee te maken krijgen. Sommige steden voeren nu dan ook een soort *concurrentiestrijd* om inwoners aan te trekken. Zo houden ze promotiecampagnes met kreten als "Wonen, werken en leven in Emmen", "Gun jezelf de ruimte" (Hardenberg), "Uw nieuwe toekomst" (Hulst) en "Echte sterren komen uit Delfzijl" (Tomesen, 2009).

Naast deze promotiecampagnes om hun steden en dorpen onder de aandacht te brengen proberen gemeentebesturen ook met daadwerkelijke maatregelen en acties de intrinsieke aantrekkingskracht van hun stad of dorp te vergroten. Een aantrekkelijke stad trekt namelijk bewoners, bedrijven en bezoekers aan waardoor een stad levendig en vitaal blijft. In het verleden hebben Von Thünen (1826) en Weber (1909) locatietheorieën opgesteld om de aantrekkingskracht van bepaalde locaties te verklaren. Centraal hierin staan niet alleen transportkosten maar ook agglomeratievoordelen betreffende het ruime aanbod aan werknemers en afnemers & toeleveranciers. Deze klassieke theorieën hadden de nadruk hoofdzakelijk liggen op vestigingsmotieven van bedrijven. Vrij recent heeft o.a. Marlet (2009) deze klassieke theorieën aangevuld door een theorie te beschrijven met daarin de nadruk op bewoners en het belang van woonattracties om bewoners en bedrijven voor de stad te behouden en waar mogelijk zelfs aan te trekken. Hiernaast zijn er nog theorieën die het belang van kennispillowers voor bedrijven, (Normann en Pepall, 2004) en het thuisharkteffect voor zowel bedrijven als bewoners benadrukken (Brakman, Garretsen & Van Marrewijk, 2009) als afwegingen die bewoners en bedrijven maken bij hun keuze voor een (stad als) vestigingsplaats.

Er zijn dus verscheidene theorieën die de aantrekkelijkheid van steden en dorpen trachten te verklaren. Voor gemeenten is het interessant om deze theorieën eens toe te passen op hun stad of dorp. Op deze manier kan er inzicht verkregen worden in de huidige mate van aantrekkelijkheid. Op grond daarvan kan een *strategie* opgesteld worden om de huidige aantrekkelijkheid op de lange termijn te behouden en wellicht te vergroten. In dit onderzoek wordt deze denkwijze toegepast op de gemeente Zwolle.

1.2 Afbakening

Het zorgen dragen voor een aantrekkelijke stad is één van de doelen van de ruimtelijke ordening in Nederland. De ruimtelijke ordening is het vakgebied dat zich bezighoudt met "*de strategische organisatie van verwachtingen en hoop*" (Spit en

Zoete, 2005). Ruimtelijke ordening kan als volgt ingedeeld worden: een praktijkdeel, de ruimtelijke planning, en een deel waarbij de wetenschappelijke reflectie plaatsvindt, de planologie, (Spit en Zoete, 2005). Naast deze typering kan de ruimtelijke ordening ook ingedeeld worden in een aantal facetten. Zo onderscheidt Van den Berg (1981): het wonen, het werken, de ontspanning buitenshuis, het verkeer en de diverse openbare voorzieningen. Deze facetten kunnen op hun beurt vertaald worden naar een aantal functies van steden,² zoals: wonen, werken, recreatie, mobiliteit en voorzieningen. Hiernaast constateert Pacione (2001) het volgende: "*however every town and city has an individual character, urban places also exhibit common features that vary only in degree of incidence or importance within the particular urban fabric. All cities contain areas of residential space, transportation lines, economic activities, service infrastructure, commercial areas and public buildings*". Het is dus mogelijk om verschillende stedelijke functies te onderscheiden.

In dit onderzoek wordt gekozen om te focussen op wonen, werken en verblijven, deze laatste functie als een vertaling van ontspanning buitenshuis. Aan deze keuze liggen een tweetal redenen ten grondslag; ten eerste zijn het de hoofdfuncties van de stad en ten tweede heeft de gemeente haar kerntaak bij deze functies liggen. Wat betreft de andere functies; van de *facetfuncties* kunnen mobiliteit en voorzieningen als ondersteunende functies gezien worden. Dit is eveneens het geval met de door Pacione geïdentificeerde landgebruikvormen: *transportation lines, service infrastructure* en (tot op zekere hoogte) *commercial areas*. Deze functies zullen in dit onderzoek niet afzonderlijk besproken worden. Ze zullen echter wel op enkele momenten terugkomen omdat de aantrekkelijkheid van de stad wat betreft wonen, werken en verblijven deels afhankelijk is van deze ondersteunende functies. *Public buildings* worden in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten omdat de omvang van deze landgebruikvorm vrij beperkt is. Bovendien is de invloed die de gemeente heeft op *public buildings* niet bijzonder groot waardoor het tweede *selectie criterium* niet toepasbaar is op deze functie.

Wonen, werken en verblijven zijn, naast het feit dat het hoofdfuncties zijn, ook de functies waar de gemeentelijke organisaties hun kerntaak hebben liggen. Want hoewel het subsidiariteitsbeginsel, wat inhoudt dat middelen en bevoegdheden zover mogelijk gedecentraliseerd moeten worden, een belangrijke rol speelt in de Nederlandse ruimtelijke ordening, is het belang van deze rol op bepaalde vlakken niet groot en op sommige vlakken zelfs dalende (Spit en Zoete,

² Voor de bepaling van "wat is een stad?", zie Marlet (2009).

2005). Topdown-processen krijgen wat betreft deze vlakken een grotere rol toegeedeeld. In het oog springende voorbeelden hiervan zijn wat betreft mobiliteit, de aanleg van de Betuwelijn, of in het geval van Zwolle, de Hanzelijn, waarbij de tracéwet procedure gevolgd is. *“De bestuurlijke trend van decentralisatie lijkt te worden vervangen door een expliciete (zij het partiële) recentralisatie”* (Spit en Zoete, 2005). Gemeenten houden zich dus hoofdzakelijk bezig met het aantrekkelijker maken van hun stad voor de hoofdfuncties: wonen, werken en verblijven.

Dit onderzoek focust zich op de functies die voldoen aan een tweetal eisen: ze moeten intrinsiek van belang zijn en dus geen ondersteunend karakter hebben, en de gemeentelijke beleidsinvloed op deze functies moet als doorslaggevend geacht kunnen worden. Zo wordt gekomen tot de functies: wonen (bewoners), werken (bedrijven) en verblijven (bezoekers). Aangezien verblijven ook als activiteit opgevat zou kunnen worden zal in hoofdstuk twee deze functie *geoperationaliseerd* worden met behulp van ondersteunende stedelijke attracties. De groep bezoekers bestaat niet alleen uit toeristen uit andere plaatsen, bewoners van steden gedragen zich namelijk meer en meer als *“toerist in eigen stad”* (Marlet, 2009). Ook zij kunnen dus onder de groep bezoekers geschaard worden.

Het aantrekkelijk maken van een stad heeft betrekking op het aantrekkelijk maken van de stedelijke functies. Voor dit onderzoek is de keuze gemaakt om te focussen op wonen, werken en verblijven. Ondermeer Van den Berg, Van der Meer en Otgaar (1999) hebben dezelfde keuze gemaakt. Zij maakten deze keuze bij hun internationaal vergelijkende onderzoek naar de aantrekkelijkheid van Birmingham, Lissabon en Rotterdam voor bewoners, bedrijven en bezoekers.

1.3 Maatschappelijke relevantie

De aantrekkelijkheid van steden staat, zoals ook al uit de aanleiding bleek, weer volop in de aandacht. Ook al vanwege Richard Florida, die in zijn boek *“The rise of the creative class”* (Florida, 2002) de creatieve klasse onder de aandacht brengt (meer hierover in hoofdstuk 2). Deze klasse zou als aanjager van de economie functioneren en als gevolg hiervan bij kunnen dragen aan de ontwikkeling van een stad. Gemeenten springen hierop in en proberen hun stad aantrekkelijk te maken voor de creatieve klasse. Als onderbouwing voor hun beleid wordt onder andere gebruik gemaakt van analyses die gemaakt zijn door de Atlas voor Gemeenten. Deze organisatie, waar de in de aanleiding al genoemde Gerard Marlet werkzaam is, houdt zich hoofdzakelijk bezig met ruimtelijk-economisch onderzoek (www.atlasvoorgemeenten.nl). Ook is zij verantwoordelijk voor de jaarlijkse

ranglijsten met daarin de 50 grootste gemeenten van Nederland gerankt op sociaal-economisch gebied en op woonaantrekkelijkheid. Zwolle doet het goed op deze twee ranglijsten, op sociaal-economisch gebied staat Zwolle 5^e en qua woonaantrekkelijkheid staat Zwolle 8^e (Atlas voor Gemeenten, 2010). Maar wat zit er achter deze cijfers? Wat maakt Zwolle aantrekkelijk? Dat is het onderwerp van dit onderzoek.

Hiernaast is de aantrekkelijkheid van nu niet de aantrekkelijkheid van de toekomst. Want krijgt bijvoorbeeld ook Zwolle te maken met een bevolkingskrimp? En wat zijn dan de gevolgen hiervan voor de aantrekkelijkheid van de stad voor wonen, werken en verblijven? Ontwikkelingen die bepalend zijn voor de toekomst zijn dus van belang en zullen dan ook naar voren komen in dit onderzoek. Ook het effect van deze ontwikkelingen komt aan bod. Aansluitend hieraan kunnen er op deze manier handvaten aan de gemeente worden aangereikt om de aantrekkelijkheid van Zwolle, voor de functies wonen, werken en verblijven, in de toekomst te behouden of wellicht zelfs te vergroten.

1.4 Wetenschappelijke relevantie

Hoewel het ranken van steden tegenwoordig in Nederland weer populairder wordt is ranken in het verleden al onderwerp van (wetenschappelijke) discussie geweest in de Verenigde Staten. Een kleine 20 jaar geleden publiceerde Gyourko (1991) al dat *"quality-of-life comparisons across localities routinely attract the attention of executives, workers, local public officials, and academics. Private firms, many in relocation or vacation-related businesses, were the first to gauge the relative attractiveness of different areas. These firms gathered data on climate, culture, employment, home prices, and wages, all of which they thought influenced the quality of life. Then they weighted these factors in some ad hoc manner to compute an index number reflecting the quality of life in each community"*. Gyourko's beoordeling van de wegingen, *"in some ad hoc manner"*, suggereert al één van de grootste vraagstukken van het ranken, namelijk; wat is de juiste wegingsfactor? Veelal blijft het bij een dergelijke weging tot een ruwe inschatting of men laat een weging geheel achterwege. Een ander probleem van het ranken van steden is dat steden complex zijn en dat rankingen deze complexiteit negeren en als gevolg daarvan een te simpele weergave zijn van de werkelijkheid (Ham, Levin, Zlot, Andrews & Miles, 2004). Hiernaast is het een nadeel dat *"rankings proceed from the aggregation of information, their results can vary due to the chosen methodology and criteria"* (Dehon, McCathie & Verardi, 2009). Toch zijn er ook verbanden te ontdekken als men steden gaat ranken. Zo geeft Zipf's law of Zipf's

rank-size-regel, vernoemd naar de Amerikaan George Kingsley Zipf, aan dat er een verband te vinden is als men de steden in een land rankt op basis van bevolkingsomvang.

Niet alleen in de VS wordt er aan ranking gedaan. Ook Europese wetenschappers *maken lijstjes*. Neem bijvoorbeeld Cheshire (1990), hij heeft de *urban competitiveness* van Europese steden bepaald waarna hij deze steden gerankt heeft. Over de periode van 1971 tot 1988 bestaat de top vijf van competitieve steden uit achtereenvolgens: Frankfurt, Brussel, Venetië, München en Amsterdam (Cheshire, 1990). Een kritiekpunt op zijn ranking komt van Lever (1999) die stelt dat Cheshire geen verklaringen geeft en alleen maar output meet. Ook brengt hij naar voren dat *"studies which rank European cities in terms of economic success or failure neglect advantages or disadvantages conferred by economic structure. Cities with an economic structure dominated by rapidly growing sectors at the start of the time-period will be likely to do well because of that structure, rather than through competitive success."* Gordon (1999) meldt over ranking in het algemeen dat *"against the single-minded focus on hierarchy, reflected in an obsession with urban league tables, it can be argued: positively that disagreements about present European or global rankings imply a more pluralistic system, with diverse strengths and weaknesses in different markets; and normatively that competition in a wider arena should be about capitalizing on particular potentials."* Rankingen zijn dus niet alleen maar oppervlakkige, populaire lijstjes maar ze kunnen ook dienen als indicatoren voor pluralistische (denk)systemen waarbij mensen verschillende, niet-eenduidige voorkeuren hebben. Dit heeft het ontstaan van diverse doelgroepen tot gevolg. Hiernaast worden mensen en organisaties door ranglijsten geprikkeld om hun potenties te benutten aangezien ranglijsten concurrentie stimuleren.

Dit onderzoek is echter niet enkel gericht op het verklaren van de hoge score van Zwolle op de ranglijst van Marlet. Naast woonattracties en banenaanbod wordt er namelijk ook rekening gehouden met de hoogte van de huizenprijzen als factor die invloed uitoefent op de aantrekkelijkheid van de woonfunctie van de stad. Bovendien wordt in dit onderzoek niet alleen de aantrekkelijkheid van de stad voor de woonfunctie beoordeeld maar ook de aantrekkelijkheid van de stad voor de werk- en de verblijfsfunctie (zie de afbakening voor de redenen hiervoor). Bovendien wordt de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad in dit onderzoek niet meer rechtstreeks *gestuurd* door de aantrekkelijkheid van de woonfunctie van de stad. Wat betreft de werkfunctie worden er namelijk een aantal factoren toegevoegd die de aantrekkelijkheid van de stad mede bepalen. Als

daarnaast gekeken wordt naar de verblijfsfunctie is deze nog nauwelijks naar voren gekomen in aantrekkelijkheidsanalyses. Alleen Van den Berg, Van der Meer en Otgaar (1999) hebben rekening gehouden met bezoekers bij hun analyse van de aantrekkelijkheid van Birmingham, Lissabon en Rotterdam. Het beschouwen van de aantrekkelijkheid van een (provincie)stad voor deze stedelijke functie is nieuw.

1.5 Doelstelling

Een verklaring bieden voor huidige mate van aantrekkelijkheid van de gemeente Zwolle voor de stedelijke functies wonen, werken en verblijven en van daaruit aanbevelingen doen, die ondersteund worden door mogelijke maatregelen, om de aantrekkelijkheid van Zwolle voor deze functies in de toekomst te behouden en waar mogelijk te vergroten.

1.6 Probleemstelling

Bovenstaande doelstelling is de basis voor de centrale vraag die in deze scriptie wordt beantwoord:

Op welke wijze kan de aantrekkelijkheid van de stad Zwolle voor de stedelijke functies wonen werken & verblijven verklaard worden en met welke mogelijke maatregelen kan de aantrekkingskracht van Zwolle voor deze functies in de toekomst behouden of zelfs verder vergroot worden?

1.7 Deelvragen

De hiervoor weergegeven probleemstelling wordt onderzoekbaar gemaakt met behulp van een aantal deelvragen. Deze deelvragen zorgen er stapsgewijs voor dat de probleemstelling beantwoord kan worden. Het hoofdstuk waarin een deelvraag wordt behandeld staat hieronder aangegeven.

(H2) *Hoe verklaren de verschillende wetenschappelijke theorieën de aantrekkingskracht van steden voor de stedelijke functies wonen, werken & verblijven?*

(H3 en H4) *Hoe aantrekkelijk is Zwolle momenteel in het licht van de theorieën die de aantrekkingskracht van steden voor de functies wonen, werken & verblijven verklaren?*

- (H5) *Aan welke ontwikkelingen is de huidige samenleving onderhevig en wat zijn de algemene gevolgen van deze ontwikkelingen voor de aantrekkelijkheid van Zwolle voor de functies wonen, werken & verblijven?*
- (H6) *Welke strategieën moet Zwolle volgen om zowel juist in te spelen op de huidige aantrekkingskracht van de stad voor de functies wonen, werken & verblijven als de gevolgen van de ontwikkelingen waaraan deze functies blootstaan, en welke mogelijke maatregelen kunnen deze strategieën ondersteunen?*

De eerste deelvraag heeft als doel om tot een model te komen voor de aantrekkelijkheid van steden voor de functies wonen, werken & verblijven. Om tot dit model te komen worden verschillende factoren en motieven geïdentificeerd die ervoor zorgen dat een stad aantrekkelijk is voor (potentiële) bewoners, bedrijven en bezoekers. De daaropvolgende deelvraag, die deels behandeld wordt in hoofdstuk 3, dient ervoor te zorgen dat de eigenschappen van Zwolle en de benchmarksteden die noodzakelijk zijn voor het bepalen van de aantrekkelijkheid van de stad, gericht op de daarvoor geïdentificeerde factoren, naar voren komt. Met behulp van deze eigenschappen wordt de huidige cumulatieve aantrekkelijkheid van Zwolle voor de functies wonen en verblijven bepaald middels een analyse in hoofdstuk 4. Voor de functie werken zal dit niet gebeuren omdat voor die functie gebruik gemaakt wordt van een andere onderzoeksmethode (zie sectie I van de Onderzoeksverantwoording). De derde deelvraag is bedoeld om ontwikkelingen te identificeren die invloed uitoefenen op de aantrekkelijkheid van de stad voor de drie functies. Tot slot zorgt de laatste deelvraag ervoor dat er een aantal strategieën worden opgesteld voor de gemeente Zwolle om de Zwolse aantrekkelijkheid van de stedelijke functies wonen, werken en verblijven te behouden en waar mogelijk te vergroten. Deze strategieën worden ondersteund door een aantal mogelijke maatregelen.

1.8 Onderzoeksmethode

Dit onderzoek naar de aantrekkelijke stad richt zich op Zwolle. Het onderzoek heeft dan ook hoofdzakelijk het karakter van een casestudy waarbij de focus ligt op de aantrekkelijkheid van de woon-, werk- en verblijfsfunctie van Zwolle. Voor het bepalen van de aantrekkelijkheid van de werkfunctie worden interviews afgenomen en voor de woon- en de verblijfsfunctie wordt gebruik gemaakt van vergelijkingen

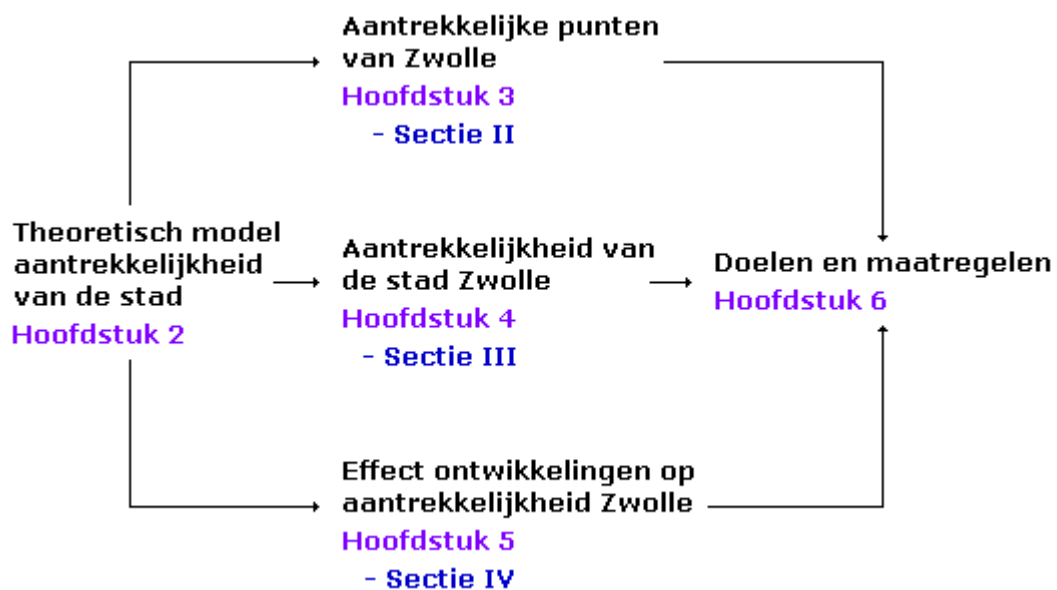
met behulp van statistieken en een multicriteria-analyse. Het researchdesign van dit onderzoek heeft dus ook raakvlakken met een comparative design aangezien er vergelijkingen worden gemaakt, in dit geval met een viertal andere steden. Deze steden zijn Amersfoort, Breda, Haarlem en 's-Hertogenbosch. Dit viertal steden vormt samen met Zwolle zelf de benchmark. Zie sectie I voor een uitgebreide bespreking van de methodologie van dit onderzoek.

De werkwijze van dit onderzoek is als volgt; als eerste stap wordt er vanuit de theorie een model gedestilleerd dat de aantrekkelijkheid van de stad verklaard. Als volgende stap wordt dit model toegepast op Zwolle, zo worden de *scores* van de stad op de verschillende factoren uit het model bepaald. Bovendien worden ontwikkelingen geïdentificeerd die invloed uitoefenen op zowel het model zelf als de *scores* van Zwolle op het model. Op basis van de hieruit trokken conclusies worden er tot slot aanbevelingen gedaan in de vorm van strategieën en ondersteunende, mogelijke maatregelen.

1.9 Leeswijzer

Deze paragraaf zal de opzet geven van dit rapport. Hoofdstuk twee is gewijd aan het introduceren van een theoretisch model met daarin factoren die invloed uitoefenen op de aantrekkelijkheid van steden voor de functies wonen, werken en verblijven. In dit hoofdstuk komen ondermeer vestigingstheorieën voor huishoudens en bedrijven naar voren. In de hoofdstukken drie en vier wordt de huidige aantrekkelijkheid van Zwolle voor de functies wonen, werken en verblijven belicht. In hoofdstuk drie worden de aantrekkelijke punten van de stad afzonderlijk beschouwd terwijl in hoofdstuk vier een cumulatief beeld gegeven wordt van de aantrekkelijkheid van de stad met behulp van een multicriteria-analyse. De beschouwing en de analyse van de huidige aantrekkelijkheid vindt plaats aan de hand van de in sectie I beschreven methoden. Hierna wordt hoofdstuk vijf gebruikt om relevante ontwikkelingen die invloed uitoefenen op de aantrekkelijkheid van Zwolle voor de functies wonen, werken en verblijven te identificeren. Deze ontwikkelingen zijn gebaseerd op de factoren die in hoofdstuk twee tot het model geleid hebben. Een mogelijke groei van de mobiliteit kan bijvoorbeeld zorgen voor problemen met de bereikbaarheid en vergrijzing kan ervoor zorgen dat het aanbod van (potentiële) werknemers in Zwolle daalt. De invloed van deze ontwikkelingen op de toekomstige aantrekkelijkheid van Zwolle is dus onderdeel van hoofdstuk vijf. Hoofdstuk zes is gewijd zijn aan het formuleren van een aantal strategieën en mogelijke maatregelen om de aantrekkelijkheid van de stad te behouden en waar mogelijk te vergroten. Tot slot worden in hoofdstuk 7 enkele conclusies

gepresenteerd. Zie voor een schematisch overzicht van dit onderzoek, behoudens deze inleiding en de conclusie, de volgende figuur.



Figuur 1: Schematische weergave onderzoek.

Bron: Eigen bewerking.

2. Theorie; de aantrekkelijke stad

Dit onderzoek belicht de aantrekkelijkheid van de stad voor de stedelijke functies wonen, werken en verblijven. Wonen behelst het huisvesten van bewoners, werken gaat over het aanbieden van een vestigingsplaats aan bedrijven en met verblijven wordt *het aanbieden van stedelijke attracties* aan het bezoekende publiek bedoeld.

De factoren die invloed uitoefenen op de aantrekkelijkheid van deze drie functies zullen in dit hoofdstuk aan bod komen. Achtereenvolgens zal deze werkwijze toegepast worden op de woonfunctie (§2.1), de werkfunctie (§2.2) en de verblijfsfunctie (§2.3). Tot slot zal in de laatste paragraaf (§2.4) een conclusie gepresenteerd worden waarin een model voor de aantrekkelijkheid van de stad naar voren komt.

Het is belangrijk om te beseffen dat de factoren die in dit hoofdstuk onderscheiden worden als factoren die invloed uitoefenen op de aantrekkelijkheid van de stad een selectie zijn uit een *continuüm* van factoren die een stad aantrekkelijk kunnen maken. Deze selectie van factoren is gebaseerd op een tweetal criteria; het aantal bewoners, bedrijven en bezoekers waarvoor deze factor van belang is en de waarde die zij hechten aan deze factor. Van de verschillende geïdentificeerde factoren wordt verondersteld dat zij hoog scoren op beide criteria.

2.1 Wonen

Wereldwijd vervult de stad een sterke woonfunctie. Volgens een in 2006 uitgebracht rapport van de VN wonen er sinds 2005 evenveel mensen in de stad als op het platteland (VN, 2006). Ook in Nederland spelen steden een grote rol bij de volkshuisvesting. Zo woonde volgens de definitie die het CBS voor steden aanhoudt, minstens 1500 adressen per vierkante kilometer, in 2004 maar liefst 41,6% van de Nederlanders in een stedelijke omgeving (Van Leeuwen, 2005). Een stad biedt dan ook de nodige voordelen voor haar inwoners. Deze voordelen, maar ook de belangrijkste nadelen van het wonen in de stad zullen hieronder besproken worden.

2.1.1 Woonattracties

De twee belangrijkste motieven voor mensen om zich in een stad te vestigen zijn het aanbod van woonattracties en het aanbod van banen in een stad (zie §2.1.2). Het aanbod van banen is een klassieke reden voor mensen om zich in een stad te vestigen. Dit agglomeratievoordeel stamt uit de tijd dat de stad hoofdzakelijk nog gezien werd als *producer city*. Volgens Glaeser, Kolko & Saiz (2001) heeft er de

afgelopen jaren echter een herpositionering plaatsgevonden van *producer city* naar *consumer city*. Deze auteurs hebben in de VS een positief verband gevonden tussen de hoeveelheid woonattracties in een stad en de bevolkingsgroei in een stad. Aangezien het ruimtelijke ordeningssysteem in de VS niet zo strikt is als in Nederland kan de nieuwbouw van woningen gezien worden als een indicator voor aantrekkelijkheid.

De aanwezigheid van woonattracties kan dus beschouwd worden als een determinant voor aantrekkelijkheid van de stad. De reden waarom woonattracties van belang zijn geworden is volgens deze auteurs het toegenomen aantal vrije dagen, de stijging van de lonen en de toename van de mobiliteit. De stijgende lonen hebben ervoor gezorgd dat mensen makkelijker luxe goederen kunnen kopen. Deze zijn relatief veel verkrijgbaar in steden wat de aantrekkingskracht van steden vergroot. Hiernaast hebben de hogere lonen ervoor gezorgd dat tijd *kostbaarder* is geworden. Tijdsverspillende bezigheden zoals het staan in de file zijn dus *duurder* geworden. Vanwege de toegenomen mobiliteit is de vestigingsplaats van een werkgever minder *beperkend* geworden voor de keuze die een werknemer maakt voor een woonplaats omdat vele plaatsen nu relatief makkelijk bereikbaar zijn. Hoewel het voordeel van de toegenomen mobiliteit de kosten van het reizen uiteindelijk niet zal overtreffen is het thans echter wel mogelijk om te zeggen dat de voorkeur van mensen voor een goed bereikbare stad tot op zekere hoogte plaats heeft gemaakt voor de voorkeur voor een stad met veel woonattracties (Borgers en Timmermans, 1993).

Glaeser, Kolko en Saiz (2001) onderscheiden vier verschillende typen woonattracties: het aanbod van diensten en consumentengoederen, de fysieke omgeving & de architectuur van de stad, het aanbod van publieke diensten en tot slot snelheid. Met snelheid doelen ze op de bereikbaarheid van zowel werk als woonattracties. Voor zijn onderzoek naar de aantrekkelijke stad heeft Marlet de ideeën over woonattracties uit de VS aangepast en vertaald naar de Nederlandse context. Dit was een vereiste omdat beide landen andere eigenschappen hebben. Zo was bijvoorbeeld in de VS het klimaat een woonattractie vanwege de klimatologische verschillen die het land kenmerken. In Nederland zijn deze verschillen echter te verwaarlozen waardoor in Nederland het klimaat als woonattractie niet relevant is. Van de woonattracties in de volgende tabel heeft Marlet onderzocht of ze van belang zijn in de Nederlandse context.

Woonattracties in Nederland?		Van belang?
Kwaliteit woningen	Grootte huizen	+
	Koopwoningen	+
	Eengezinswoningen	0
	Vooroorlogse woningen	+
Kwaliteit woonomgeving	Parken	0
	Kwaliteit scholen	0
	Kinderopvang	0
Winkels	Divers winkelaanbod	0
	Koopzondagen	0
Evenementen	Voetbalindex	+
	Musicalvoorstellingen	0
	Festivals	0
	Musea	0
Avondleven	Aanbod podiumkunsten	+
	Culinaire kwaliteit	+
	Culinaire diversiteit	0
	Aantal cafés	+/-
Esthetiek	Historische binnenstad	+
	Historische vaarwegen	+
Natuurlijke ligging	Nabijheid natuur	+
	Nabijheid kust	+
Buitenrecreatie	Nabijheid recreatiegebieden	0
	Sportvoorzieningen	0
Over de grens	Voorzieningen in het buitenland	0

Tabel 1: Woonattracties in Nederland.

Bron: Marlet, 2009.

De aantrekkingskracht van de verschillende woonattracties is duidelijk. Daarom zullen hieronder alleen de woonattracties die volgens Marlet (2009) niet van belang zijn kort besproken worden.

Zo is het aantal eengezinswoningen niet van belang voor de aantrekkelijkheid van de stad. Blijkbaar hebben niet alle inwoners van stedelijk gebied behoefte aan een woning met tuin. Hiernaast valt op in deze uitkomsten dat de aanwezigheid van parken, de kwaliteit van scholen en het aanbod van kinderopvang er niet toe doet. Dit komt vanwege het feit dat Marlet zijn analyse op

stadsniveau heeft uitgevoerd waardoor deze verschillen kunnen uitmiddelen. Bij een aantrekkelijkheidsanalyse op wijkniveau is het de verwachting dat deze woonattracties wel van belang zullen zijn. Ook winkelgerelateerde woonattracties zijn niet van belang. Dit kan verklaard worden door de uniformiteit van het winkelaanbod in de Nederlandse steden. Steden zijn blijkbaar niet onderscheidend genoeg op dit vlak. Het feit dat evenementen als musicalvoorstellingen, festivals en musea niet van belang zijn komt doordat het bezoek hieraan beschouwd wordt als een dagje uit. Mensen houden dus geen rekening met deze attracties bij hun *woonbeslissing*. Op culinair gebied blijkt kwaliteit belangrijker te zijn dan diversiteit. Het bezoek aan recreatiegebieden lijkt eveneens als een dagje uit beschouwd te worden terwijl het aanbod van sportvoorzieningen evenals het winkelaanbod nauwelijks verschilt tussen de verschillende steden. Ook blijken voorzieningen in het buitenland geen invloed te hebben op het woonkeuzegedrag.

Al met al kan gezegd worden dat bepaalde woonattracties, zie tabel 1, een grote invloed hebben op de aantrekkelijkheid van de stad.

2.1.2 Aanbod van banen

Een voordeel voor bewoners van steden is dat er veelal een groot aanbod aan werkgelegenheid aanwezig is in steden. Dit klassieke agglomeratievoordeel werd al in een ver verleden door Wilhelm Roscher beschreven (Roscher, 1865). Een reden voor deze concentratie van arbeidsplekken in steden is dat bedrijven op de grote concentratie van werknemers af komen. Dit ruime aanbod van werknemers *an sich* is niet het enige voordeel voor bedrijven. Als gevolg van deze concentratie kunnen bedrijven namelijk zoeken naar de werknemers met de laagste lonen (Weber, 1909).

Dit werkt echter ook andersom, werknemers kunnen in steden met een ruim werkgelegenheidsaanbod namelijk kiezen voor de baan met het hoogste loon. In Nederland blijkt dit echter nauwelijks op te gaan. De lonen in de Randstad, de regio met het grootste banenaanbod, liggen slechts 2,9 procent hoger dan die in de rest van Nederland (Marlet, 2009). Dit feit wordt nog opvallender als in ogenschouw wordt genomen dat de banen in de Randstad over het algemeen hoger gekwalificeerd zijn dan de banen in de rest van Nederland. Volgens Marlet (2009) staat de centraal geleide CAO-politiek aan de basis van deze uniforme loonhoogte.

Het ruime aanbod van banen in steden zorgt er ook voor dat wanneer er ontslagen vallen deze mensen vaak niet hoeven te verhuizen om weer aan het werk te kunnen. Dit door Marshall geformuleerde voordeel heeft tot gevolg dat de *kosten*

van het wisselen van baan in stedelijk gebied lager zijn dan in niet-stedelijk gebied (Marshall, 1890).

Een groot aanbod aan werkgelegenheid is niet het enige voordeel voortkomend uit een ruim aanbod van werkplekken. Het banenaanbod in steden is hiernaast in vele gevallen ook nog eens divers. Hierop bestaan echter wel enkele uitzonderingen. In Velsen staat Corus bijvoorbeeld garant voor een fors gedeelte van de werkgelegenheid die daar relatief gezien dan ook hoofdzakelijk gelokaliseerd is in de (metaal)industrie, namelijk: 40 procent in Velsen vergeleken met 13 procent in Nederland (statline.cbs.nl, 2010). Over het algemeen gezien is het echter zo dat de stedelijke werkgelegenheid over meer economische activiteiten is verdeeld dan de werkgelegenheid in niet-stedelijk gebied. Deze diversiteit zorgt voor een grotere kans op een *passende baan* wat een voordeel is voor de inwoners van het stedelijke gebied.

2.1.3 Leefbaarheidsproblemen

Zowel Marlet (2009) als Glaeser, Kolko en Saiz (2001) geven aan dat problemen met de leefbaarheid negatief samenhangen met de aantrekkelijkheid van de stad. Uit andere onderzoek blijkt eveneens dat, niet geheel onverwacht, het aantal geweldsmisdrijven een negatieve invloed heeft op de huizenprijzen (Greenbaum, Tita & Petras, 2006). Aangezien huizenprijzen gezien kunnen worden als een indicator voor aantrekkelijkheid wordt dus duidelijk dat een aantrekkelijke stad weinig last dient te hebben van geweldsmisdrijven. Hiernaast wijst Deens onderzoek naar de verhuisredenen van bewoners van *deprived neighbourhoods* uit dat het imago van een wijk als achterstandswijk de belangrijkste reden is om te verhuizen (Andersen, 2008). Hierna volgen sociale problemen in de vorm van vandalisme en overlast van drugsgebruikers als belangrijkste verhuisredenen. Uit ander onderzoek blijkt dat "*highly visible, but ostensibly more trivial offences—criminal damage, including vandalism, graffiti, arson, and damage to property—seem to impose high costs on residents*" terwijl "*a high incidence of burglary has no effect on housing prices*" (Gibbons en Machin, 2008).

In dit onderzoek wordt qua leefbaarheid gekeken naar overlast en onveiligheid en niet naar leefbaarheidsproblemen als milieudegradatie en geluidsoverlast. Dit hoofdzakelijk omdat milieudegradatie en geluidsoverlast in grote mate lokale problemen zijn en dus niet sterk spelen op het stedelijke schaalniveau. Een stad die aantrekkelijk wenst te zijn dient kortom weinig leefbaarheidsproblemen te ervaren.

2.1.4 Hoge huizenprijzen

Het verband tussen huizenprijzen en de aantrekkelijkheid van de stad is tweeledig. In het eerste opzicht stoten hoge huizenprijzen potentiële bewoners af, dit congestieverschijnsel is een welbekend agglomeratienadeel. De andere kant van het verhaal is echter dat huizenprijzen onder andere juist zo hoog zijn vanwege de grote vraag, die op zijn beurt veroorzaakt wordt door de grote aantrekkelijkheid van de stad. Hoge huizenprijzen zijn dan ook te beschouwen als een congestieverschijnsel; dankzij een grote aantrekkelijkheid wordt de vraag groter waardoor de prijs eveneens hoger wordt. Op een gegeven moment wordt de prijs dusdanig hoog dat de aantrekkelijkheid weer daalt en de vraag ook weer daalt.

De hoogte van de huizenprijzen in Nederland kan grotendeels verklaard worden door het restrictieve ruimtelijke ordeningsbeleid dat weinig ruimte biedt voor woningbouw (Meulen, 2008). Het kleine aanbod van woningen en de grote vraag naar woningen zorgen er dus voor dat de woningprijzen in Nederland hoog zijn. Vooral starters worden in Nederland getroffen door deze hoge huizenprijzen met als gevolg dat zij moeilijk aan een woning kunnen komen (GFK Panel Services Benelux, 2009).

Een hieraan onderliggend probleem is de gebrekkige doorstroming. Veel bewoners blijven *hangen* in een woning in een lager woningsegment terwijl van ze verwacht mag worden, gezien hun inkomen, dat ze doorstromen naar een hoger woningsegment. Ze hebben echter vaak dusdanig (hoge) eisen aan een nieuwe woning dat deze niet snel gevonden wordt. In het door GFK (2009) geschreven rapport wordt dan ook aanbevolen om bij de bouw van nieuwe huizen aan te sluiten aan de wensen van deze groep zodat hun oorspronkelijk woningen vrijkomen voor ondermeer de starters. De aantrekkelijkheid van de stad wordt kortom beperkt als de huizenprijzen te hoog worden.

2.1.5 Bereikbaarheidsproblemen

De voordelen van de stad voor haar bewoners, het aanbod van woonattracties en het aanbod van banen, staan onder druk door filevorming. De bereikbaarheid van banen en woonattracties wordt namelijk verlaagd door dit congestieverschijnsel. Als alternatief voor de auto zou men kunnen denken aan het openbaar vervoer maar uit cijfers van het CBS blijkt dat in 2007 slechts 11% van alle vervoersbewegingen met de trein, bus, tram of metro werden gemaakt terwijl 50% per auto werd gemaakt (statline.cbs.nl, 2010). De auto is dus veruit het populairste vervoersmiddel. Files zijn echter niet alleen een grote ergernis, ze hebben zich namelijk ook ontwikkeld tot een grote kostenpost voor zowel bewoners als

bedrijven. Ter illustratie, in 2007 bedroegen de kosten voor deze twee groepen tussen 2,7 en de 3,6 miljard euro (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2008).

Toch blijkt uit onderzoek dat het belang van mobiliteit bij woonkeuzes ondergeschikt is aan het belang van de karakteristieken van de woning en het aanbod van woonattracties in de omgeving (Borgers en Timmermans, 1993). Dit blijkt ook als er onderzoek wordt gedaan naar veranderingen in gedrag naar aanleiding van een mogelijke invoering van *congestion pricing*. *Congestion pricing* kan beschouwd worden als een extra kostenpost voor de automobilist omdat de tijd die men in de file staat ook al als *kosten* gezien kan worden. Toch blijkt men ook na invoering van de *congestion pricing* pas in uiterste gevallen van baan te wisselen of te verhuizen (Arentze en Timmermans, 2007). Een aantrekkelijke stad dient weinig last te hebben van bereikbaarheidsproblemen.

2.2 Werken

Naast het belang van steden als woonplaats hebben steden ook een belangrijke rol als vestigingsplaats voor bedrijven. Vooral toen de industriële revolutie begon brak er voor de stad een tijd aan waarin zij als economisch centrum gingen dienen. De grootste steden lagen destijds in de buurt van mijnen en havens in verband met de aanvoer van grondstoffen voor de industrie. Hiernaast was ook de beschikking over voldoende goedkope arbeidskrachten in die tijd van groot belang voor de industriële bedrijvigheid. Tegenwoordig is de industrie echter niet de belangrijkste economische sector, de dienstverlening heeft deze rol overgenomen. Zo heeft het voordeel van goedkope arbeidskrachten bijvoorbeeld voor een groot deel plaats gemaakt voor het belang van kennis(*spillovers*). De stad speelt echter nog steeds een centrale rol voor het bedrijfsleven. Hieronder volgt een beschrijving van de belangrijkste voor- en nadelen die de stad aan bedrijven biedt.

2.2.1 Aanbod van werknemers

Bij de paragraaf wonen is duidelijk geworden dat het aanbod van werkplekken in de stad een voordeel is voor bewoners. Dit gaat ook andersom op, het aanbod aan werknemers is een voordeel voor bedrijven. Zoals eerder al beschreven benoemde Alfred Weber (1909) lage arbeidskosten al vroeg tot agglomeratievoordeel. In de (industriële) tijd waarin hij zijn theorie formuleerde speelden drie factoren de grootste rol bij de vestiging van bedrijven, namelijk: arbeidskosten, transportkosten en agglomeratievoordelen. Op deze laatste twee factoren wordt later nog teruggekomen. Thans is in Nederland en in andere Westerse landen vooral het belang van de eerste factor dalende aangezien de economieën in deze

landen zich in toenemende mate profileren als diensteneconomieën. Zo blijken bijvoorbeeld multinationals hun productieactiviteiten te verplaatsen naar landen met lagere lonen (Diaconu, 2007). Hetzelfde patroon wordt in België gevonden met betrekking tot arbeidsintensieve bedrijven (Pennings en Sleuwaegen, 2000).

De leidende rol van arbeidskosten bij het vestigingsgedrag van bedrijven is voor een groot deel overgenomen door kennis. Al geruime tijd zien sommigen "*knowledge as the principal source of economic rent*" (Spender en Grant, 1996). Werknemers worden dus niet meer hoofdzakelijk gezien als *arbeiders* maar meer en meer als *drager van kennis*. Een stad kan dus met enige verbeelding gezien worden als een soort cluster van kennis. Hét voorbeeld met betrekking tot kennisclusters is natuurlijk Silicon Valley in California, USA. De hier gelegen universiteit die in 1891 opgericht werd door Leland Stanford "*became a prominent engineering school and a breeding place for new, innovative companies. One of these spin-offs was established in 1939 by Stanford classmates Bill Hewlett and Dave Packard, who developed numerous electronic devices. Ever since, the micro-electronics cluster of Silicon Valley has developed semiconductors and computer chips that are sold world-wide to component and system manufacturers*" (Hospers, Desrochers & Sautet, 2008).

De uitwisseling van ideeën in clusters als deze is een agglomeratievoordeel en de term hiervoor is *kennisspillovers*. Over de vraag wat de gunstigste omstandigheden voor deze *kennisspillovers* zijn is veel gepubliceerd. Zo geeft Marshall (1890) aan dat sterk gespecialiseerde regio's de gunstigste uitgangspositie hebben. Van der Panne (2004) verwoordt dit als: "*by 'working on similar things and hence benefiting much from each others' research' (Griliches, 1979), knowledge spillovers increase the stock of knowledge available for each individual firm*". Jacobs (1969) ziet daarentegen meer in relatief diverse regio's met complementaire in plaats van identieke bedrijven. Het uitwisselen van ideeën tussen niet-identieke bedrijven leidt dan tot zoektochten en experimenten die innovatie tot gevolg hebben.

Van der Panne en Van Beers (2004) hebben in Nederland gevonden dat vooral de *Marshallian externalities* van belang zijn. Uit verder onderzoek van hen blijkt dat met betrekking tot "*Marshallian externalities: specialized regions accommodate increased numbers of innovating firms and, consistently, incumbent firms' innovativeness increases with regional specialization. Once the product has been launched, innovators in diversified Jacobian regions prove more successful in commercial terms than innovators in specialized Marshallian regions*". Uit ander Nederlands empirisch onderzoek blijkt dat steden met een diverse sectoraal

economische structuur harder groeien dan steden met een sterk gespecialiseerde economische structuur (Van Oort, 2002). Er is dus nog geen eenduidigheid bereikt over dit thema hoewel de opvatting van Jacobs, een divers samengestelde economie groeit harder, op meer steun lijkt te kunnen rekenen in de literatuur.

De Schotse econoom en filosoof Adam Smith (1723-1790) werd bekend met zijn in 1776 uitgebrachte boek "*An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth Of Nations*" (www.adamsmith.org, 2010). In dit boek verwoordt hij het vierde kapitaalgoed van bedrijven: *human capital*. Dit kapitaalgoed bestaat uit werknemers met meer kennis en ervaring waardoor zij productiever zijn dan de gemiddelde werknemer. Hierdoor is een bedrijf dat een hoogopgeleid individu in dienst heeft productiever, winstgevender en in staat om hogere lonen te betalen (Marlet, 2009). Een nadeel van deze theorie is dat de laagopgeleide werknemer die zich met hoogproductieve en innovatieve werkzaamheden bezighoudt genegeerd wordt.

Een reactie hierop kwam van Florida (2002) die in zijn boek "*The rise of the creative class*" de creatieve klasse introduceerde. Deze creatieve klasse wordt door hem beschouwd als de aanjager van de economie via een viertal wegen (Marlet, 2009). Zo is de creatieve klasse bovengemiddeld productief, geven ze meer geld uit in de plaatselijke horeca, detailhandel en theaters (Aghion en Bolton, 1997), beginnen ze eerder een eigen bedrijf (Nelson en Winter, 1982) en kunnen ze zich beter aanpassen aan veranderende economische omstandigheden (Glaeser, 2005).

De ideeën in het boek van Florida zijn echter niet geheel onbetwist. Naast de ietwat ongelukkige typering, met creatieve klasse doelt Florida niet alleen op kunstenaars en artiesten maar ook op mensen met bovengemiddeld veel vaardigheden in bijvoorbeeld de financiële wereld, ICT en in onderzoeksinstituten, is er ook inhoudelijke kritiek. Zo betoogt Glaeser bijvoorbeeld dat Florida teveel nadruk legt op de zogenaamde levensstijl van de *creative living* en dat bestuurders niet de misstap moeten maken door te denken dat ze met "*creating a funky, hip, Bohemian downtown*" de *creative living* naar hun stad kunnen lokken (Glaeser, 2005). Naar zijn idee zijn niet alle creatieve mensen personen met een levensstijl als een Bohemien maar heeft ook de creatieve klasse veelal een voorkeur voor "*big suburban lots with easy commutes by automobile and safe streets and good schools and low taxes*" (Glaeser, 2005). Een bruikbare definitie van de creatieve klasse is dan ook vrij van referenties aan een bepaalde *way of life* en beperkt zich hierdoor tot werknemers die hoogproductieve en innovatieve werkzaamheden verrichten. Het blijkt overigens wel dat deze creatieve klasse en het aantal hoogopgeleiden in hoge mate met elkaar correleren (Marlet, 2009).

Kortom, het aantrekken van hoogproductieve en innovatieve werknemers is wenselijk voor bedrijven. In een aantrekkelijke stad kunnen bedrijven profiteren van *kennisspillers* en hebben ze de mogelijkheid om hoogproductieve en innovatieve, in vele gevallen dus hoogopgeleide, werknemers aan te trekken.

2.2.2 Aanbod van afnemers & toeleveranciers

De al veelvuldig genoemde Alfred Weber staat ook aan de basis van dit agglomeratievoordeel. In steden is de kans groot dat bedrijven relatief dichtbij elkaar geclusterd zijn. Dit heeft als voordeel dat de kosten voor transport tussen deze bedrijven lager zijn. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om het transport van halffabricaten naar het bedrijf dat de eindproducten oplevert. Vanneste (1967) benoemde het verkleinen van deze transportkosten en het op elkaar afstemmen van productieprocessen toebehorend aan de betrokken bedrijven, als het optimaliseren van *forward* en *backward linkages*.

Wat betreft dienstverlenende bedrijven heeft een geconcentreerde ligging minder concrete voordelen. Wel zou gezegd kunnen worden dat ze makkelijker bij elkaar binnen kunnen lopen voor bijvoorbeeld discussie en overleg. Bedrijfsclustering van dienstverlenende bedrijven kan dan ook gebruikt worden voor het optimaliseren van de zogenaamde *communication linkages* (Marshall, Damesick & Wood, 1987), onder andere de financiële dienstverlening heeft hier voordeel van (Brühlhart en Mathys, 2008). Bovendien bieden concentraties van bedrijven het eerder genoemde voordeel van *kennisspillers*. Deze *kennisspillers* staan ook aan de basis van innovatie.

Hiernaast zorgt clustering ervoor dat bedrijven gezamenlijk gebruik kunnen maken van bijvoorbeeld infrastructuur, beveiliging en wellicht zelfs gezamenlijk de inkoop kunnen regelen. Deze vorm van samenwerking om tot kostenbesparingen te komen is vrij recent door de overheid aangevuld met milieutechnische aspecten en benoemd tot parkmanagement. Idealiter heeft parkmanagement voordelen voor alle betrokken partijen zoals op de volgende pagina zichtbaar is in tabel 2. Het komt volgens Pellenburg echter ook voor dat er *freeriders* zijn die profiteren van de voordelen van het parkmanagement maar niet meebetalen.

Om dit op te lossen is in 2009 de Experimentenwet BIZ in werking getreden. Met behulp van deze wet kunnen gemeenten tijdelijk, tot 2015, gebieden aanwijzen als Bedrijven Investeringszones (www.bedrijventerrein.biz). Een vereiste hiervoor is de aanwezigheid van voldoende draagvlak. Er is voldoende draagvlak als *“tweederde van het aantal bijdrageplichtige ondernemers ‘voor’ stemt bij een minimale respons van de helft van het totale aantal bijdrageplichtige ondernemers*

(50 procent + 1) en van de WOZ-waarde" (www.bedrijventerrein.biz). Indien dit het geval is kunnen de ondernemers die niet mee willen betalen (*freeriders*) hiertoe wettelijk gedwongen worden met behulp van BIZ. Onder andere: Den Haag, Hilversum, Rijswijk, Utrecht, Weert en 's-Hertogenbosch (www.vng.nl) hebben al gebruik gemaakt van de BIZ.

Government	Companies
Lower cost of site maintenance	Focus on core activities
Positive image effect	Influence on working climate
Improved competitive position	Safe and pleasant work conditions
Increase in number of jobs	Employees satisfied
Decrease in pollution	Improved competitive position
More (property) tax revenues	Improved image
Strategic instrument environmental policy	Cost reductions by collective purchasing
Investors/developers	Society/environment
Higher value of real estate	Positive environmental effects
Real estate retains value	Careful (economic) land use
New and remunerative independent activity	Joint use of facilities
Improved image	Increase in spatial quality

Tabel 2: Partners and profits of parkmanagement.

Bron: Ecorys, 2002 bewerkt door Pellenbarg, 2004.

De invloed van parkmanagement moet echter niet overdreven worden. Hoewel het mooie resultaten kan bieden voor de betrokken partijen mag redelijkerwijs aangenomen worden dat het geen invloed heeft op de vestigingsbeslissing van bedrijven.

2.2.3 Aanbod van klanten

Het aanbod van klanten is een voordeel voor bedrijven dat het thuisharkteffect wordt genoemd. Een groot aanbod van klanten betekent dat de omvang van de afzetmarkt groot is. Er kan in die gevallen dus gesproken worden van een grote thuisharkte. Een grote thuisharkte heeft tot gevolg dat de vraag groot is en dat men daardoor grootschalig kan produceren. Grootschalige productie is een voordeel voor bedrijven aangezien *"it's a well-known fact that in many sectors of the economy unit production costs fall as plant capacity - at any rate within a certain range - rises, without changing the technique employed and leaving out possible external*

economies” (Bruni, 1964). Deze interne schaalvoordelen maken het voor bedrijven aantrekkelijk om zich dichtbij hun afzetmarkt te vestigen om van daaruit ook de mogelijkheid te hebben om producten af te zetten in andere regio’s. Dit leidt tot een groter en breder aanbod van producten en diensten in dichtbevolkte gebieden. Ofschoon dit aantrekkelijk lijkt voor bewoners van steden en andere dichtbevolkte gebieden blijkt het onderzoek van Marlet echter dat het winkelaanbod niet van belang is voor de *woonplaatskeuze* die mensen maken (zie ook tabel 1). Alhoewel de betekenis van het thuismarkteffect sterk afhankelijk is van het type bedrijf speelt het wel een rol bij de aantrekkelijkheid van de stad.

NB: deze factor verschilt van de vorige omdat deze inclusief consumenten is.

2.2.4 Bereikbaarheidsproblemen

Zoals ook al beschreven bij het onderdeel wonen vormen files een welbekend schaalnadeel. Ondermeer Myrdal heeft dit schaalnadeel voor bedrijven beschreven. Hij benoemt het als een reden voor het *spreadeffect* in zijn theorie over cumulatieve causatie (Myrdal, 1957). Cumulatieve causatie heeft veel overeenkomsten met agglomeratievorming en de groeipooltheorie van Perroux (1950) en behelst een veelvoud aan oorzaak-gevolg-relaties die ontstaan bij de vestiging van een economische activiteit. Zie de volgende figuur.



Figuur 2: Cumulatieve causatie.

Bron: <<http://www.geoclopedie.nl/Rest/economie/Economie-Myrdal.html>>.

Wat betreft filevorming begint het schema met de vestiging van een economische activiteit op een bepaalde locatie. Dit heeft tot gevolg dat de werkgelegenheid groter wordt wat weer doorwerkt in bevolkingsgroei. Deze bevolkingsgroei zorgt voor een grotere vraag naar producten en diensten. Dit zorgt weer voor een toename van de welvaart en daardoor hogere belastingopbrengsten. Deze kunnen op hun beurt weer gebruikt worden voor investeringen in de infrastructuur. Dit trekt weer nieuwe economische activiteiten aan etc. Op een gegeven moment kunnen de investeringen in infrastructuur de stijgende druk niet meer aan waardoor er congestie, in dit geval filevorming, zal ontstaan. Deze vorm van congestie heeft tot gevolg dat bedrijven zich niet meer zullen vestigen op de oorspronkelijke locatie maar net buiten deze kern. Deze vestiging in de randzone om de kern wordt het *spread-effect* genoemd. Files hebben dus een negatieve invloed op de aantrekkelijkheid van de stad.

Voor de volledigheid: Myrdal formuleert ook nog het *backwash-effect*. Dit effect houdt in dat bedrijven en bewoners uit andere regio's naar de kernregio met de stijgende economische activiteit zullen trekken. Dit heeft tot gevolg dat ondersteunde voorzieningen in de leeglopende regio's niet meer rendabel zullen zijn. Op deze wijze worden deze regio's dus nog minder aantrekkelijk waarna een verdere negatieve spiraal volgt.

2.2.5 Hoge grond- en huurprijzen

Dit agglomeratienadeel vertoont overeenkomsten met de in onderdeel 2.1.4 beschreven hoge huizenprijzen. Als gevolg van een te grote vraag, een te klein aanbod of een combinatie van beiden, kunnen grond- en huurprijzen tot op opvallend grote hoogte stijgen. Jaarlijkse lijstjes met daarin de steden met de duurste kantoorruimtes kunnen dan ook vaak op aandacht rekenen. Bijvoorbeeld; de ranglijst van Cushman & Wakefield uit 2009, deze laat zien dat in de financiële centra in de wereld de huurprijzen zeer hoog liggen. Zo moet in nummer één Hongkong jaarlijks gemiddeld 1743 euro per vierkante meter betaald worden, in nummer twee Tokyo 1649 euro en in Londen, de nummer drie, dient 1403 euro per vierkante meter betaald te worden (www.z24.nl, 2009). Natuurlijk is Amsterdam de hoogst geplaatste Nederlandse stad met een 23^e plaats. In Amsterdam bedraagt de jaarlijkse huursom gemiddeld 489 euro per vierkante meter. Hoge grond- en huurprijzen zijn congestie-effecten. Maar aangezien alle congestie-effecten veroorzaakt worden door een te grote vraag kan ook hier gesteld worden dat hoge prijzen een gevolg zijn van grote aantrekkingskracht.

De prijzen van kantoorruimte zijn sterk onderhevig aan wisselingen van het economische klimaat (Brounen en Jennen, 2008). Een slechte economische periode werkt direct door in de vraag naar kantoorruimte. Ter illustratie hiervan kan ondermeer gekeken worden naar krantenberichten van de afgelopen maanden waarin veelvuldig melding wordt gemaakt van leegstand op de kantorenmarkt (bv: www.nos.nl, 2010 en www.parool.nl, 2010). Hoge grond- en huurprijzen hebben dus een negatieve invloed op de aantrekkelijkheid van de stad.

2.3 Verblijven

De laatste functie van de stad die hier besproken wordt is de verblijfsfunctie van de stad. Deze functie is zowel van belang voor de inwoners van de stad als de bewoners van de omliggende gebieden. Deze mensen bezoeken bijvoorbeeld theaters, gaan naar musea en combineren een dagje winkelen met het *pakken* van een terrasje in de binnenstad. Ook festivals trekken vaak een groot publiek. Bijvoorbeeld het Dickens festijn in Deventer, dit festijn trok in 2009 iets minder dan 100.000 bezoekers (www.ad.nl, 2009). Citytrips naar grote internationale steden worden ook populairder. Zo registreerde de vliegmaatschappij British Airways (BA) in November 2009 gemiddeld 65.000 bezoeken aan hun website voor vlucht- en hotelboekingen naar Londen (www.telegraaf.nl, 2009). Nu is Londen natuurlijk een wereldstad en vrijwel onvergelykbaar met Nederlandse steden maar dit feit geeft toch een aardige indicatie van het belang van steden als verblijfplaats. In dit onderdeel zullen dan ook de voor- en de nadelen van de stad als verblijfplaats besproken worden.

2.3.1 Stedelijke attracties

De hoeveelheid vrijetijd van de *gemiddelde Nederlander* in 2005 was 45 uur per week (Breedveld en van den Broek, 2006). Dit was ongeveer evenveel als het aantal uren in 2000 maar aanzienlijk minder dan in 1995 toen men nog ongeveer 47 uur vrije tijd had. Vooral ouders hebben veel verplichtingen wat zich uit in de beperkte hoeveelheid van 38,3 uur vrije tijd per week (Breedveld en van den Broek, 2006). Opvallend is dat iets minder dan de helft van de vrije tijd gebruikt wordt voor mediagerelateerde zaken, in het bijzonder televisiekijken. Een ander deel wordt gebruikt voor het doen van vrijetijdsactiviteiten met daarbij een rol voor de verblijfsfunctie van de stad.

Uit het Nederlandse ContinuVrijeTijdsOnderzoek 2006-2007 blijkt bijvoorbeeld dat winkelen in de binnenstad op plaats twee staat in de top 15 van de meest ondernomen vrijetijdsactiviteiten in 2006 (NBTC-NIPO Research, 2006). Andere *stedelijke* activiteiten als winkelen in het stadsdeel of wijkcentrum en uit eten gaan in een restaurant of eetcafé zijn ook populair, zie hiervoor het volgende figuur.



Figuur 3: Top 15 meest ondernomen vrijetijdsactiviteiten in 2006.

Bron: NBTC-NIPO Research (2006) Kerncijfers over vrijetijd van Nederlanders. Uit ContinuVrijeTijdsOnderzoek 2006-2007.

Het is van belang voor dit onderzoek dat een deel van de vrijetijd gebruikt wordt voor bijvoorbeeld winkelen en uitgaan omdat dit voorbeelden zijn van vrijetijdsbesteding in de stad. Dit verblijf in de stad en het gebruik van haar stedelijke attracties sluit aan op de theorie van Glaeser, Kolko, en Saiz (2001) waarin de stad in toenemende mate een *consumer city* met *urban attractions* wordt.

De belangrijkste *urban attractions* zijn volgens Law (1996), het stedelijke landschap, musea en kunstgalerieën, historische gebouwen, theaters, concerten en sportevenementen. Indien naar regio's wordt gekeken in plaats van steden komt in een studie naar het evalueergedrag van toeristen in Zuid-Italië naar voren dat "*information and tourist services, cultural events (concerts, art exhibitions, festivals, etc.), quality and variety of products in the shops, hotels and other accommodation, level of prices and living costs, and tourist safety*" de belangrijkste parameters zijn van het evalueergedrag van toeristen (Cracolici en Nijkamp, 2009). Dit onderzoek brengt ook aan het licht dat *the natural and cultural resources* van

een regio een vereiste zijn om überhaupt toeristen aan te trekken en dat deze eigenschappen uiteindelijk een relatief ondergeschikte invloed hebben op de evaluatie die de toeristen uitvoeren.

Het bezoek aan steden in de vrijetijd om gebruik te maken van bepaalde stedelijke attracties is te vatten onder de noemer leisure. *“Leisure is een combinatie van allerlei voorzieningen, zowel actief als passief, of activiteiten ten behoeve van de besteding van vrijetijd waarbij een grote mate van beleving wordt nagestreefd en de markt verdeeld kan worden in de segmenten cultuur, sport, horeca, recreatie, (fun)shopping en entertainment”* (van Dam, 2008). Bij leisure kan echter ook de onderverdeling in categorieën worden gemaakt zoals zichtbaar in de volgende tabel.

Leisure categorie	Omschrijving
Retail	Elementen die voorkomen in de winkel zelf, zoals koffiecorner en speelhoek
Horeca	Elementen met een horecafunctie, zoals restaurant, lunchroom en foodcourt
Amusement	Elementen die zorgen voor entertainment, zoals pretpark en sport- en spelvoorzieningen
Cultuur	Elementen met een culturele functie, zoals museum, bioscoop of tentoonstellingen
Omgeving	Elementen die zorgen voor de aankleding van een gebied, zoals vormgeving, historie of architectuur

Tabel 3: Categorieën leisure.

Bron: Clement en Gianotten, 1996 bewerkt door van Dam, 2008.

Bij deze beschrijving komt ook de passieve kant van leisure, de omgeving, naar voren. Deze wordt van belang geacht als achtergrond voor bijvoorbeeld een wandeling of een aangename avond op een terras. Hiernaast dient de verblijfsfunctie van de stad ondersteund te worden door verblijfsvoorzieningen zoals een hotel. Sommige bezoekers hebben namelijk de wens om meerdere dagen te blijven. Voorzieningen die dit faciliteren dienen dus ook naar voren komen als de verblijfsfunctie van een stad bekeken wordt.

Door de voorgaande onderverdelingen en functies te combineren wordt de meest bruikbare indeling voor de verblijfsfunctie van de stad voor dit onderzoek gevonden. Deze is: cultuur, sport, horeca, recreatie, (fun)shopping, entertainment,

omgeving en overnachten. De volgende tabel geeft deze indeling weer met de hiervoor meest geschikte ondersteunende stedelijke attracties. Let wel dat dit een selectie van stedelijke attracties is en dat dus niet alle stedelijke attracties dus meegenomen worden. Er zijn dus wederom een aantal stedelijke attracties geselecteerd uit *het continuüm* van stedelijke attracties die een stad aantrekkelijk kunnen maken om te verblijven. Een aantrekkelijke stad heeft een ruim aanbod van deze stedelijke attracties.

Indeling verblijfsfunctie	Ondersteunende stedelijke attracties
Cultuur	Theater & popodium, bioscoop en museum
Sport	Sportterreinen
Horeca	Café, discotheek en restaurant (kwaliteit & kwantiteit)
Recreatie	Recreatieterreinen
(Fun)shopping	Winkels, Outlet centrum
Entertainment/evenementen	Evenementen (bv: festivals) en attractiepark
Omgeving	Historische binnenstad en natuurlijke ligging
Overnachten	Hotel en pension

Tabel 4: Verblijfsfuncties en bijbehorende, ondersteunende stedelijke attracties.

Bron: eigen materiaal.

2.3.2 Bereikbaarheidsproblemen

Naast de woon- en werkfunctie heeft ook de verblijfsfunctie van een stad te lijden onder bereikbaarheidsproblemen als files. Uit onderzoek van NVM BOG (2009) blijkt namelijk dat een afnemende autobereikbaarheid een negatieve invloed heeft op de ontwikkeling van leisure in de binnensteden van Nederland, en dus ook op de verblijfsfunctie van de stad. In de onderdelen over bereikbaarheidsproblemen bij zowel de woon- (§2.1.5) als de werkfunctie (§2.2.4) van de stad is het meeste over deze negatieve factor al naar voren gekomen. Hier zal dan ook niet verder over dit onderwerp worden uitgeweid.

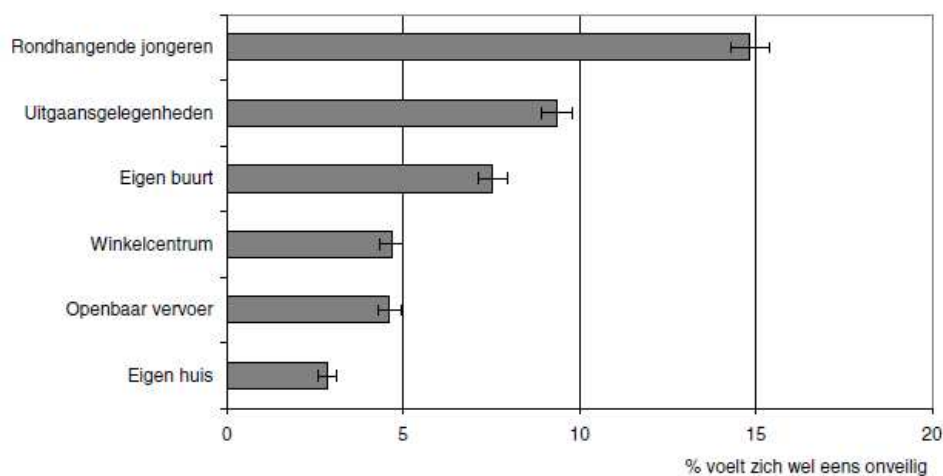
2.3.3 Overlast & onveiligheid

Overlast & onveiligheid is een probleem waar steden tegenaan lopen bij het goed vervullen van hun verblijfsfunctie. Zo berichten de kranten vaak over problemen in winkelcentra. Persberichten die hier illustratief voor zijn hebben koppen als; "Bewonersbijeenkomst overlast winkelcentrum Leidschenveen" (www.denhaag.nl), "Overlast: etterbakken aanpakken" (De Vries, 2004) en "Aangehouden naar overlast in 't Harde" (www.veluweland.nl, 2010). Politieke partijen onderkennen dit

probleem en overlast bij winkelcentra werd als gevolg hiervan een belangrijk agendapunt bij verschillende gemeenteraadsverkiezingen in 2010, bijvoorbeeld in Gouda (www.pvdagouda.nl, 2010).

Er is onderzoek verricht naar de invloed van overlast en criminaliteit op het winkelende publiek. Zo vind Underwood al in 1994 dat criminaliteit ervoor zorgt dat mensen meer gaan thuiswinkelen met behulp van ondermeer internet. Ook vandalisme zorgt voor een daling van de omzet van verschillende winkels.

Tot slot zijn ook onveiligheidsgevoelens een onderdeel van overlast en heeft dit eveneens een negatieve invloed op de aantrekkelijkheid van de stad als verblijfplaats. Uit de onderstaande figuur blijkt bijvoorbeeld dat een kleine 10% van de mensen zich wel eens onveilig voelt bij uitgaansgelegenheden en dat iets minder dan 5% van de mensen zich wel eens onveilig voelt in het winkelcentrum. Niet geheel onverwacht zijn rondhangende jongeren de grootste bron van onveiligheidsgevoelens. Deze gevoelens kunnen ervoor zorgen dat mensen bepaalde situaties gaan mijden (Veiligheidsmonitor Rijk, 2008), dit kan een negatieve invloed hebben op de aantrekkelijkheid van verblijfsfunctie van de stad.



Figuur 4: Onveiligheidsgevoelens in verschillende situaties.

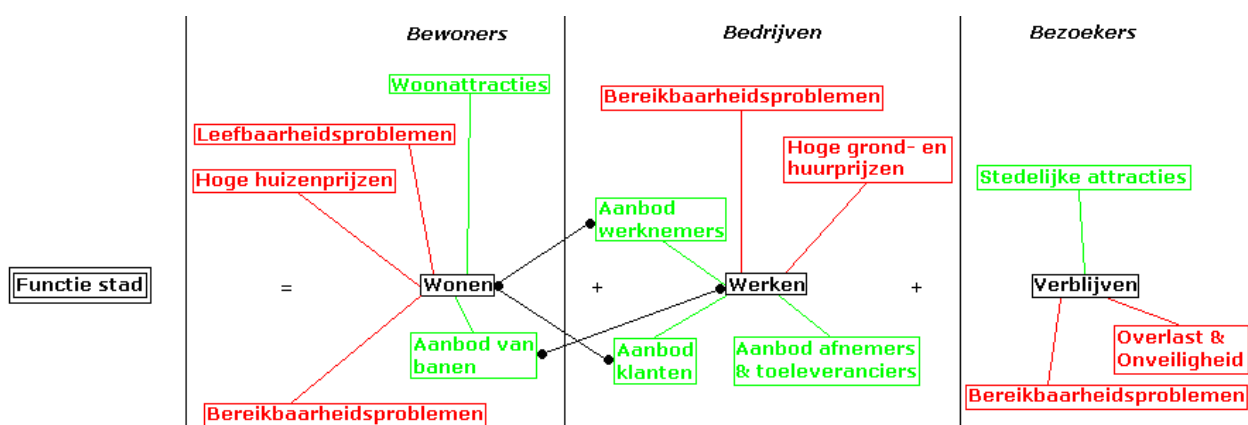
Bron: Veiligheidsmonitor Rijk, 2008.

Het kan dus gezegd worden dat een stad pas aantrekkelijk is als verblijfplaats wanneer er weinig overlast & onveiligheid is waardoor de bezoekers van de stad op hun gemak van de stedelijke attracties kunnen genieten.

2.4 Conclusie

De aantrekkelijkheid van de stad als woongebied wordt positief beïnvloed door het aanbod aan woonattracties en het aanbod van werkplekken. Problemen met betrekking tot leefbaarheid, hoge huizenprijzen en bereikbaarheid hebben daarentegen een negatieve invloed op de aantrekkelijkheid van de stad. De stad als vestigingsplaats voor bedrijven bleek een positieve *boost* te krijgen van het aanbod van werknemers, afnemers & toeleveranciers en klanten. Negatieve aspecten van de stad voor bedrijven en ondernemers zijn bereikbaarheidsproblemen en hoge grond- en huurprijzen. De verblijfsfunctie van de stad wordt tot slot positief beïnvloed door het aanbod aan stedelijke attracties en negatief beïnvloed door overlast & onveiligheid en wederom bereikbaarheidsproblemen. Alle drie de stedelijke functies ondervinden dus hinder van bereikbaarheidsproblemen.

De functies van de stad staan natuurlijk niet op zich. Zo is er interactie tussen de twee *structurele* functies van de stad, wonen en werken. Het aanbod van klanten en werknemers heeft namelijk te maken met de aantrekkelijkheid van de stad om in te wonen. Andersom geldt dit voor het aanbod van werkplekken wat afhankelijk is van de aantrekkelijkheid van de stad voor bedrijven en ondernemers. De verblijfsfunctie van de stad staat daarentegen meer op zichzelf, ondermeer omdat verblijven een tijdelijke activiteit is. Dit houdt niet in dat er geen overeenkomsten zijn met andere functies. Zo zijn er activiteiten die deel uitmaken van zowel woonattracties als stedelijke attracties. Op basis van de hiervoor genoemde factoren wordt tot het volgende model voor de aantrekkelijkheid van de stad gekomen.



Figuur 5: Model aantrekkelijke stad.

Bron: eigen materiaal.

De aantrekkelijkheid van een stad hangt dus af van een groot aantal factoren. Aangezien het zo aantrekkelijk mogelijk maken van een stad de taak is van de besturen van steden, de gemeenten, is het van belang om te kijken in hoeverre deze factoren manipuleerbaar zijn zodat zij *aan deze knoppen kunnen draaien*. In hoofdstuk zes met daarin strategieën en mogelijke maatregelen zal dit meegenomen worden. De woonattractie 'nabijheid kust' is bijvoorbeeld niet te manipuleren terwijl gemeenten het aantal cafés doormiddel van een versoepeling van de vergunningverlening wel kunnen vergroten.

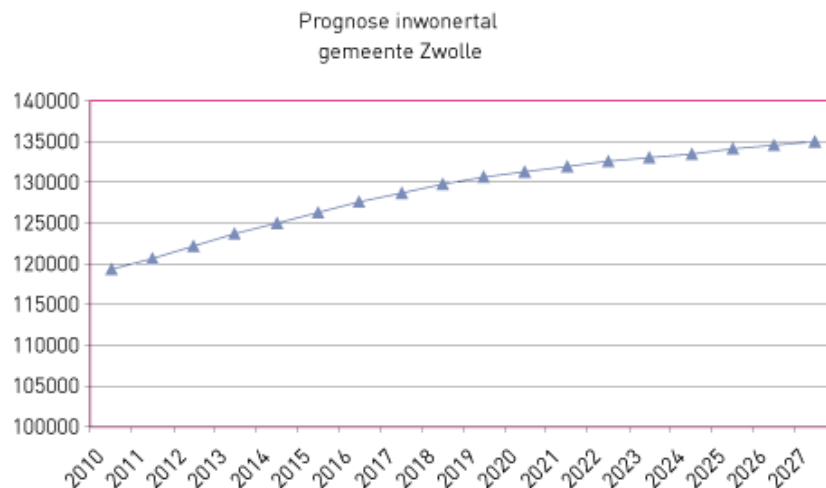
NB: Het is belangrijk om te beseffen dat de factoren die in dit hoofdstuk onderscheiden worden als factoren die invloed uitoefenen op de aantrekkelijkheid van de stad een selectie zijn uit een "continuüm" van factoren die een stad aantrekkelijk kunnen maken. Deze selectie van factoren is gebaseerd op een tweetal criteria; het aantal bewoners, bedrijven en bezoekers waarvoor deze factor van belang is, en de waarde die zij hechten aan deze factor. Van de voorgaande geïdentificeerde factoren wordt verondersteld dat zij hoog scoren op beide criteria.

3. Aantrekkelijke punten van Zwolle

In dit hoofdstuk worden de eigenschappen en de aantrekkingspunten van Zwolle voor de verschillende stedelijke functies geïntroduceerd. Paragraaf 3.1 beschouwt de woonfunctie van Zwolle en paragraaf 3.2 geeft de aantrekkingspunten van de stad voor deze functie weer. De daaropvolgende paragraaf introduceert de werkfunctie van Zwolle en paragraaf 3.4 geeft de aantrekkingspunten van de stad voor deze functie. Tot slot wordt de verblijfsfunctie van Zwolle geïntroduceerd in paragraaf 3.5 en de aantrekkingspunten van deze functie in paragraaf 3.6.

3.1 Wonen in Zwolle

Zwolle is de hoofdstad van Overijssel. De stad had op 1 Januari 2009 een inwoneraantal van 117.733 (GBA Zwolle, 2009). Daarmee was Zwolle qua bevolkingsomvang de 21^e gemeente van Nederland (statline.cbs.nl, 2010). Hoewel Zwolle de hoofdstad is, is de gemeente Enschede met 154.753 inwoners (statline.cbs.nl, 2010) de gemeente met het grootste inwoneraantal van Overijssel. In tegenstelling tot een aantal andere (kleinere) gemeenten verwacht Zwolle de komende jaren nog een bevolkingsgroei mee te gaan maken. Zie hiervoor het onderstaande figuur.

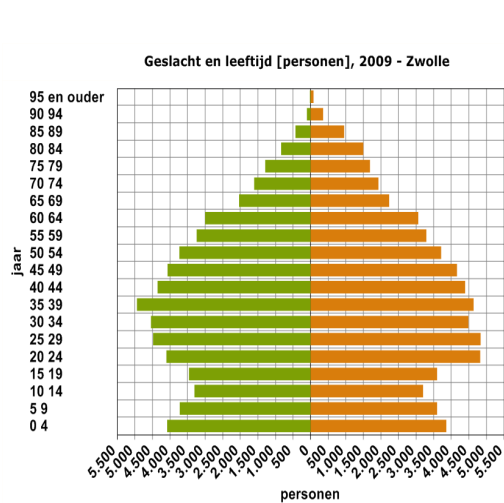


Figuur 6: Bevolkingsprognose Zwolle.

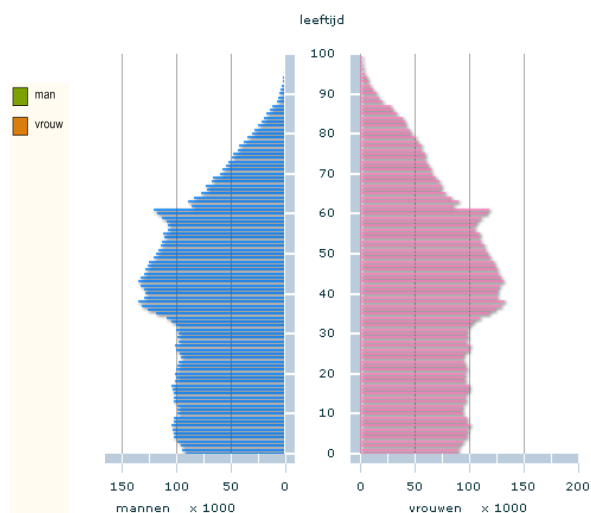
Bron: < <http://www.zwolle.nl/artikel/burgerjaarverslag2009bevolking5.htm> >.

De huidige bevolking van Zwolle kent de opbouw zoals zichtbaar in figuur 7, de bevolkingsopbouw van Nederland is daarnaast zichtbaar in figuur 8, beide op de volgende pagina. Hoewel de details niet van belang zijn voor dit onderzoek is het opvallend dat in Zwolle de cohorten met de kinderen (0-14 jaar) een groei lijken te

herbergen terwijl dezelfde cohorten in Nederland een krimp lijken te vertonen. Hiernaast zijn de grootste cohorten in Zwolle die van 25 tot ongeveer 40 jaar terwijl in Nederland degenen van ruwweg 37 tot 60 jaar, met een dipje rond de 55, de grootste omvang hebben. Zwolle blijkt dus een relatief jonge bevolking te hebben. Ook de gemiddelde leeftijd in 2008 wijst dit uit; in Zwolle was deze 37,7 (GBA Zwolle, 2008) en in Nederland was deze destijds 39,7 jaar (statline.cbs.nl, 2010).



Figuur 7: Bevolkingspiramide Zwolle. Bron: GBA Zwolle (2009).



Figuur 8: Bevolkingspiramide Nederland. Bron: <www.CBS.nl>, 2009.

De Zwolse bevolking telt, vergeleken met de 24 andere grootste gemeenten van Nederland, een gering percentage inwoners van allochtone afkomst, namelijk 15,1% (statline.cbs.nl, 2010). Alleen de gemeenten: Apeldoorn, Ede en Emmen hebben een lager percentage (statline.cbs.nl, 2010). Van de Zwolse bevolking heeft 17% een lager opleidingsniveau, 41% een middelbaar opleidingsniveau en 42% een hoger opleidingsniveau (www.cbs.nl, 2008). Vergeleken met het gemiddelde Nederlandse opleidingsniveau van 2007 ligt de Zwolse scholingsgraad iets hoger. Destijds was in Nederland het opleidingsniveau als volgt; 22% een lager opleidingsniveau, 39% een middelbaar opleidingsniveau en 40% een hoger opleidingsniveau (www.cbs.nl, 2008). Een mogelijke verklaring voor deze hoge scholinggraad is het feit dat de Zwolse economie een diensteneconomie is die hoogopgeleiden aantrekt.

3.2 Aantrekkelijke punten van de woonfunctie van Zwolle.

NB: voor het beschouwen van de aantrekkelijkheid van de woonfunctie van Zwolle is gebruik gemaakt van statistische data waarmee een benchmark-onderzoek is uitgevoerd. Deze is terug te vinden in sectie II.2.

Zoals in hoofdstuk 2 naar voren is gekomen hangt de aantrekkelijkheid van de woonfunctie van een stad af van twee *positieve* factoren, namelijk woonattracties en het banenaanbod in de stad, en van drie *negatieve* factoren, namelijk: problemen met betrekking tot de leefbaarheid, hoge huizenprijzen en problemen met betrekking tot de bereikbaarheid.

Aantrekkingspunten van Zwolle wat betreft de verschillende woonattracties zijn de hoge culinaire kwaliteit die *geserveerd wordt in de stad* en de aantrekkelijke natuurlijke ligging van de stad. Wanneer gekeken wordt naar andere woonattracties dan wordt duidelijk dat deze de stad niet positief onderscheiden qua aantrekkelijkheid. Zo heeft Zwolle een gemiddeld aanbod van koopwoningen en grote woningen ten opzichte van de benchmark. Qua avondleven onderscheidt de stad zich zelfs negatief. Zo zijn er relatief weinig uittips in Zwolle, is de capaciteit van de theaters & poppodia benedengemiddeld, is de kwantiteit van het culinaire aanbod beperkt en zijn er relatief weinig cafés in de stad. Hiernaast heeft de historische binnenstad een vrij beperkte omvang en huisvest de stad relatief weinig vooroorlogse woningen. Qua aanbod van banen doet Zwolle het daarentegen bijzonder goed, geen andere stad uit de benchmark heeft een hogere werkgelegenheidsquote dan Zwolle. De werkgelegenheid van de stad bevindt zich vooral in de dienstverlening, deze sector zorgt voor 9 van de 10 banen in de stad, zie sectie II.2.2 van de Onderzoeksverantwoording.

Indien gekeken wordt naar het drietal *negatieve* factoren, leefbaarheidsproblemen, hoge huizenprijzen en bereikbaarheidsproblemen, dan blijkt dat Zwolle *het goed doet*. Zo heeft alleen Haarlem minder leefbaarheidsproblemen. De problemen in Zwolle met betrekking tot leefbaarheid komen vooral voort uit de centrumfunctie van de stad, het uitgaanspubliek dat Zwolle bezoekt veroorzaakt bijvoorbeeld de nodige overlast. De huizenprijzen in Zwolle liggen relatief laag, geen stad uit de benchmark heeft lagere huizenprijzen. Tot slot is voor het bepalen van de aantrekkelijkheid van de woonfunctie van de stad gekeken naar de aanwezigheid van problemen met de bereikbaarheid. Zwolle bleek relatief goed bereikbaar te zijn en de inwoners van de stad bleken alleen in de spits congestieproblemen te ervaren. De verschillende knelpunten op de rijkswegen in/nabij de stad, bijvoorbeeld de wegvakken Kp. Hattemerbroek – Zwolle Zuid (A28) en Ommen – Nieuwleusen (A28) worden echter al aangepakt. Dit is ook het geval met de knelpunten met betrekking tot de interne ontsluiting van de stad, bijvoorbeeld de IJsselallee en de Ceintuurbaan (zie pagina 38 van de Onderzoeksverantwoording voor een kaart). Wat betreft de provinciale wegen zijn er in Zwolle geen congestieproblemen. De bereikbaarheidsproblemen in Zwolle zijn

ondermeer zo beperkt als gevolg van het hoge fietsgebruik in de stad. Het fietsgebruik is zo hoog dankzij de compacte structuur van Zwolle. De fietsers beginnen echter in enige mate problemen te ervaren met de oversteekbaarheid van de binnenring (zie pagina 38 van de Onderzoeksverantwoording voor een kaart).

De aantrekkelijkheid van de woonfunctie van de stad komt dus hoofdzakelijk voort uit het ruime banenaanbod in de stad en het ontbreken van negatieve invloeden. Wat betreft woonattracties doet Zwolle het benedengemiddeld in vergelijking met de benchmark.

3.3 Vestigen in Zwolle (bedrijven)

Zwolle kan beschouwd worden als een regionaal economisch centrum, illustrerend hiervoor is de hoge werkgelegenheidsquote, zie de volgende tabel. Als het idee van de werkgelegenheidsquote toegepast wordt op het aantal bedrijfsvestigingen, dus als het aantal vestigingen van bedrijven gedeeld wordt door het aantal inwoners, dan verschijnt de vestigingsquote zoals zichtbaar in tabel 5. Uit deze tabel blijkt dat Zwolle relatief weinig bedrijfsvestigingen heeft.

Stad	Vestigingsquote	Werkgelegenheidsquote
Amersfoort	0,051	0,58
Breda	0,058	0,57
Haarlem	0,057	0,48
's-Hertogenbosch	0,064	0,72
Zwolle	0,046	0,76
Gemiddeld	0,055	0,62

Tabel 5: Vestigings- en werkgelegenheidsquote steden.

Bron: <statline.cbs.nl>, 2010.

Code	Bedrijfstakken volgens het CBS
Lb	Landbouw, bosbouw, visserij (Bv: melkveehouderij)
Delf	Winning van delfstoffen (Bv: aardgaswinning)
Ind	Industrie (geen aardolie-, cokes-) (Bv: productie van stortklaar beton)
Nuts	Productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas, stoom en warm water (Bv: elektriciteitsproductie)
Bouw	Bouwnijverheid (Bv: aannemer)
RCH	Reparatie van consumentenartikelen & handel (Bv: detailhandel)
Horeca	Horeca (Bv: café)
VOC	Vervoer, opslag en communicatie (Bv: transportbedrijf)
Fin	Financiële instellingen (Bv: hypotheekbemiddeling)
VH	Verhuur van en handel in onroerend goed, verhuur van roerende goederen & zakelijke dienstverlening (Bv: woningbouwvereniging)
Bestu	Openbaar bestuur, overheidsdiensten & verplichte sociale verzekeringen (Bv: gemeentelijke organisaties)
Ond	Onderwijs (Bv: voortgezet onderwijs)
Gewe	Gezondheids- en welzijnszorg (Bv: huisartsenpraktijk)
MCROV	Milieudienstverlening, cultuur, recreatie & overige dienstverlening (Bv: musea)

Tabel 6: Bedrijfstakken volgens het CBS.

Bron: <statline.cbs.nl>, 2010.

Het feit dat Zwolle een relatief ruim banenaanbod heeft maar een relatief beperkt aantal bedrijfsvestigingen suggereert dat de bedrijven in Zwolle groot zijn. Dit zou het nadelige gevolg kunnen hebben dat de stad qua werkgelegenheid afhankelijk is van een beperkt aantal bedrijven, wat problemen op kan leveren met de continuïteit van werkgelegenheid. Indien gekeken wordt naar de verdeling van de bedrijfsvestigingen over de verschillende bedrijfsklassen dan komt de volgende tabel naar voren. Zie tabel 6 voor de volledige *benaming* van deze bedrijfsklassen.

Code bedrijfsklasse	Zwolle	Benchmark	Vershil
Totaal	100,0%	100,0%	0,0%
Lb	4,1%	2,2%	+1,9%
Delf	0,0%	0,0%	0,0%
Ind	5,4%	5,3%	+0,1%
Nuts	0,2%	0,1%	+0,1%
Bouw	7,2%	10,8%	-3,6%
RCH	25,5%	23,3%	+2,2%
Horeca	5,1%	4,6%	+0,5%
VOC	3,9%	2,9%	+1,0%
Fin	2,8%	2,8%	0,0%
VH	28,4%	31,9%	-3,5%
Bestu	0,1%	0,1%	0,0%
Ond	2,9%	2,9%	0,0%
Gewe	8,2%	7,0%	+1,2%
MCROV	6,3%	6,2%	+0.1%

Tabel 7: relatief aantal bedrijfsvestigingen naar bedrijfstak.

Bron: <statline.cbs.nl>, 2010.

Wanneer afzonderlijk naar Zwolle gekeken wordt, dan blijkt dat de stad vooral vestigingen heeft in de 'reparatie van consumentenartikelen en handel' en 'verhuur van en handel in onroerend goed, verhuur van roerende goederen en zakelijke dienstverlening'. Relatief gezien heeft Zwolle vergeleken met de benchmark juist weinig vestigingen in deze laatste klasse. Ook de 'bouw' is relatief gezien geen grote klasse in tegenstelling tot de 'reparatie van consumentenartikelen en handel'. Ook de landbouwgerelateerde klasse heeft nog relatief veel vestigingen in Zwolle.

Als de cijfers tussen de werkgelegenheid en de vestigingsaantallen per bedrijfsklasse vergeleken worden, zie hiervoor tabel 8 op de volgende pagina, dan blijkt dat Zwolle relatief veel vestigingen heeft in de landbouw maar weinig werkgelegenheid. Dit gaat ook in sterke mate op voor de 'reparatie van consumentenartikelen & handel' en 'milieudienstverlening, cultuur, recreatie & overige dienstverlening'. Het tegendeel gaat echter op voor 'openbaar bestuur, overheidsdiensten & verplichte sociale verzekeringen', onderwijs en de 'gezondheids- en welzijnszorg'. De werkgelegenheid in deze laatste bedrijfstak is trouwens grotendeels het gevolg van de aanwezigheid van de Isala klinieken in

Zwolle. Isala is qua werknemers de grootste van de 27 topklinische ziekenhuizen in Nederland (www.isala.nl).

Code	Vestigingen	Werkgelegenheid
Totaal	100,00%	95,1%
Lb	4,10%	0,10%
Delf	0,00%	Geen data
Ind	5,40%	7,60%
Nuts	0,20%	Geen data
Bouw	7,20%	Geen data
RCH	25,50%	12,20%
Horeca	5,10%	3,20%
VOC	3,90%	6,00%
Fin	2,80%	4,50%
VH	28,40%	24,50%
Bestu	0,10%	8,90%
Ond	2,90%	7,70%
Gewe	8,20%	17,70%
MCROV	6,30%	2,70%

Tabel 8: Werkgelegenheid en vestigingsaantallen per bedrijfsklasse.

Bron: statline.cbs.nl

De bedrijvigheid in Zwolle wordt hoofdzakelijk gefaciliteerd door een drietal grote bedrijventerreinen, te weten: de Marslanden, Voorst en Hessenpoort. Hiernaast is er nog een klein bedrijventerrein genaamd 'de Vrolijkheid'. Dit laatste terrein ondergaat echter een "metamorfose" waardoor de huidige staat van dit terrein niet representatief is voor de staat in de recente toekomst (interview R. ter Braak, bijlage 2). Als de typering van bedrijventerreinen door Spit & Zoete (2005) aangehouden wordt dan kunnen de Marslanden (A) en Voorst (B) getypeerd worden als traditionele bedrijventerreinen en Hessenpoort (C) als modern of hoogwaardig bedrijventerrein. Hiernaast beschikt Zwolle over een aantal terreinen van het type kantoorlocaties, namelijk; Voorsterpoort (D), Oosterenk (E), Hanzeland (F) en locaties in het stadion van Fc Zwolle (G). Zie hiervoor figuur 9 op de volgende pagina (H is bedrijventerrein de Vrolijkheid).

Hessenpoort is een regionaal bedrijventerrein met ruimte voor middelgrote en grote bedrijven (interview A. van Rijssen, bijlage 2). De Marslanden, hoewel qua

oppervlak een groter terrein, biedt over het algemeen ruimte aan kleinschaligere bedrijvigheid dan Hessenpoort (interview R. ter Braak, bijlage 2). Opvallend is dat relatief veel ondernemers die de stap maken van beginnend ondernemer naar gevestigd ondernemer een plekje op dit bedrijventerrein vinden. Voorst is tot slot het enige bedrijventerrein in Zwolle gelegen aan een waterweg. Ook dit terrein heeft een diverse samenstelling (interview J. van Maar, bijlage 2).



Figuur 9: Bedrijventerreinen en kantoorlocaties in Zwolle.

3.4 Aantrekkelijke punten van de werkfunctie van Zwolle.

NB: voor het beschouwen van de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van Zwolle is hoofdzakelijk gebruik gemaakt van verschillende interviews. Voor de factor hoge grond- en huurprijzen is daarnaast een benchmark uitgevoerd. Zie sectie II.3 voor een uitgebreide beschouwing van de aantrekkelijkheid van Zwolle voor deze stedelijke functie.

Zoals in hoofdstuk twee naar voren is gekomen hangt de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad af van een drietal *positieve* factoren, namelijk het aanbod van werknemers, het aanbod van afnemers & toeleveranciers en het aanbod van klanten, en van een tweetal *negatieve* factoren, bereikbaarheidsproblemen en hoge grond- en huurprijzen.

Het aanbod van werknemers bleek een redelijk grote invloed uit te oefenen op de aantrekkelijkheid van Zwolle. Ondermeer als gevolg van het feit dat de Zwolse werknemer een goed arbeidsethos heeft en daarnaast ook loyaal is. In de toekomst zal Zwolle waarschijnlijk problemen gaan ondervinden wat betreft deze factor aangezien er nu al een tekort aan hoogopgeleid technisch personeel aan het ontstaan is. Bovendien wordt voor de toekomst verwacht dat er ook tekorten gaan ontstaan in de techniek & bouw, de zorg en het onderwijs.

De twee andere *positieve factoren* bleken op stadsniveau nauwelijks effect te hebben op de aantrekkelijkheid van Zwolle. Dit is niet verrassend gezien het feit dat *de beperkende werking van afstand* gedaald is waardoor bedrijven hun *zakelijke relaties/interacties* niet meer op lokaal niveau hebben maar minimaal op regionaal niveau en in vele gevallen zelfs op (inter)nationaal niveau. De factoren aanbod van afnemers & toeleveranciers in de stad en aanbod van klanten in de stad zijn als gevolg hiervan vervangen door de factor betreffende de ligging van de stad. Deze ligging van de stad kan gezien worden als een vertaling van de relatieve nabijheid van andere steden, en dus de relatieve nabijheid van afnemers & toeleveranciers en klanten in deze andere steden. De gunstige ligging van Zwolle levert dan ook een sterk positieve bijdrage aan de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad.

De *negatieve* factor bereikbaarheidsproblemen is van groot belang voor de bedrijven in Zwolle; de relatief beperkte hoeveelheid bereikbaarheidsproblemen in Zwolle is dan ook een belangrijk motief voor bedrijven om zich in Zwolle te vestigen. Op de plekken in/nabij de stad waar bereikbaarheidsproblemen dreigen te ontstaan worden maatregelen genomen om de doorstroming te bevorderen, bijvoorbeeld op het wegvak Kp. Hattemerbroek – Zwolle Zuid (A28). Hoge grond- en huurprijzen bleken slechts beperkt mee te spelen bij de vestigingsbeslissing van de bedrijven in Zwolle. Dit is opvallend aangezien deze prijzen in Zwolle, vergeleken met de benchmark, relatief laag liggen. Een mogelijke verklaring hiervoor is het feit dat bedrijven vooral binnen de regio verhuizen, en de gemeente Zwolle de grondprijzen constant benchmarkt met de verschillende steden binnen haar regio, waardoor de verschillen in grond- en huurprijzen erg klein zijn. De vestigingsbeslissing van bedrijven in de regio Zwolle wordt dus slechts beperkt beïnvloed door de grondprijzen van bedrijventerrein.

Kortom, de aantrekkelijkheid van Zwolle voor bedrijven komt hoofdzakelijk voort uit de goede bereikbaarheid en de gunstige ligging van de stad. Zwolle heeft nog *terrein te winnen* qua aanbod van werknemers. De stad zou aantrekkelijker moeten worden voor hoogopgeleid (technisch) personeel. Hiernaast valt meer te

halen uit de aanwezigheid van verschillende onderwijsinstellingen in de stad, bijvoorbeeld om het verwachte personeelstekort in de techniek & bouw, de zorg en het onderwijs op te vangen.

3.5 Verblijven in Zwolle

Zwolle heeft niet alleen een centrumfunctie op het gebied van werkgelegenheid, want ook op het gebied van cultuur vervult Zwolle een centrumfunctie (Stadsfoto Zwolle, 2008). Uit de stadsfoto van Zwolle uit 2008 komt echter ook naar voren dat Zwolle wat betreft winkels, mode & luxe geen sterke centrumfunctie bezit. Dit is opvallend aangezien in de nabije omgeving van Zwolle geen steden liggen van een dusdanig *shopkaliber* dat zij de mensen die willen winkelen *wegkapen* voor Zwolle.

Wat betreft cultuur huisvest Zwolle enkele stedelijke attracties. Zo heeft de stad een drietal grote theaters & poppodia, Hedon, Odeon, en de Spiegel. Hedon is voornamelijk een poppodium, met een concertzaal voor circa 500 mensen, maar omvat daarnaast ook een café (www.hedon-zwolle.nl, 2010). Het culturele aanbod van Hedon is divers, er is geen specifiek genre dat dit podium domineert. In 2007 kon Hedon 29.135 bezoekers verwelkomen, in 2008 waren dat er 30.801 en in 2009 werden er 32.391 bezoekers geteld (antwoord Dhr. Ensing, bijlage 2). Odeon behoort samen met de Spiegel tot de twee *grotere* theaters in Zwolle. Beide theaters zijn gevestigd in één organisatie genaamd; Odeon *de Spiegel* theaters. De capaciteit van de Spiegel (1000 personen) is groter dan die van Odeon (480 personen). De Spiegel wordt dan ook gebruikt om voorstellingen van *grotere namen* te faciliteren terwijl Odeon ook *kleinere namen* een podium biedt om hun kunsten te vertonen.

Wat betreft winkels, mode & luxe heeft Zwolle een beperkte centrumfunctie (Stadsfoto Zwolle, 2008). De wel in Zwolle aanwezige winkels zijn (vanzelfsprekend) geconcentreerd in de binnenstad. De binnenstad van Zwolle kreeg in 2007 ongeveer 252.000 bezoekers in de week (Gemeente Zwolle, 2007). De mate waarin de inwoners van de stad hun detailhandelbestedingen doen in Zwolle zelf ligt voor de meeste artikelgroepen (bv: dagelijkse artikelen, kleding en schoenen) rond de 90%. Alleen voor de artikelgroep woning doen Zwollenaren voor slechts 65% hun bestedingen in de stad (Gemeente Zwolle, 2007). De verhouding tussen het draagvlak van de detailhandel in de binnenstad en het inwoneraantal van de gemeente, de oriëntatie-index, ligt voor alle artikelgroepen boven de 100. Hierdoor kan gezegd kan dat de winkeltypes voor deze artikelen een aantrekkende werking op de omgeving uitoefenen (Gemeente Zwolle, 2007).

3.6 Aantrekkelijke punten van de verblijfsfunctie van Zwolle.

NB: voor het beschouwen van de aantrekkelijkheid van de verblijfsfunctie van Zwolle is gebruik gemaakt van statistische data waarmee een benchmark-onderzoek is uitgevoerd. Deze is terug te vinden in sectie II.

De aantrekkelijkheid van de verblijfsfunctie van de stad hangt af van een drietal factoren die in hoofdstuk twee naar voren gekomen zijn. De *positieve* factor betreft het aanbod van stedelijke attracties en de twee *negatieve* factoren hebben betrekking op bereikbaarheidsproblemen en overlast & onveiligheid.

Het aanbod van stedelijke attracties in Zwolle bleek sterk te verschillen tussen de verschillende verblijfscategorieën. Zo heeft Zwolle een relatief ruim aanbod van stedelijke attracties voor de categorieën: sport, recreatie, evenementen en omgeving (natuurlijke ligging). De stad heeft daarentegen juist een beperkt aanbod aan stedelijke attracties gericht op cultuur, de capaciteit van de theaters & poppodia in de stad is benedengemiddeld evenals de aantallen: Uittips, bioscopen en musea. Ook wat betreft de categorieën: (fun)shopping, omgeving (historische binnenstad) en overnachten, heeft Zwolle een beperkt aanbod van stedelijke attracties. Wanneer gekeken wordt naar de horecacategorie dan doet de stad het goed qua culinaire kwaliteit. Qua kwantiteit van het culinaire aanbod en wat betreft aantallen cafés en discotheken heeft Zwolle een benedengemiddeld aanbod.

Qua bereikbaarheidsproblemen doet de stad het relatief gezien wel erg goed. Specifiek voor de Zwolse situatie zijn de (percepties van) parkeerproblemen een negatief punt. Met de bouw van een nieuwe parkeergarage worden deze problemen echter aangepakt. Of Zwolle relatief veel, of juist beperkt, te maken heeft met overlast & onveiligheid (ten opzichte van de benchmark) viel niet te bepalen als gevolg van ontbrekende gegevens. Specifiek voor Zwolle is wel duidelijk geworden dat de binnenstad te maken heeft met overlast van het uitgaanspubliek. De veiligheid in de binnenstad is de laatste jaren van hetzelfde niveau gebleven.

De aantrekkelijkheid van Zwolle voor bezoekers leunt hoofdzakelijk op het ontbreken van negatieve invloeden, en slechts op enkele stedelijke attracties. Wat betreft stedelijke attracties heeft de stad dus nog veel te winnen.

4. Aantrekkelijkheid van de stad Zwolle

In het voorgaande hoofdstuk is duidelijk geworden wat Zwolle aantrekkelijk maakt voor bewoners, bedrijven en bezoekers. Dit ging echter over afzonderlijke punten waardoor er geen uiteindelijk, cumulatief oordeel te vellen valt over de aantrekkelijkheid van de stad, in vergelijking met de andere benchmarksteden. De gegevens die betrekking hebben op de woon- en de verblijfsfunctie van de stad maken dit echter wel mogelijk. Hiermee kan namelijk een multicriteria-analyse (MCA) uitgevoerd worden. Voor de stedelijke functie werken is dit niet mogelijk aangezien er interviews afgenomen zijn met strategische personen om de aantrekkelijkheid van deze stedelijke functie te beschouwen.

De uitkomsten van de MCA's in dit hoofdstuk moeten beschouwd worden als indicatief aangezien alleen de belangrijkste factoren die invloed uitoefenen op de aantrekkelijkheid van de stad voor bewoners, bedrijven en bezoekers meegenomen zijn in het model. Bovendien is de weging die gebruikt wordt ondersteunend aan het indicatieve doel van dit hoofdstuk en heeft deze dus niet de intentie om een exacte maat voor aantrekkelijkheid te leveren.

In de eerste paragraaf van dit hoofdstuk zal de aantrekkelijkheid van de woonfunctie van de stad geanalyseerd worden (§4.1) en in de daaropvolgende paragraaf (§4.2) zal voor de aantrekkelijkheid van de verblijfsfunctie hetzelfde gedaan worden.

NB: voor een uitgebreide analyse van de aantrekkelijkheid van de andere steden in de benchmark wordt verwezen naar sectie III. Hierin is ook een uitgebreidere uitleg en onderbouwing van de werkwijze aanwezig.

4.1 Aantrekkelijkheid van de woonfunctie van Zwolle

Voor het bepalen van de relatieve aantrekkelijkheid van de woonfunctie van Zwolle, in vergelijking met de vier benchmarksteden, is gebruik gemaakt van de MCA-techniek. De eenheden waarin de verschillende factoren en woonattracties zijn uitgedrukt zijn vergelijkbaar gemaakt met behulp van zowel een gewogen gemiddelde als een ranking. Er is gekozen voor twee werkwijzen in plaats van één om de betrouwbaarheid van de uitkomsten van de MCA's te vergroten. Omdat dit onderzoek rekening houdt met twee *positieve* factoren en drie *negatieve* factoren is gekozen om de twee *positieve* factoren een weging van +6 te geven en de drie negatieve factoren een weging van -4 mee te geven. Dit om te indiceren of de positieve of de negatieve factoren overheersen.

4.1.1 Gewogen gemiddelde

Het blijkt dat Zwolle met behulp van de methode van het gewogen gemiddelde de aantrekkelijkste woonstad is. Zwolle wordt hierbij gevolgd door achtereenvolgens: 's-Hertogenbosch, Haarlem, Breda en Amersfoort. De score van Zwolle zal hieronder besproken worden, de getallen hebben betrekking op de gewogen gemiddelden voorafgaand aan de weging.

De hoge positie van Zwolle in de eindrangordening wordt voor een groot deel veroorzaakt door de uitzonderlijk goede score op het aanbod van banen (1,22). De vrij gemiddelde score op 'gemiddeld woonattracties' (1,02) heeft een kleine invloed op de uiteindelijke ranking, en is bovendien sterk afhankelijk van de woonattractie culinaire kwaliteit (2,50). De natuurlijke ligging (1,01) van de stad en de grootte van de woningen (1,01) in de stad hebben een licht positief effect op de score van Zwolle op woonattracties. De stad heeft relatief beperkt last van problemen die de aantrekkelijkheid van de stad verlagen. Wat betreft de *negatieve* factoren betreffende: leefbaarheidsproblemen (0,92), hoge huizenprijzen (0,94) en bereikbaarheidsproblemen (0,74) scoort de stad dan ook bovengemiddeld goed (de relatieve score op alle deze factoren is <1). De stad heeft haar hoge eindpositie dus niet alleen aan het ruime banenaanbod te danken maar ook aan haar goede scores met betrekking tot de *negatieve* factoren. Zelfs wanneer het banenaanbod buiten beschouwing wordt gelaten, en de rest (incl. weging) onveranderd blijft, dan is Zwolle de meest aantrekkelijk stad, maar dan gevolgd door achtereenvolgens: Haarlem, 's-Hertogenbosch, Breda en Amersfoort.

4.1.2 Ranking

Wanneer de rankingmethode gebruikt wordt dan is Zwolle wederom de aantrekkelijkste woonstad gevolgd door 's-Hertogenbosch. Amersfoort maakt daarentegen een sprong van de vijfde naar de derde plaats waardoor Haarlem en Breda een plek dalen. De eindranking van Zwolle zal hieronder besproken worden. De getallen achter de factoren hebben betrekking op het resultaat van de vermenigvuldiging van de rank van Zwolle op deze factor, met de weging voor deze factor. Hierbij geldt; hoe hoger het getal hoe beter. Bijvoorbeeld: Zwolle heeft relatief gezien het ruimste banenaanbod waardoor de stad de hoogste rank (5) krijgt, indien deze rank vermenigvuldigd wordt met de wegingsfactor (+6) dan scoort Zwolle op banenaanbod dertig. Andere getallen hebben betrekking op de ranking op de afzonderlijke woonattracties.

De eerste plaats van Zwolle wordt grotendeels veroorzaakt door de goede score op banenaanbod (30). De stad scoort bij deze methode daarentegen als

slechtste op woonattracties (15,3), terwijl Zwolle bij de vorige methode hierop als één na hoogste scoorde. Een verklaring voor dit verschil is de *dempende werking* van de ranking-methode op de uitzonderlijk goede score van Zwolle op culinaire kwaliteit. Hoewel Zwolle hoog scoort op culinaire kwaliteit (5) scoort de stad laag op het aantal restaurants (1) en het aantal cafés (1). Het ontbreken van problemen met betrekking tot de woonfunctie van de stad ook nu erg gunstig voor Zwolle omdat de stad hierdoor bijzonder weinig *minpunten* krijgt, zie: leefbaarheidsproblemen (-8), hoge huizenprijzen (-4) en bereikbaarheidsproblemen (-7).

4.2 Aantrekkelijkheid van de verblijfsfunctie van Zwolle

Voor het bepalen van de relatieve aantrekkelijkheid van de verblijfsfunctie van Zwolle, in vergelijking met de vier benchmarksteden, is ook hier gebruik gemaakt van de MCA-techniek. De eenheden waarin de verschillende factoren en stedelijke attracties uitgedrukt zijn, zijn ook nu weer vergelijkbaar gemaakt met behulp van zowel een gewogen gemiddelde als ranking om de betrouwbaarheid van de uitkomsten van de MCA's te vergroten. Om aan te kunnen geven of de *positieve* of de *negatieve* factoren overheersen is gekozen om de *positieve* factor een weging van +6 te geven en de twee negatieve factoren een weging van -3 mee te geven.

4.2.1 Gewogen gemiddelde

Het blijkt dat 's-Hertogenbosch met behulp van de methode van het gewogen gemiddelde de meest aantrekkelijke stad is om te verblijven. Hierna volgen achtereenvolgens: Zwolle, Breda, Haarlem en tot slot Amersfoort. De score van Zwolle zal hieronder besproken worden. De getallen hebben betrekking op de waarde van het gewogen gemiddelde voor weging.

De tweede plaats van Zwolle wordt niet zozeer veroorzaakt door wat er wel in de stad aanwezig is maar meer door wat er niet aanwezig is. Zo is de omvang van het aanbod van stedelijk attracties benedengemiddeld (0,98), terwijl de bereikbaarheidsproblemen (0,72) en de hoeveelheid overlast & onveiligheid (0,92) bovengemiddeld laag zijn. Als specifieker naar de categorieën met stedelijke attracties gekeken wordt dan doet Zwolle het goed qua evenementen (1,48), sport (1,13) en recreatie (1,12). De stad scoort minder goed op overnachten (0,62) en cultuur (0,76). De score van de stad op horeca (1,00) is sterk afhankelijk van de culinaire kwaliteit. Indien deze indicator buiten beschouwing wordt galaten scoort Zwolle als slechtste van de vijf steden op de categorie horeca (0,50).

4.2.2 Ranking

's-Hertogenbosch is ook volgens de ranking-methode de meest aantrekkelijke stad om te verblijven. Hierna volgen Zwolle, Haarlem, Breda en tot slot Amersfoort. In de eindrangorde is er dus slechts één wisseling ten opzichte van de methode die gebruikt maakt van het gewogen gemiddelde, Haarlem en Breda zijn namelijk van positie gewisseld. Hieronder wordt de eindscore van Zwolle besproken. De getallen achter de factoren hebben betrekking op de resultaten van de vermenigvuldiging tussen de ranking van Zwolle op deze factor en de weging van deze factor. De getallen achter de verblijfs categorieën hebben betrekking op de ranking op de categorie voorafgaand aan de weging. Ook hier geldt; hoe hoger hoe beter.

De tweede plaats van Zwolle wordt vooral veroorzaakt door goede score op de *negatieve* factoren. De stad heeft bijvoorbeeld een bovengemiddeld *goede* score op de bereikbaarheidsproblemen (-5,3) en overlast & onveiligheid (-6,0). Het aanbod aan stedelijke attracties is daarentegen erg beperkt (16,2), alleen Amersfoort (11,3) scoort slechter op deze factor. Zwolle scoort goed op de verblijfs categorieën; evenementen (4), sport (4) en recreatie (4) en slecht op de categorieën; overnachten (1), cultuur (1,9) en (fun)shopping (2).

4.3 Conclusie aantrekkelijkheid van de stad Zwolle

Wat betreft wonen komt Zwolle, onafhankelijk van het feit of er gewerkt wordt met een gewogen gemiddelde of een ranking, als aantrekkelijkste stad van de benchmark naar voren. Deze aantrekkelijkheid leunt vooral op het banenaanbod en het ontbreken van negatieve invloeden. Qua woonattracties doet Zwolle het gemiddeld. Deze gemiddelde score is echter sterk afhankelijk van de woonattractie culinaire kwaliteit, zonder deze woonattractie scoort Zwolle als slechtst op deze factor. Wat betreft woonattracties kan de gemeente dus nog stappen voorwaarts zetten waardoor de stad qua woonaantrekkelijkheid kan stijgen.

Wanneer gekeken wordt naar de verblijfsfuncties van de verschillende steden dan blijkt Zwolle, eveneens onafhankelijk van het feit of er gewerkt wordt met een gewogen gemiddelde of een ranking, als tweede naar voren te komen. Deze positie wordt niet zozeer veroorzaakt door wat er wel aanwezig is maar meer door wat er niet aanwezig is. Zo scoort de stad bovengemiddeld goed op zowel bereikbaarheidsproblemen als overlast & onveiligheid. Het aanbod van stedelijke attracties in de stad is daarentegen benedengemiddeld. Evenals bij de woonfunctie kan er dus ook bij de verblijfsfunctie een stap voorwaarts gemaakt worden door te investeren in (stedelijke) attracties.

5. Effect ontwikkelingen op Zwolle

Zoals eerder al vermeld woonde in 2004 ongeveer 41,6% van de Nederlanders in een stedelijke omgeving (Van Leeuwen, 2005). Het leven van deze mensen speelde zich dus voor een groot deel af in de stad. Wat betreft werkgelegenheid speelt de stad eveneens een grote rol; in sommige steden kan een deel van de werkgelegenheid zelfs niet alleen *gevuld* worden door de eigen beroepsbevolking. Zwolle is hier een mooi voorbeeld van; in de stad zijn ongeveer 85.000 werkplekken terwijl de beroepsbevolking uit ruwweg 75.000 personen bestaat (interview J. Nabers, bijlage 2). Wat betreft verblijven waren de nationale consumptieve bestedingen aan leisure (inclusief funshoppin) in de periode tussen April 2004 en Maart 2005 ongeveer 62 miljard euro per jaar (Van Golen, Segeren & Tuunter, 2006)! Al deze drie functies zijn kortom van groot belang.

De wereld waarin deze functies hun plek vinden is echter niet statisch maar aan dynamiek onderhevig. Deze dynamiek wordt gekenmerkt door een aantal bepalende ontwikkelingen, die beschreven zijn in literatuur, en kort behandeld zullen worden en in dit hoofdstuk. De verschillende paragrafen in dit hoofdstuk zullen de gevolgen van deze ontwikkelingen behandelen voor achtereenvolgens: de woonfunctie (§5.1), de werkfunctie (§5.2) en de verblijfsfunctie (§5.3) van Zwolle.

5.1 Conclusie ontwikkelingen gericht op de woonfunctie van Zwolle

NB: voor een uitgebreide beschouwing van de verschillende ontwikkelingen wordt verwezen naar sectie IV.2.

Steden ervaren een toegenomen concurrentie met betrekking tot de verschillende aspecten van hun woonfunctie. Dit als gevolg van een zestal ontwikkelingen: globalisering & internationalisering, ICT-ontwikkelingen, politieke ontwikkelingen, terroristische dreiging, prominenter rol van de massamedia en veranderingen in de transportinfrastructuur (Van den Berg, Klaassen & Van der Meer, 1990). De toegenomen concurrentie uit zich ondermeer in *de strijd tussen steden* om (jonge) inwoners, hierbij wordt onder andere citymarketing ingezet. Voor de nieuwbouw in Zwolle betekent de concurrentie tussen steden ondermeer dat: *"het pure productiebouwen verleden tijd is, mensen moeten echt verleid worden om een woning te kopen"* (interview B. de Paus, bijlage 2).

Specifiek voor de woonfunctie zijn de andere relevante ontwikkelingen in te delen in: sociale & culturele ontwikkelingen, demografische ontwikkelingen en de economische ontwikkeling.

De sociale & culturele ontwikkelingen hebben voor Zwolle tot gevolg dat de stad minder aantrekkelijk wordt aangezien het belang van woonattracties belangrijker wordt ten opzichte van het belang van het banenaanbod in de stad. Dit komt ondermeer door informatisering en de intensivering van het tijdgebruik. Ten gevolge van individualisering, informalisering en intensivering van het tijdsgebruik en de demografische ontwikkeling met betrekking tot bevolkingsgroei, zal Zwolle een schaa sprong moeten maken qua woonattracties omdat er anders wellicht capaciteitsproblemen ontstaan.

Aangezien bevolkingskrimp in sommige regio's leidt tot een daling van de huizenprijzen wordt Zwolle wat betreft deze factor minder aantrekkelijk voor huishoudens met weinig financiële mogelijkheden (starters). De invloed van de verschillende ontwikkelingen op de leefbaarheid is lastig te bepalen. Het CPB geeft aan dat de leefbaarheid in steden onder druk zou kunnen komen te staan indien de integratie, inburgering en participatie van immigranten niet goed verloopt (CPB, 2006). Aangezien immigranten voornamelijk in de Randstad gaan wonen (Kullberg en Kulu-Glasgow, 2009), lijkt de aantrekkelijkheid van Zwolle wat betreft leefbaarheidsproblemen relatief gezien groter te kunnen worden ten opzichte van de steden die gelegen zijn in de Randstad.

Als gevolg van een aantal ontwikkelingen, ondermeer: internationalisering, intensivering van het tijdsgebruik, individualisering en demografische ontwikkelingen, zal de mobiliteit in de toekomst toenemen. De gevolgen hiervan voor Zwolle kunnen tweeledig zijn, afhankelijk van de relatieve toename van de mobiliteit. Als de stad bovengemiddeld veel extra verkeer te verwerken krijgt dan neemt de aantrekkelijkheid van de stad af aangezien deze deels gebaseerd is op een goede bereikbaarheid. Indien Zwolle relatief weinig extra verkeer te verwerken krijgt dan is de goede bereikbaarheid van de stad juist een belangrijk aantrekkingspunt in vergelijking met andere steden. De economische ontwikkeling is niet te voorzien waardoor een verwachting op dat vlak niet gegeven wordt.

5.2 Conclusie ontwikkelingen gericht op de werkfunctie van Zwolle

NB: voor een uitgebreide beschouwing van de verschillende ontwikkelingen wordt verwezen naar sectie IV.3.

Naast de woonfunctie is ook de werkfunctie van de stad aan dynamiek onderhevig. De toegenomen strijd tussen steden om bepaalde bedrijven aan te trekken is illustratief voor het feit dat ook bij deze stedelijke functie de concurrentie tussen steden groeiende is. Sommige gemeenten gaan zelfs over tot het verstrekken van

vestigingssubsidies. Zwolle doet hier overigens niet aan mee omdat vestigingssubsidies geen *binding* tussen stad en bedrijf bieden waardoor er nauwelijks continuïteit is; hierdoor focust Zwolle zich op accountmanagement aangezien dit wel een vergrotend effect heeft op de *binding* tussen stad en bedrijf (interview J. Nabers, bijlage 2).

Ontwikkelingen die specifiek spelen voor de werkfunctie van de stad zijn onder te verdelen in: ontwikkelingen met betrekking tot het werknemeraanbod van bedrijven, de globalisering van het bedrijfsleven, het overheidsbeleid met betrekking tot herstructurering van bedrijventerreinen, de stijgende mobiliteit en de economische ontwikkeling.

Veranderingen in het aanbod van werknemers omvatten ondermeer het feit dat personen zich in mindere mate laten leiden door het aanbod van banen bij hun *woonplaatskeuze*. Het aanbod van werknemers hangt in de toekomst als gevolg hiervan dus nog meer af van de aantrekkelijkheid van de woonfunctie van de stad (Marlet, 2009). Dit is problematisch voor Zwolle aangezien de stad haar aantrekkelijkheid voor (potentiële) bewoners vooral haalt uit haar ruime banenaanbod en niet uit woonattracties. Bedrijven zetten hiernaast in op kennis wat positief kan uitpakken voor Zwolle aangezien de stad een groot aantal onderwijsinstellingen binnen haar gemeentegrenzen heeft. Als gevolg van demografische ontwikkelingen zal er een grote uitstroom van werknemers plaatsvinden bij bedrijven (*pensioneringsgolf*). Een stad met een jonge (goedopgeleide) bevolking is dus aantrekkelijk voor bedrijven. Het feit dat Zwolle een relatief jonge bevolking heeft is dan ook voordelig voor de stad.

Hiernaast heeft de globalisering van het bedrijfsleven en *het dalende belang van afstand* tot gevolg dat de factoren; aanbod van afnemers & toeleveranciers, aanbod van klanten en ligging, minder van belang worden. Aangezien ligging thans een belangrijk vestigingsmotief is voor de bedrijven in Zwolle, zou de aantrekkelijkheid van de stad wat dat betreft in de toekomst kunnen dalen.

Het ruime aanbod van uitgeefbaar bedrijventerrein zou Zwolle aantrekkelijker kunnen maken aangezien het aanbod in de rest van Nederland waarschijnlijk zal gaan dalen als gevolg van het herstructureringsbeleid van de (rijks)overheid. Gemeenten mogen namelijk nog maar als laatste optie, na herstructurering en intensivering van het huidige ruimtegebruik (multifunctioneel ruimtegebruik), overgaan tot het uitgeven van nieuw bedrijventerrein (*greenfields*). Een negatief gevolg van dit ruime aanbod in Zwolle is dat de bestaande terreinen zonder goed beheer kunnen verouderen of in een uiterst geval zelfs kunnen verloederen (*brownfields*).

De mobiliteitsstijging en de stijging van de goederenvervoer zou, net als bij de woonfunctie, op een tweetal manieren kunnen uitpakken. Indien de toename van bereikbaarheidsproblemen in Zwolle relatief laag is dan zal de stad aantrekkelijker worden. Indien de toename van bereikbaarheidsproblemen in Zwolle relatief hoog is dan wordt Zwolle juist minder aantrekkelijk. Een eventuele bovengemiddelde stijging van de bereikbaarheidsproblemen in de stad, zal voor Zwolle sterk negatieve gevolgen hebben aangezien een groot deel van de aantrekkelijkheid van de stad voor bedrijven voortkomt uit de goede bereikbaarheid. Tot slot is de economische ontwikkeling niet te voorspellen en zijn de gevolgen hiervan voor Zwolle dus ook niet te voorzien.

5.3 Conclusie ontwikkelingen met betrekking tot de verblijfsfunctie van Zwolle

NB: voor een uitgebreide beschouwing van de verschillende ontwikkelingen wordt verwezen naar sectie IV.4.

De toegenomen concurrentie tussen steden raakt ook de verblijfsfunctie van de stad. Zie bijvoorbeeld de *strijd* tussen steden om een bepaald evenement binnen te halen. Zo probeerden ondermeer Zwolle, Leiden, Eindhoven en Nijmegen het Glazen Huis 2010 in de stad te krijgen; Eindhoven was hierin succesvol.

De relevante ontwikkelingen voor de verblijfsfunctie van de stad zijn in te delen in: demografische ontwikkelingen, de intensivering van het tijdsgebruik, de economische ontwikkeling, ontwikkelingen met betrekking tot de afzonderlijke stedelijke attracties en de stijgende mobiliteit.

De verwachte bevolkingsgroei en de intensivering van het tijdsgebruik zorgen voor een stijgende vraag naar stedelijke attracties. Een andere demografische ontwikkeling, vergrijzing, heeft tot gevolg dat er een interessante doelgroep ontstaat in de vorm van de "Zilvervloot"³. De stedelijke attracties die gericht zijn op deze doelgroep zullen een sterk stijgende vraag gaan ervaren en hebben dus een positief toekomstperspectief. Al met al leveren deze ontwikkelingen een tweetal mogelijkheden op. Ofwel Zwolle kan als gevolg van een stijgende vraag een schaa sprong maken in stedelijke attracties, ofwel de stad gaat capaciteitstekorten ervaren bij sommige stedelijke attracties, en wordt op deze wijze minder aantrekkelijk. De economische ontwikkeling valt niet te voorspellen waardoor de gevolgen van deze ontwikkeling ook niet te voorzien zijn.

³ De "Zilvervloot" is een populaire benaming voor de grote groep pensionerende babyboomers. Deze groep heeft de beschikking over zowel geld als tijd, en vormt daardoor een aantrekkelijke doelgroep.

Wat betreft de specifieke stedelijke attracties kan het beperkte Zwolse aanbod van theaters, poppodia en bioscopen wellicht problemen op gaan leveren, of dus juist een kans om een schaa sprong te maken omdat de vraag hiernaar stijgt. Het feit dat de stad eveneens weinig musea huisvest geeft daarentegen geen problemen aangezien de populariteit van musea dalende is waardoor investeren hierin erg/te risicovol is. Op sportgebied krijgt de stad te maken met tekorten aan bepaalde faciliteiten. Zo zal het aanbod van hockey- en voetbalvelden in de toekomst waarschijnlijk gebrekkig worden (Masterplan Sportaccommodaties Zwolle, 2009) Ook kan de dalende trend in het aantal cafés en discotheken problemen op gaan leveren aangezien er momenteel al relatief weinig van dit soort horecavoorzieningen aanwezig zijn in de stad. Het kwantitatief kleine aanbod aan restaurants zou een probleem kunnen worden als gevolg van de stijgende populariteit van hiervan. Aan de andere kant zou Zwolle kunnen profiteren van de stijgende trend van het aantal restaurants in Nederland omdat het aantal restaurants in Zwolle eveneens zou kunnen stijgen. De stijgende recreatiebehoefte die zijn uiting vindt in de toenemende populariteit van het fietsen en het wandelen biedt kansen voor Zwolle gezien de gunstige natuurlijke ligging van de stad. De toenemende populariteit van het (fun)shoppen zal echter problemen op kunnen leveren omdat het winkelaanbod in Zwolle vrij beperkt is. Tot slot zal de landelijke stijging van het aantal hotelkamers en -bedden, een weerspiegeling van de stijgende vraag naar overnachtingsplaatsen, ervoor kunnen zorgen dat het hotelaanbod in Zwolle ook toeneemt aangezien het huidige aanbod in de stad beperkt is. Bij deze ontwikkelingen die gericht zijn op de specifieke stedelijke attracties dient in het achterhoofd gehouden te worden dat *"door verdringing op de markt van de vrijetijdsindustrie het bestaande aanbod het aflegt tegen nieuw aanbod (hypes). Wat nu rendabel lijkt, hoeft dat over vijf jaar niet meer te zijn"* (Van Golen, Segeren & Tuunter, 2006).

Wat betreft mogelijke bereikbaarheidsproblemen kan aangesloten worden op de woon- en de werkfunctie. Indien de stijgende mobiliteit leidt tot een bovengemiddelde stijging van bereikbaarheidsproblemen in Zwolle dan wordt de stad minder aantrekkelijk, indien de toename van bereikbaarheidsproblemen in Zwolle relatief beperkt is dan wordt de stad juist aantrekkelijker. Qua overlast & onveiligheid valt er geen ontwikkeling waar te nemen waardoor het toekomstige karakter van deze factor niet te voorzien is.

5.4 Hoofdontwikkeling voor Zwolle

Twee subontwikkelingen hebben het grootste gewicht in deze hoofdontwikkeling. Ten eerste de ontwikkeling dat mensen de keuze voor een woonplaats in toenemende mate laten afhangen van het aanbod aan woonattracties in een stad en in mindere mate van het banenaanbod in een stad. Dit ondermeer als gevolg van de intensivering van het tijdsgebruik en de informatisering. Ten tweede het feit dat bedrijven bij hun keuze voor een vestigingsplaats in toenemende mate rekening houden met het aanbod van werknemers in een stad, omdat dit aanbod qua omvang afneemt (o.a. door pensionering), terwijl de eisen aan werknemers (ondermeer qua opleidingsniveau) juist toenemen.

Met dit in het achterhoofd kan gezegd worden dat werken in grotere mate wonen volgt dan andersom. Deze richting van causaliteit is ook gevonden door Marlet (2009). Hiernaast hebben Atzema, Rietveld en Shefer (2005) gevonden dat *“supply of qualified workers’ and ‘living conditions for employees’ are important location factors for software firms”*. Het feit dat bedrijven (deels) werknemers volgen hebben zij dus ook gevonden. Het is dus van belang voor steden om in de toekomst de aantrekkelijkheid van hun woonfunctie te vergroten om zowel aantrekkelijker te worden voor (potentiële) bewoners als voor bedrijven. Aangezien woonattracties de grootste invloed zullen hebben op de aantrekkelijkheid van de woonfunctie van de stad staan zij centraal in dit toekomstbeeld. Dit levert problemen op voor Zwolle aangezien de stad haar aantrekkelijkheid voor het overgrote deel haalt uit het aanbod van banen en niet uit het aanbod van woonattracties (zie de hoofdstukken 3 en 4). Het feit dat het aanbod van woonattracties in Zwolle sterk afhankelijk is van de culinaire kwaliteit maakt het extra problematisch. Kortom; de stad zal het aanbod van woonattracties moeten verbeteren om in de toekomst aantrekkelijk te blijven voor (potentiële) bewoners en bedrijven.

6. Strategieën en maatregelen

In de voorgaande hoofdstukken zijn achtereenvolgens: de aantrekkelijke punten van Zwolle beschouwd (hoofdstuk 3), de cumulatieve aantrekkelijkheid van Zwolle bepaald (hoofdstuk 4) en het effect van de verschillende ontwikkelingen die invloed uitoefenen op de aantrekkelijkheid van Zwolle beschouwd (hoofdstuk 5). Dit is gebeurd voor de stedelijke functies wonen, werken en verblijven. Zoals in de inleiding naar voren gekomen is, heeft dit onderzoek ondermeer als doel om aanbevelingen te doen om de aantrekkelijkheid van Zwolle voor deze functies te vergroten, hierbij rekening houdend met de huidige aantrekkingspunten en de ontwikkelingen. Hiervoor worden in de eerste paragraaf van dit hoofdstuk een aantal strategieën met mogelijke maatregelen aangedragen. De onderbouwing voor deze strategieën en maatregelen is te vinden in respectievelijk de tweede en de derde paragraaf.

6.1 Doelen, strategieën en mogelijke maatregelen

Doel: Maak de woonfunctie van de stad aantrekkelijker.

Strategie: - Investeer in woonattracties.

Maatregelen: Verkoop bestaande huurwoningen; bouw grote koopwoningen in een vooroorlogse stijl; vergroot de capaciteit van theaters en poppodia; stimuleer de samenwerking met, en tussen culturele instellingen.

Het aantrekkelijker maken van de woonfunctie van de stad dient zich in grote mate te richten op jongeren. Dit zorgt er voor dat er selectief geïnvesteerd kan worden in de woonattracties die jongeren het meest aanspreken. Redelijkerwijs kan aangenomen worden dat deze meer liggen in de categorie avondleven (bv: aanbod podiumkunsten en cafés) dan in de categorie kwaliteit worden (bv: koopwoningen en vooroorlogse woningen), dit ook deels gezien de relatief beperkte financiële mogelijkheden van veel jongeren. Deze beperkte financiële mogelijkheden zorgen er ook voor dat de factor 'hoge huizenprijzen' voor deze groep zeer belangrijk is.

Maatregelen: Bouw starterwoningen; bouw studentenwoningen; verruim en versoepel de vergunningverlening m.b.t. restaurants en cafés; acquisitie van horecaondernemers; vergroot de aanloop bij de horeca; creëer concentratiepunten voor de horeca.

Doel: Maak de werkfunctie van de stad aantrekkelijker.

Strategie: - Intensiveer de samenwerking met de onderwijsinstellingen in de stad.

Maatregelen: Creëer een overlegorgaan met daarin vertegenwoordigers van zowel de gemeente als de onderwijsinstellingen.

Strategie: - Behoud, en vergroot waar mogelijk, de bereikbaarheid van de stad.

Maatregelen: Verbeter het openbaar vervoer; stimuleer het fietsgebruik.

Doel: Maak de verblijfsfunctie van de stad aantrekkelijker.

Strategie: - Investeer in stedelijke attracties.

Maatregelen: Verruim en versoepel de vergunningverlening m.b.t. restaurants en cafés; acquisitie van horecaondernemers; vergroot de aanloop bij de horeca; creëer concentratiepunten voor de horeca; vergroot de capaciteit van theaters en poppodia; stimuleer de samenwerking met, en tussen culturele instellingen.

Aangezien de "Zilvervloot" een aantrekkelijke doelgroep vormt is het verstandig om het aantrekkelijker maken van de verblijfsfunctie van de stad (deels) op deze groep te richten. Dit zorgt er voor dat er selectief geïnvesteerd kan worden in de stedelijke attracties die de "Zilvervloot" het meest aanspreken. Hierbij is het vanzelfsprekend dat het niet gaat om discotheken of dance-evenementen maar meer om theaters en het profijt trekken uit de natuurlijke omgeving van de stad en de aanwezige historische binnenstad.

Maatregelen: Benut de historische binnenstad beter; benut de natuurlijke ligging van de stad beter; organiseer evenementen met de "Zilvervloot" als doelgroep; benut de ligging aan het water beter.

6.2 Uitwerking strategieën

• Investeer in woonattracties

Het investeren in woonattracties is aan te raden als gevolg van een viertal redenen. Ten eerste is het huidige aanbod van woonattracties in Zwolle beperkt, vooral wanneer de culinaire kwaliteit buiten beschouwing wordt gelaten. De aantrekkelijkheid van de woonfunctie van de stad wordt dus hoofdzakelijk bepaald door het ruime banenaanbod en de benedengemiddelde hoeveelheid problemen met de leefbaarheid, de hoogte van de huizenprijzen en de bereikbaarheid. Zwolle

doet het dus goed op vier van de vijf factoren die in dit onderzoek de aantrekkelijkheid van de stad bepalen. Als gevolg hiervan valt de grootste winst te behalen bij het aanbod van woonattracties, de enige factor waar de stad niet goed op scoort. Ten tweede hebben de verschillende ontwikkelingen tot gevolg dat het belang dat mensen bij hun *woonplaatskeuze* hechten aan het aanbod van woonattracties stijgt en dat het belang van het aanbod van banen bij deze keuze daalt. Hierdoor wordt Zwolle dus minder aantrekkelijk als woonplaats. Ten derde zal het aanbod van werknemers een grotere rol gaan spelen bij de vestigingsbeslissing van bedrijven als gevolg van een aantal ontwikkelingen (bv: de verwachte *pensioneringsgolf*). Een aantrekkelijke woonstad, een stad met veel woonattracties, is aantrekkelijk voor jonge, goedopgeleide (potentiële) werknemers. Ten vierde houden bedrijven en bewoners als gevolg van *het dalende belang van afstand* minder rekening met de ligging van een stad. Hierdoor profiteert een stad die aantrekkelijk wil zijn als vestigingsplaats voor zowel bewoners als bedrijven minder van de nabijheid van andere steden. Dit heeft tot gevolg dat een stad *van zichzelf uit* aantrekkelijk dient te zijn. Aangezien Zwolle sterk profiteert van haar ligging gaat dit in grote mate op voor de stad. Al met al is het dus aan te raden om te investeren in woonattracties. Het feit dat de gemeente beschikt over een subsidieregeling ter "Stimulering producties podiumkunsten" is dus een goed teken.

De focus op jongeren heeft een tweetal redenen. Ten eerste speelt de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad in de vorm van de factor 'aanbod van werknemers' mee. Jongeren zijn namelijk aantrekkelijke (potentiële) werknemers voor bedrijven aangezien ze: de verwachte uitstroom van pensionerende werknemers kunnen opvangen, relatief goedkope werknemers zijn, flexibel zijn en actuele kennis bezitten. Ten tweede kunnen jongeren de negatieve gevolgen van vergrijzing beperken. Zo spelen ze dankzij hun veelvoudige bezoek aan bepaalde voorzieningen een grote rol bij het behoud van deze voorzieningen. Zodoende dragen jongeren bij aan een vitale stad. Concreet gezien is het feit dat de horeca buiten de binnenstad van Zwolle na 02:00 de deuren moet sluiten (www.hetcvv.nl, 2007) niet positief voor het avondleven, en wat dat betreft dus ook niet bevorderlijk voor de aantrekkelijkheid van de stad voor jongeren. Ook de hoge prijzen die de gemeente rekent voor het verlenen van een Drink- & Horecawetvergunning, slechts vijf gemeenten in Nederland zijn duurder (Bedrijfschap Horeca en Catering, 2009), en een exploitatievergunning, slechts 7 gemeenten in Nederland zijn duurder (Bedrijfschap Horeca en Catering, 2009),

zouden een negatieve invloed kunnen hebben op de omvang van het avondleven en dus de aantrekkelijkheid van de stad voor jongeren.

- **Intensiveer de samenwerking met de onderwijsinstellingen in de stad.**

Een goede samenwerking met de onderwijsinstellingen in de stad heeft een tweetal voordelen. Ten eerste kunnen onderwijsinstellingen het aanbod van (goed) geschoolde werknemers in de stad vergroten. Een goede samenwerking zou er bijvoorbeeld voor kunnen zorgen dat het opleidingsaanbod (tot op zekere hoogte) afgestemd is op *de wensen vanuit het bedrijfsleven* die bekend zijn bij de gemeente. Indien het wenselijk wordt geacht zouden overigens ook afgevaardigden van het lokale bedrijfsleven, of de Kamer van Koophandel (KvK), opgenomen kunnen worden in het samenwerkingsverband. Ten tweede kunnen onderwijsinstellingen het aantal jongeren in de stad vergroten wat de stad vitaler maakt en daardoor beter bestand tegen demografische ontwikkelingen als vergrijzing. Het feit dat de gemeente panden beschikbaar heeft gesteld voor het Windesheim Honours College (www.gemeentezwolle.nl, 2010c), een initiatief van Hogeschool Windesheim en de Vrije Universiteit Amsterdam, is dan ook een stap in de goede richting.

- **Behoud, en vergroot waar mogelijk, de bereikbaarheid van de stad.**

Gezien het feit dat de goede bereikbaarheid van Zwolle momenteel de belangrijkste vestigingsfactor is voor de bedrijven in de stad, is het belangrijk om deze goede bereikbaarheid te behouden. Als gevolg van een aantal ontwikkelingen zal de mobiliteit in de toekomst waarschijnlijk gaan stijgen waardoor de bereikbaarheid onder druk zou kunnen komen te staan. In hoofdstuk twee is al naar voren gekomen dat de rijkswegen nabij Zwolle en het interne wegennet van de stad al veel verkeer te verwerken hebben, hier zullen dus problemen ontstaan bij een groei van de mobiliteit. De provinciale wegen rondom Zwolle hebben dusdanig lage I/C-verhoudingen dat deze wegen de groeiende mobiliteit waarschijnlijk nog wel kunnen verwerken. Hoe de stijgende mobiliteit exact voor Zwolle uit gaat pakken is afhankelijk van de relatieve toename van de bereikbaarheidsproblemen. Als de stad bovengemiddeld veel extra verkeer te verwerken krijgt dan neemt de aantrekkelijkheid van de stad af, aangezien deze deels gebaseerd is op een goede bereikbaarheid. Indien Zwolle relatief weinig extra verkeer te verwerken krijgt dan blijft de goede bereikbaarheid van de stad een belangrijk aantrekkingspunt. Gezien het feit dat bereikbaarheid een rol speelt bij alle drie de functies van de stad zal een investering in het verbeteren (of behouden) van de bereikbaarheid een breed

effect sorteren. De investeringen die momenteel gedaan worden in de rijkswegen die Zwolle ontsluiten en in de interne ontsluiting van de stad zijn dus investeringen op de juiste plek.

- **Investeer in stedelijke attracties.**

Het investeren in stedelijke attracties is verstandig aangezien de verblijfsfunctie van Zwolle niet bijzonder aantrekkelijk bleek te zijn. Bovendien kwam deze aantrekkelijkheid vooral uit de afwezigheid van problemen met betrekking tot bereikbaarheid en overlast & onveiligheid. Aangezien het aantal bezoekers van stad zal stijgen als gevolg van bevolkingsgroei en de intensivering van het tijdsgebruik, kunnen de in de stad aanwezige stedelijke attracties ook rekenen op een stijgende toeloop. Bij het vergroten van het aantal stedelijke attracties kan rekening gehouden worden met het feit dat bepaalde stedelijke attracties ook als woonattractie gelden, neem bijvoorbeeld restaurants, cafés, poppodia en theaters. Gezien het feit dat de *bezoekersaantallen* van restaurants, poppodia en theaters ook stijgen (zie sectie IV.3), maakt dit deze stedelijke attracties interessant om in te investeren. Andere stedelijke attracties zoals sportterreinen en musea gelden niet als woonattracties (Marlet, 2009) waardoor investeringen hierin een minder breed effect zullen sorteren. In het geval van musea is investeren eveneens niet verstandig omdat de algemene trend is dat musea dalende bezoekersaantallen hebben (zie sectie IV.3). Een positieve illustratie van deze strategie is de aanwezigheid van de subsidieregeling ter "Stimulering producties podiumkunsten".

De focus op de "Zilvervloot" komt voort uit het feit dat deze groep gekenmerkt wordt door de beschikking over zowel tijd als geld en dat deze groep in omvang groeiende is. De verschillende stedelijke attracties die gericht zijn op deze groep hebben dan ook goede vooruitzichten op groei. Het is dan ook verstandig om deze stedelijke attracties de ruimte te geven om zich te ontwikkelen om zo daadwerkelijk (economisch) profijt te hebben van de "Zilvervloot". Concreet gezien is het bestaan van subsidiemogelijkheden om gemeentelijke monumenten te behouden en te onderhouden positief aangezien dit via een aantrekkelijkere 'omgeving' zorgt voor een aantrekkelijkere verblijfsstad. Tot slot heeft ook de bouw van een nieuw hotel in Zwolle (www.zwolle.nl, 2010d) een positief effect op de aantrekkelijkheid van de verblijfsfunctie van Zwolle

6.3 Uitwerking mogelijke maatregelen

Hieronder zullen de in paragraaf 6.1 genoemde mogelijke maatregelen verder uitgewerkt worden. Ze zijn geselecteerd uit een groter aantal maatregelen op basis van een aantal redenen. Ze worden van het grootste belang geacht, de haalbaarheid wordt als relatief groot gezien en bovendien wordt de impact als groot gezien. Een overzicht van alle maatregelen is zichtbaar in bijlage 4.

- **Investeer in woonattracties.**

- Verkoop bestaande huurwoningen.

Uit de tabel met woonattracties is naar voren gekomen dat men liever koopt dan huurt. Bovendien blijkt de verkoop van sociale huurwoningen significant samen te hangen met een afname van de mate van overlast, onveiligheid en verloedering in de woonomgeving (Marlet, Poort & Woerkens, 2008). Verkoop van huurwoningen heeft dus op twee wijzen een positieve invloed op de aantrekkelijkheid van de stad. Hiernaast biedt de verkoop van huurwoningen de corporaties een aantrekkelijke optie om aan hun verplichtingen met betrekking tot de financiering van de aanpak van de veertig Vogelaarwijken te voldoen (Keicentrum, 2010a). Bovendien kunnen de opbrengsten van de verkoop van huurwoningen door de corporaties gebruikt worden om de verliezen die worden afgeschreven op de nieuwbouw van de sociale huurwoningen (de onrendabele top) op te vangen (Keicentrum, 2010a). Een nadeel van de verkoop van huurwoningen is dat er achterstallig onderhoud kan ontstaan omdat sommige eigenaren hiervoor onvoldoende financiële middelen beschikbaar hebben (Keicentrum, 2010b). Ook zorgt de verkoop van huurwoningen ervoor dat het woningbezit versnipperd raakt wat een wijkbrede aanpak van bepaalde problemen bemoeilijkt en hiernaast wordt het voor lagere inkomensgroepen moeilijker om een woning te verkrijgen (Keicentrum, 2010b).

De meest voorkomende manier om huurwoningen te verkopen is vrije verkoop tegen de marktwaarde. Maar dit is als gevolg van financiële redenen soms niet mogelijk. Er zijn een aantal tussenvormen bedacht om dit probleem te overkomen: Maatschappelijk Gebonden Eigendom, Maatschappelijk Verantwoord Eigendom, Te Woon, Slimmer Kopen, Koophuur, Koop Goedkoop en Sociale Koop (experiment), meer hierover is vindbaar bij het Keicentrum (2010c). Een voorbeeld van succesvolle verkoop van huurwoningen is te vinden in Rotterdam. *"Bijna 60% van de vierduizend woningen die het WBR (nu: Woonstad Rotterdam) tot 2006 met haar koopconstructie Maatschappelijk Verbonden Eigendom (MVE) verkocht, ging naar starters op de koopmarkt. De verkoop van huurwoningen onder*

maatschappelijke voorwaarden verhoogt niet alleen de mogelijkheden van starters, maar levert ook een positieve bijdrage aan de vastgelopen woningmarkt" (Keicentrum 2010d). Voor nog meer voorbeelden, zie Keicentrum (2010d).

- Bouw grote koopwoningen in een vooroorlogse stijl.

Om de verwachte bevolkingsgroei te kunnen huisvesten en om in te kunnen spelen op de huishoudenverdunning (individualisering) zullen woningen gebouwd moeten worden. Bij deze gevallen van nieuwbouw, inbreiding, herstructurering en transformatie ligt het voor de hand dat er woningen gebouwd worden die het meest gewenst zijn. Dit zijn grote koopwoningen in een vooroorlogse stijl (Marlet, 2009). Het is natuurlijk wel van belang dat er rekening wordt gehouden met het feit dat dit de wens is van een groep mensen en niet van de gehele (potentiële) bevolking. Uit een casestudy die in Helmond is verricht bleek echter wel dat retrowijken de aantrekkingskracht van die stad hebben vergroot (Blijleven en Marlet, 2003). De bouw van grote koopwoningen in een vooroorlogse stijl is niet alleen te plaatsen onder het uitbreiden van het aantal woonattracties in de stad. De bouw van deze woningen, die in een hoge prijscategorie vallen, kan er namelijk ook voor zorgen dat de doorstroming op de woningmarkt wordt verbeterd waardoor ook starters de mogelijkheid krijgen een woning te betrekken (VROM en CBS, 2010). Gezien het feit dat starters veelal jong zijn, zijn zij wat betreft hun leeftijd aantrekkelijke (potentiële) werknemers voor bedrijven. De bouw van grote koopwoningen in een vooroorlogse stijl heeft dus, via een verbeterde doorstroming, ook tot gevolg dat de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad groter wordt.

- Vergroot de capaciteit van theaters en poppodia.

Het vergroten van de capaciteit van poppodia en theaters is een directe manier om de aantrekkingskracht van een stad te vergroten. Bovendien is uitbreiding gezien de bevolkingsgroei en de stijgende populariteit van het bezoek aan een theater of poppodium waarschijnlijk noodzakelijk omdat er capaciteitsproblemen kunnen ontstaan. Het probleem van capaciteitsuitbreiding is dat het een vrij kostbare werkwijze is, zo kost de bouw van het theater in het Cultureel Kwartier in Sneek veertien miljoen euro (www.frieschdagblad.nl, 2010) en kostte de bouw van de Spiegel in Zwolle 25 miljoen euro (De Vries, 2006). Hier komt bij dat de kosten van de bouw van een theater regelmatig onderschat worden. Voorbeelden hiervan zijn: *"de Stadsgehoorzaal in Vlaardingen: 3,3 miljoen duurder, 't Paard in Den Haag: 5 miljoen duurder, de Rodahal in Kerkrade: 700.000 euro duurder, het Utrechtse Muziekpaleis op het Vredenburg: 34 miljoen duurder, het Chassé-theater in Breda:*

2 miljoen duurder, Schouwburg Zwolle: 9 miljoen duurder, Muziekgebouw aan het IJ in Amsterdam: 5 miljoen duurder” (Driesen, 2009). Als er puur gekeken wordt naar Zwolle dan zou de gemeente het aanbod aan podiumkunsten kunnen vergroten door de huidige plannen voor de uitbreiding van poppodium Hedon op korte termijn uit te voeren.

- Stimuleer de samenwerking met, en tussen culturele instellingen.

Aangezien het culturele aanbod een grote rol speelt bij het aantrekkelijk maken van de woonfunctie van de stad is het verstandig om samen te werken, of regelmatig overleg te voeren met de belangrijkste culturele instellingen in de stad. Wat betreft Zwolle zou er ondermeer gedacht kunnen worden aan het zoeken van een samenwerking met ARTEz, een hogeschool voor de kunsten met vestigingen in Arnhem, Enschede en Zwolle. Praktisch gezien zou het misschien mogelijk zijn om via deze samenwerking afspraken te maken over het gebruik van ruimten in beheer van de gemeente, wellicht een gymzaal of sporthal, door studenten van deze hogeschool voor bijvoorbeeld het geven van voorstellingen. Zo wordt in Breda de gymzaal van de Seeligkazerne op bepaalde momenten voor toneel gebruikt (www.deweekkrant.nl, 2010). Ook zouden de verschillende culturele instellingen gebruik kunnen maken van dezelfde ruimten waardoor er efficiënter met deze ruimten omgegaan wordt. Hiervoor is onderling overleg noodzakelijk.

- **Investeer in woonattracties (gericht op jongeren)**

- Bouw starterswoningen.

Om de jonge bewoners aan te trekken waar een stad behoefte aan heeft is er vanzelfsprekend woonruimte nodig voor deze personen. Aangezien zij veelal geen grote financiële daadkracht hebben is woningbouw gericht op starters geen onnodige luxe voor een stad. Een veelvuldig genoemd probleem is dat de waardeontwikkeling van de starterswoningen zo groot is dat deze woningen op een gegeven moment te duur zijn voor nieuwe starters. Er zijn twee methoden om deze marktwerking te matigen. *“Ten eerste verkoopregulerende bepalingen die een rem zetten op woningspeculatie. Verkoop je binnen drie of vijf jaar je woning, dan wordt een deel van de winst afgedragen aan een fonds waardoor de woning toch betaalbaar blijft. De tweede methode is de terugkoopregeling die bijvoorbeeld door woningcorporaties wordt gearrangeerd. De corporatie koopt de woning terug en de verkoper ontvangt slechts een deel van de winst. Maar ook een eventueel verlies wordt gedeeld” (Van Bodegom, 2007).* Hiernaast maken grondkosten ongeveer 30

procent of meer uit van de verkoopprijs (excl. BTW) van woningen. Voor starters moet dit richting de 20 procent om de woningen betaalbaar te houden en wat dat betreft zouden gemeenten dus hun grondprijs kunnen verlagen om starters te ondersteunen (Van Bodegom, 2007). Volgens sommigen zijn subsidies op starterswoningen echter niet de oplossing omdat ze marktverstoringen werken en *"omdat allerlei ingewikkelde koopconstructies moeten worden bedacht om te voorkomen dat de verkeerde doelgroepen profiteren, of dat de kopende starter na een paar jaar tienduizenden euro's door de overheid gesubsidieerde overwaarde in zijn zak steekt"* (De Vos, 2007). Er is een aantal steden waar starterswoningen gebouwd worden. Zo zijn er in Lisserbroek (gemeente Haarlemmermeer) 35 starterswoningen voor minder dan €100.000 gebouwd (Keicentrum, 2007). Naast bouwkundige mogelijkheden zijn er ook financiële mogelijkheden om starters makkelijker aan een woning te helpen. Zo heeft de gemeente Utrecht in 2006 de starterslening in het leven geroepen om de financiële bereikbaarheid van koopwoningen voor starters te vergroten (www2.utrecht.nl, 2006).

Hiernaast bestaat er de al eerder vermeldde visie dat het startersprobleem voor het grootste deel bestaat uit een gebrek aan doorstroming. Vanuit deze visie zouden er wel duurdere woningen gebouwd kunnen worden om op deze wijze de doorstroming op gang te brengen om zo goedkope woningen op de markt te laten komen.

- Bouw studentenwoningen.

Het voorzien in studentenwoningen past in het streven om jongeren aan te trekken voor de stad. Hiernaast blijven afgestudeerde studenten ook vaak *hangen* in hun studiestad waardoor zij ook na hun studie, behouden blijven voor de stad (Marlet, 2009). Dit heeft ondermeer een positief gevolg voor de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad omdat hierdoor het aanbod aan geschoold personeel op peil blijft. Op de lange termijn kan een tekort aan studentenhuysvesting verkleind worden door: nieuwbouw, aankoop van panden en verbouw daarvan, meer verhuur door particulieren, doorstroming en bouw- en verbouw van (studenten)panden in de omgeving van de stad (VROM, 2004). Een dergelijk tekort is in Zwolle echter niet aanwezig en kwantitatief gezien is het aanbod aan studentenkamers in de stad goed (interview B. de Paus, bijlage 2 en www.destentor.nl, 2009). Daarentegen is er wel een kwalitatieve vraag naar grote, goedkope en goed gelegen studentenwoningen (interview B. de Paus, bijlage 2 en www.destentor.nl, 2009). Er dient dus een goede afweging te worden gemaakt tussen de kosten van de

investering om aan de kwalitatieve vraag te voldoen en de *winst* die studenten (*die blijven hangen*) voor de stad opleveren.

- Verruim en versoepel de vergunningverlening m.b.t. restaurants en cafés.

Gemeenten oefenen invloed uit op de aanwezigheid van restaurants en cafés, een tweetal woonattracties, via vergunningverlening. Een gemeente zou de eisen voor het verkrijgen van deze vergunningen kunnen versoepelen en het *bemachtigen* van een vergunning kunnen versimpelen om zo het aanbod van cafés en restaurants te vergroten en zo de stad aantrekkelijker te maken. Ook zou een gemeente de kosten van dergelijke vergunningen kunnen verlagen. Zwolle staat bijvoorbeeld 6^e in de lijst met duurste gemeenten gebaseerd op de prijs die de gemeente hanteert voor het vergeven van een Drank- en Horecawetvergunning (Bedrijfschap Horeca en Catering, 2009). Hiernaast staat de stad 8^e op de lijst met duurste gemeenten gebaseerd op de prijs die de gemeente hanteert voor het vergeven van een exploitatievergunning (Bedrijfschap Horeca en Catering, 2009). Ook zou via het ruimtelijk beleid meer (fysieke) ruimte gecreëerd kunnen worden voor horecaondernemers, bijvoorbeeld door de vestigingsmogelijkheden te verruimen.

- Acquisitie van horecaondernemers.

De gemeente Zwolle huisvest weinig restaurants en cafés waardoor het wellicht handig is om actief te handelen om zo ondernemers in deze bedrijfstak te stimuleren zich in Zwolle te vestigen. Er zou bijvoorbeeld een klein aantal *grote ondernemers* met een bewezen concept aangetrokken kunnen worden waarna deze als vliegwiel kunnen functioneren waardoor *kleinere ondernemers* volgen.

- Vergroot de aanloop bij de horeca.

Om het aanbod van restaurants en cafés te vergroten zou ook gedacht kunnen worden aan het vergroten van de afzetmarkt (aanloop) voor deze woonattracties. Het feit dat een gemeente het horeca-aanbod binnen haar gemeentegrenzen probeert te vergroten is overigens geen nieuw fenomeen. Zo heeft de gemeente Dordrecht hiervoor een zogenaamd horeca-actieplan opgesteld (Blijleven en Esseboom, 2007). Hierin komen verschillende maatregelen naar voren om het horeca-aanbod in de stad te vergroten via een vergroting van *de aanloop*, zoals: het verdichten van horecaconcentraties, de productie van promotie- & acquisitiemateriaal, het verruimen van terrasvergunningen, het naar Dordrecht trekken van meer HBO-opleidingen, het creëren van meer woonruimte voor jongeren in de buurt van de binnenstad, het vergroten van het aantal bronpunten

van betekenis (bijvoorbeeld een bioscoop), het verbeteren van de (perceptie van de) bereikbaarheid van de binnenstad, het vergroten van de bekendheid van het aanbod, het aanbrenge van meer diversiteit in het aanbod, het ondersteunen van het bereiken van de kritische massa (één terras met 5 tafeltjes trekt niet, een terrassenplein wel) en het vergroten van het aantal jongeren en studenten in de binnenstad, bijvoorbeeld via het lokaliseren van een opleiding/studie op een goed bereikbare plaats in of nabij de binnenstad (Blijleven en Esseboom, 2007).

- Creëer concentratiepunten voor de horeca.

Een aantal horecaondernemingen heeft de behoefte om zich nabij elkaar te vestigen om als gevolg daarvan te kunnen profiteren van elkaars aanwezigheid. Deze concentratie kan er bijvoorbeeld voor zorgen dat de vereiste massa wordt bereikt. Om bedrijven te stimuleren zich te vestigen op een bepaald concentratiepunt moet dit daadwerkelijke voordelen bieden voor deze bedrijven. Zo kan er voor bepaalde locaties in de stad meer ruimte worden gemaakt in wet- en regelgeving (bijv. geluidsruimte, openingstijden terrassen) om bedrijven naar dit punt te trekken.

- **Werk samen met de onderwijsinstellingen in de stad.**

- Creëer een overlegorgaan met daarin vertegenwoordigers van zowel de gemeente als de onderwijsinstellingen.

Een overlegorgaan tussen de gemeente en de onderwijsinstellingen in de stad zou van toegevoegde waarde voor de stad kunnen zijn aangezien beide partijen op deze wijze beter op de hoogte zijn van elkaars wensen en mogelijkheden. Zo zou een gemeente op de hoogte kunnen komen van uitbreidingsplannen (voor de lange termijn) die een onderwijsinstelling heeft, waarna zij daarmee rekening kan houden. Bovendien zouden er in overleg een locatie voor deze uitbreiding gekozen kunnen worden die ook de gemeente voordelen biedt, bijvoorbeeld nabij de binnenstad waardoor er meer aanloop bij de daar aanwezig horeca ontstaat. Indien ook bedrijven betrokken worden in dit overlegorgaan dan zouden onderwijsinstellingen bijvoorbeeld onderzoek kunnen uitvoeren in opdracht van bedrijven. Hiernaast zouden bedrijven ook (afstudeer)stageplaatsen kunnen aanbieden die aansluiten op de opleidingen/studies die gegeven worden op de diverse onderwijsinstellingen. Zo zou er een bijdrage geleverd kunnen worden aan het oplossen van het tekort aan stageplaatsen in bijvoorbeeld het MBO (www.mboraad.nl, 2009). De belangrijkste onderbouwing voor deze maatregel is

natuurlijk het voorzien in goede opleidingen zodat de bedrijven in de stad voldoende (goedopgeleide) werknemers hebben. Gezien het feit dat de economie in Zwolle gestoeld is op de dienstverlening (zie §3.3) is een goedgeschoolde bevolking van groot belang. De gemeente heeft al een platform waar de besturen van het primaire en het voortgezette onderwijs en de gemeente elkaar ontmoeten (www.zwolle.nl, 2009), het Besturenoverleg Lokaal Onderwijsbeleid Zwolle (BLOZ), maar voor het beroepsonderwijs en de gemeente is een dergelijk orgaan nog niet aanwezig. Een goede stap in deze richting is wel gezet door de samenwerking tussen HBO-instelling Windesheim en ROC Deltion (www.destentor.nl, 2010), maar andere instellingen zoals ROC Landstede ontbreken in deze samenwerking.

- **Behoud, en vergroot waar mogelijk, de bereikbaarheid van de stad.**

- Verbeter het openbaar vervoer.

Zoals uit de beschouwing van de bereikbaarheid blijkt is het gebruik van het openbaar vervoer in Zwolle vrij beperkt (zie pagina 37 van de Onderzoeksverantwoording), zo'n 2% van de vervoersbewegingen wordt per OV gemaakt. Op dit vlak valt dus nog veel winst te behalen. Aangezien het openbaar vervoer voornamelijk een zaak is van de provincie dient de gemeente de provincie te overtuigen van het nut van het verbeteren van het openbaar vervoer.

Het verbeteren van het openbaar vervoer kan op een aantal manieren. Het vergroten van de intensiteit is er hier één van. Hiernaast zou ook de route van de verschillende lijnen heroverwogen kunnen worden om wellicht een nog optimaler eindresultaat te bereiken. Hiernaast zijn ook maatregelen met een meer kwalitatief karakter mogelijk, bijvoorbeeld het vergroten van het comfort. Ook vanuit het oogpunt van het knooppuntconcept zijn verbeteringen mogelijk. De meest eenvoudige hiervan is het verbeteren van de stalmogelijkheden voor fietsen nabij stations. *"Het belang dat aan stalling wordt gehecht is verschillend: mannen, jongeren en mensen met een duurdere fiets vinden een stalling belangrijker dan vrouwen, ouderen en mensen met een goedkopere fiets (Hunt en Abraham, 2007). Het is opvallend dat juist de maatregelen die fietsgebruik zouden kunnen stimuleren - namelijk aanleg van fietsenstalling - in Nederland soms afketsen op financiële overwegingen. Een reden zou kunnen zijn dat verkeersinvesteringen in Nederland vaak probleemoplossend zijn. Aangezien fietsen nauwelijks problemen veroorzaakt wordt mogelijk relatief weinig in fietsvoorzieningen geïnvesteerd"* (Heinen, 2009). In Leiden is jaren geleden wel geïnvesteerd in een fietsenstalling voor 4.050 fietsen. In 2006 had de stad echter al weer te maken met een

capaciteitstekort waardoor de gemeente alweer een extra stalling voor 1.600 fietsen wilde gaan bouwen (www.volkskrant.nl, 2006). Tegenwoordig is er in Nederland bijvoorbeeld nog steeds een tekort aan mogelijkheden voor mensen om hun fiets te stallen nabij het station. Tot 2012 worden er door Prorail als gevolg hiervan nog 100.000 plekken bijgebouwd of aangepast, maar dan nog is er een tekort van 50.000 plaatsen, dat in 2020 zelfs opgelopen zal zijn tot 100.000 plaatsen (www.volkskrant.nl, 2010). Hiernaast zou vanuit het knooppuntconcept gedacht kunnen worden aan transferia waar men met de auto of de bus heen kan, waarna er overgestapt wordt op een (huur)fiets of bus. Deze transferia moeten wel gunstig gelegen zijn in de stad zodat de (potentiële) gebruikers daadwerkelijk voordeel hebben qua reistijd.

De meest kostbare maatregel om het openbaar vervoer te stimuleren is waarschijnlijk het (gedeeltelijk) gratis maken ervan. In Nederland bestaat dit in een aantal steden voor speciale doelgroepen. Zo hadden 65-plussers in Dordrecht van 1 Juli 2009 to 30 Juni 2010 de mogelijkheid om gratis met de bus binnen de gemeentegrenzen te reizen (www.arriva.nl, 2009). In Eindhoven loopt een dergelijk project al langer. Na een succesvolle proef in 2007 en 2008 werd het gratis openbaar vervoer voor 65+ en 12- een structurele maatregel in deze stad (www.gratisopenbaarvervoer.nl, 2010 en www.eindhoven.nl, 2010). Voor meer over het Eindhovense gratis openbaar vervoer is "Gratis OV is Ok!" geschreven door Van Hal (2009), een medewerker van de gemeente Eindhoven, aan te raden. De provincie Noord-Brabant heeft in 2006 een proef uitgevoerd met gratis OV (voor één weekend) met een stijging van het totale aantal reizigers van 40% tot gevolg. Hiernaast was 7,5% van de reizigers een *nieuwe reiziger* (SRE, 2006). Een welbekend internationaal voorbeeld van gratis openbaar vervoer is Hasselt. Hier is het openbaar vervoer al sinds 1997 gratis. Wat betreft de reizigersaantallen van het openbaar vervoer in de stad betekende dit het volgende (www.hasselt.be):

Jaar	Aantal reizigers	Stijging t.o.v 1996
1997	1.498.088	4,28 keer meer.
1998	2.837.975	8,10 keer meer.
1999	2.840.924	8,11 keer meer.
2000	3.178.548	9,08 keer meer.
2001	3.706.638	10,59 keer meer
2002	3.640.270	10,40 keer meer.
2003	3.895.886	11,13 keer meer.
2004	4.259.008	12,17 keer meer.
2005	4.257.408	12,16 keer meer.
2006	4.614.844	13,19 keer meer.

Tabel 9: Reizigersaantallen Hasselt.

Bron: <www.hasselt.be>

Gratis openbaar vervoer is dus een goede maatregel om het gebruik van het openbaar vervoer te vergroten. Als gevolg hiervan neemt de drukte op de weg af waardoor de bereikbaarheid van de stad toe kan nemen. Hier zijn natuurlijk wel kosten aan verbonden. Het project in Eindhoven kost bijvoorbeeld een half miljoen euro, wat 3,3% is van de totale kosten van het OV in de agglomeratie (Van Hal, 2009). "De kosten van het gratis openbaar vervoer in Hasselt zijn voor de openbare vervoersmaatschappij De Lijn gestegen van 967.000 euro in 1997 naar 3.453.000 euro in 2007" (www.demorgen.be, 2009). Helemaal gratis openbaar vervoer is dus een erg kostbare aangelegenheid.

- Stimuleer het fietsgebruik.

Een verhoging van het fietsgebruik in de stad zou de bereikbaarheidsproblemen kunnen verminderen, vooral wat betreft het interne wegennet van Zwolle. Het fietsgebruik in Zwolle is overigens al erg hoog waardoor het de vraag is in hoeverre een verdere verhoging mogelijk is. Een mogelijkheid om het fietsgebruik te stimuleren is het vergroten van het aantal stallingsmogelijkheden en het verbeteren van het comfort van het fietsen, dit laatste bijvoorbeeld doormiddel van het geven van het primaat bij stoplichten aan fietsers of via het realiseren van speciale fietsvoorzieningen zoals fietsstroken of fietsbruggen. Neem bijvoorbeeld Groningen, hier is het fietsgebruik tussen 2007 en 2009 met 15% gestegen. De gemeente Groningen heeft tussen 2005 en 2009 dan ook tien miljoen geïnvesteerd in speciale voorzieningen voor fietsers, bijvoorbeeld: fietspaden, fietsstroken, fietsbruggen,

fietsvriendelijke verkeerslichten en bewaakte fietsenstallingen die gratis zijn (gemeentegroningen.nl, 2010). Echter, "uit buitenlands onderzoek blijkt dat vooral een gebouwde omgeving die resulteert in korte afstanden tussen herkomsten en bestemmingen en die bijdragen aan een groter gevoel van verkeersveiligheid, invloed hebben op fietsgedrag. Het effect van inrichtingskenmerken die vooral aangrijpen op het fietscomfort heeft echter beperkte wetenschappelijk onderbouwing" (Heinen, 2009). Compacte stadsuitbreidingen en een goede fietsstructuur bieden dus de grootste zekerheid om het fietsgebruik in een stad te vergroten.

- **Investeer in stedelijke attracties.**

- Verruim en versoepel de vergunningverlening m.b.t. restaurants en cafés, zie voorgaande uitwerking.
- Acquisitie van horecaondernemers, zie voorgaande uitwerking..
- Vergroot de aanloop bij de horeca, zie voorgaande uitwerking.
- Creëer concentratiepunten voor de horeca, zie voorgaande uitwerking.
- Vergroot de capaciteit van theaters en poppodia, zie voorgaande uitwerking.
- Stimuleer de samenwerking met, en tussen culturele instellingen, zie voorgaande uitwerking.

- **Investeer in stedelijke attracties (gericht op de "Zilvervloot").**

- Benut de historische binnenstad beter.

De aanwezigheid van een historische binnenstad is een stedelijke attractie van de gemeente Zwolle. Deze aanwezigheid zou beter uitgebuit kunnen worden, zoals op de wijze van het Thorbeckegrachtenfestival dat 6000 tot 7000 bezoekers trok in 2009 (www.destentor.nl, 2009). De historische binnenstad zou bijvoorbeeld ook gebruikt kunnen worden als *ondersteuning* voor het eerder genoemde mogelijke concentratiepunt horeca. Hiernaast is wonen in de binnenstad wellicht een optie, dit garandeert niet alleen een esthetisch aantrekkelijke woonomgeving, maar dit kan ook de aanloop voor de horeca vergroten. Momenteel wonen er 2.981 mensen in de binnenstad van Zwolle maar met behulp van bijvoorbeeld inbreiding zou dit aantal verhoogd kunnen worden. Het weghalen van mogelijke *zichthinderende (horizonvervuilende)* objecten en het meer in het zicht brengen van de meest aantrekkelijke delen van de historische binnenstad passen ook in het streven om de

binnenstad beter te benutten. Tot slot zou ook de renovatie van bepaalde panden hieraan bij kunnen dragen.

- Benut de natuurlijke ligging van de stad beter.

Zwolle heeft een aantrekkelijke natuurlijke ligging. Zo bevinden zich in de nabijheid van Zwolle natuurgebieden, ligt de dichtstbijzijnde stad met meer dan 40.000 inwoners op 13 kilometer afstand (Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Kampen, 2010) en is het buitengebied vanuit vrijwel elk willekeurig punt in Zwolle binnen een kwartier te bereiken (interview B. de Paus, bijlage 2). Deze natuurlijke ligging is verder uitbaatbaar, niet alleen door er de aandacht op te vestigen in (promotie)campagnes, maar ook door het nog beter bereikbaar maken van natuurgebieden, bijvoorbeeld door uitbreiding van het recreatieve wandel- en fietsnetwerk. Hiervoor is enige vorm van samenwerking met omliggende gemeenten waarschijnlijk noodzakelijk. Een goed voorbeeld van uitbreiding van het fietsnetwerk is het geplande fietspad op de nieuwe spoorbrug over de IJssel. Dit fietspad verbindt ondermeer Zwolle en Hattem beter met elkaar. Aangezien Hattem op de rand van de Veluwe ligt, het grootste natuurgebied van Nederland, bieden verdere aansluitingen van dit fietspad op het *Veluwe fietsnetwerk* interessante kansen om het praktische gebruik van de natuurlijke ligging van Zwolle verder te vergroten.

- Organiseer evenementen met de "Zilvervloot" als doelgroep.

Het organiseren van evenementen met de "Zilvervloot" als doelgroep zou voor een economische spin-off kunnen zorgen. Gezien het feit dat deze doelgroep over tijd en geld beschikt maakt dit dat ze de stad vaker kunnen bezoeken dan de gemiddelde persoon, en dat ze daarnaast meer geld uit kunnen geven dan de gemiddelde persoon. Hiernaast zouden evenementen de bekendheid van de stad kunnen vergroten. Een mogelijk nadeel is wel dat het imago van de stad verandert waardoor de stad misschien minder aantrekkelijk wordt voor jongeren.

- Benut de ligging aan het water beter.

Het beter benutten van de ligging van Zwolle aan het water kan de stad aantrekkelijker maken voor bezoekers. Het feit dat Zwolle wel een Hanzestad is maar geen grote jachthaven aan de IJssel heeft, is illustrerend voor de beperkte aandacht die de stad heeft voor haar *waterrijke ligging*. Onder andere de structuur van de stad is een oorzaak hiervan, zo ligt het centrum van Zwolle niet aan de IJssel of het Zwarte Water. De aanwezigheid van deze *waterwegen* verdient echter

meer aandacht omdat het een potentieel aantrekkelijk punt van de stad is. Zo heeft het nabijgelegen Hattem, gelegen *tegenover* Zwolle aan de andere kant van de IJssel, de plaatselijke jachthaven uitgebreid van 80 naar 200 ligplaatsen omdat er een wachtlijst is voor ligplaatsen (www.rvg.nl, 2009). Bezoekers van deze jachthaven gaan vaak de binnenstad in waardoor de aanwezigheid van deze jachthaven economisch profijt brengt voor Hattem (www.rvg.nl, 2009). Zwolle heeft slechts de beschikking over een drietal kleine jachthavens; de Hanze, Rodetorenplein en WSC. Het economisch profiteren van een waterrijke ligging hoeft echter niet perse plaats te vinden via waterrecreatie. Ook natuurontwikkeling nabij een rivier kan een stad economisch profijt brengen. In de Gelderse Poort bijvoorbeeld; *“natuurontwikkeling in de Gelse Poort ging samen met een toename van recreatie en toerisme, die omzet en werkgelegenheid genereerde”* (Lottik, De Boer, Goossen & Groot Bruinderink, 2006).

7. Conclusie

In dit hoofdstuk zullen op basis van de theorie en de empirie die aan bod zijn gekomen in dit onderzoek enkele conclusies gepresenteerd worden. De eerste paragraaf is gericht op het beantwoorden van de verschillende deelvragen waarna in de volgende paragraaf het antwoord op de probleemstelling gegeven zal worden. Tot slot zal in paragraaf 7.3 een korte reflectie gegeven worden met daarin enkele kritische kanttekeningen gericht op dit onderzoek.

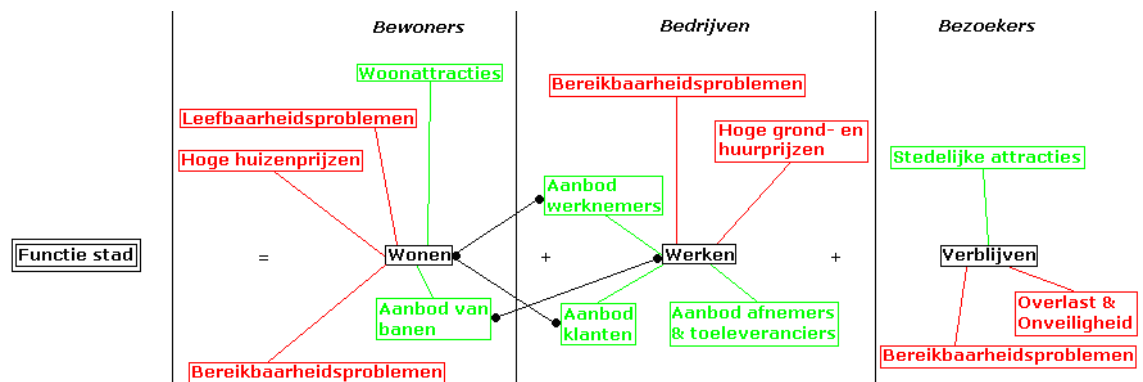
7.1 Beantwoording van de deelvragen

Het eerste hoofdstuk van dit rapport gold als het inleidende hoofdstuk. Hierin zijn een aantal deelvragen naar voren gekomen, zie paragraaf 1.7, die in de verschillende hoofdstukken van dit onderzoek verder zijn behandeld. Deze deelvragen zullen hier worden beantwoord.

De eerste deelvraag:

- *Hoe verklaren de verschillende wetenschappelijke theorieën de aantrekkingskracht van steden voor de stedelijke functies wonen, werken & verblijven?*

Het tweede hoofdstuk van dit onderzoek is gebruikt om verschillende wetenschappelijke theorieën te beschouwen die de aantrekkelijkheid van de stedelijke functies wonen, werken en verblijven verklaren. Op basis van deze beschouwing is het volgende model voor de aantrekkelijkheid van de stad gevormd.



Figuur 10: Model aantrekkelijkheid van de stad.

De aantrekkelijkheid van de woonfunctie van de stad wordt positief beïnvloed door woonattracties (o.a. Marlet, 2009) en de klassieke vestigingsfactor betreffende het aanbod van banen (Roscher, 1865). Voor de specifieke woonattracties die van belang zijn bij de *woonplaatskeuze* is gebruik gemaakt van het onderzoek van Marlet (2009). Hieruit kwam een aantal relevante woonattracties naar voren, zie tabel 1 op pagina 16. De negatieve invloed op de aantrekkelijkheid van de woonfunctie van de stad komt van leefbaarheidsproblemen (o.a. Gleaser, Kolko & Saiz, 2001), hoge huizenprijzen en bereikbaarheidsproblemen. Deze laatste factor wordt door Gleaser, Kolko en Saiz (2001) overigens aangeduid als snelheid. De hoogte van de lonen is niet van invloed op de aantrekkelijkheid van een stad in Nederland aangezien de lonen nauwelijks verschillen tussen de verschillende regio's van het land (Marlet, 2009).

De aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad is in het verleden verklaard door een aantal vestigingstheorieën. De door Weber (1909) geïdentificeerde klassieke vestigingsfactoren betreffende; het aanbod van werknemers, het aanbod van afnemers & toeleveranciers en het aanbod van klanten, zijn hier exponenten van. Hiernaast hebben bereikbaarheidsproblemen en hoge grond- huurprijzen een negatieve invloed op de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad (o.a. Myrdal, 1957).

De aantrekkingskracht van de verblijfsfunctie wordt positief beïnvloed door het aanbod van stedelijke attracties (o.a. Law, 1996) en negatief door problemen met de bereikbaarheid (NVM BOG, 2009) en door overlast & onveiligheid (Underwood, 1994). Voor de keuze van de specifieke stedelijke attracties is gebruik gemaakt van de categorisering van Van Dam (2008), en de door Van Dam (2008) bewerkte categorisering van Clement en Gianotten (1996). De categorisering in dit onderzoek is dan ook een combinatie van beide. Voor de verschillende categorieën zijn een aantal ondersteunende stedelijke attracties onderscheiden, zie hiervoor tabel 4 op pagina 30.

De functies van de stad staan niet op zich. Zo is er interactie tussen de twee *structurele* functies van de stad, wonen en werken. Het aanbod van klanten en werknemers heeft namelijk te maken met de aantrekkelijkheid van de stad om in te wonen. Andersom geldt dit voor het aanbod van werkplekken wat afhankelijk is van de aantrekkelijkheid van de stad voor bedrijven en ondernemers. De verblijfsfunctie van de stad staat daarentegen meer op zichzelf, ondermeer omdat verblijven een tijdelijke activiteit is.

De tweede deelvraag:

- *Hoe aantrekkelijk is Zwolle momenteel in het licht van de theorieën die de aantrekkingskracht van steden voor de functies wonen, werken & verblijven verklaren?*

Wonen

Wanneer uitgegaan wordt van de factoren die in dit onderzoek geïdentificeerd zijn dan blijkt Zwolle een aantal aantrekkelijke punten te herbergen. Wat betreft de woonattracties blijkt de aantrekkelijkheid van Zwolle voort te komen uit de culinaire kwaliteit en de natuurlijke ligging van de stad. Wat betreft de andere woonattracties blijkt Zwolle daar ofwel een gemiddeld aanbod van te hebben, dit is het geval bij grote woningen en het aanbod van koopwoningen, ofwel de stad blijkt een beperkt aanbod te hebben, dit is het geval bij;

- de aanwezigheid van een historische binnenstad;
- het aanbod van vooroorlogse woningen;
- het aantal Uittips voor de stad;
- de capaciteit van theaters & poppodia;
- de kwantiteit van het culinaire aanbod;
- het aantal cafés in de stad.

Wat betreft de verschillende woonattracties heeft Zwolle dus niet veel aantrekkelijke punten. Wanneer naar de andere factoren gekeken wordt dan blijkt de stad daarvoor juist wel aantrekkelijk is, zo heeft Zwolle een ruim banenaanbod en relatief beperkt last van: leefbaarheidsproblemen, hoge huizenprijzen en bereikbaarheidsproblemen. De bereikbaarheidsproblemen in Zwolle manifesteren zich voornamelijk op de rijkswegen en het interne wegennet van de stad en niet op de provinciale wegen. Het feit dat een relatief groot deel van de verplaatsingen in Zwolle met de fiets plaatsvindt, levert een bijdrage aan de relatief beperkte hoeveelheid bereikbaarheidsproblemen in de stad.

Met behulp van een multicriteria-analyse is tot een oordeel gekomen over de aantrekkelijkheid van de woonfunctie van de stad waarbij de verschillende factoren cumulatief zijn meegeteld. Via de werkwijze die gebruikt is in dit onderzoek is gebleken dat Zwolle de meest aantrekkelijke stad is om in te wonen. 's-Hertogenbosch bezet de tweede plaats terwijl de verdere ranking afhankelijk is van de analysemethode; bij het gewogen gemiddelde volgen achtereenvolgens; Haarlem, Breda en Amersfoort, terwijl bij de rankingmethode Amersfoort, Haarlem en dan Breda volgen. Het verschil tussen beide analysemethoden wordt dus veroorzaakt door Amersfoort die bij de rankingmethode twee plekken stijgt ten

opzichte van de analysemethode die gebruikt maakt van het gewogen gemiddelde. De basis van de goede score van Zwolle wordt niet gelegd door het ruime aanbod van woonattracties. Dit aanbod is namelijk vrij klein en bleek hiernaast sterk afhankelijk te zijn van de culinaire kwaliteit. De grootste aantrekkingskracht van de stad komt vanuit de hoge score op het aanbod van banen. Hiernaast komt de aantrekkelijkheid van Zwolle voor een groot deel voort uit de goede scores van de stad op de *negatieve* factoren. Zo scoort de stad bovengemiddeld *goed* op: leefbaarheidsproblemen, hoge huizenprijzen en bereikbaarheidsproblemen.

Werken

Voor het bepalen van de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad is gekozen om geen benchmark te doen maar om interviews af te nemen met een aantal strategisch gekozen personen, zie sectie I voor de verantwoording hiervoor.

Het aanbod van werknemers blijkt van redelijk groot belang te zijn voor de bedrijven in Zwolle, ondermeer dankzij het goede arbeidsethos en de loyaliteit van de werknemers uit (de regio) Zwolle. Twee negatieve punten van Zwolle zijn dat de stad momenteel in enige mate problemen begint te ervaren met het aanbod van hoogopgeleid technisch personeel en dat voor de toekomst verwacht wordt dat er een mismatch ontstaat tussen de vraag naar mensen in de techniek & bouw, zorg en het onderwijs en het aanbod van deze mensen. Het belang van het aanbod van werknemers wordt ook onderkend door Lambooy (1995), die "*de mogelijkheden om voldoende (geschoold) personeel aan te trekken op de arbeidsmarkt*" identificeert als een marktrelatie die een bedrijf aangaat.

Het aanbod van afnemers & toeleveranciers en het aanbod van klanten in de stad bleek nauwelijks van belang te zijn. Dit is overeenkomstig met Van den Berg, Van der Meer en Otgaar (1999) die de opkomst van de dienstensector, die minder waarde hecht aan deze traditionele vestigingsfactoren met betrekking tot fysieke locatienmerken, als reden hiervoor zien. Tegenwoordig speelt fysieke nabijheid vooral een rol bij het creëren van *kennisspillers* (Feldman, 1994). Aangezien in Zwolle hiervan nauwelijks sprake is, zie de Onderzoeksverantwoording (pagina 41), is het ook niet verrassend dat het aanbod van afnemers & toeleveranciers in de stad en het aanbod van klanten in de stad nauwelijks van belang is voor de bedrijven in Zwolle.

Op een hoger schaalniveau bleken het aanbod van afnemers & toeleveranciers en het aanbod van klanten van groot belang te zijn voor de bedrijven in Zwolle. *Het belang van afstand* is namelijk gedaald waardoor Zwolle veel voordeel haalt uit de gunstige ligging van de stad. Bedrijven vinden Zwolle dan

ook aantrekkelijk omdat de stad de schakel is tussen het Noordoosten van het land en de rest van Nederland. Dit verleidt sommigen tot de uitspraak "*Zwolle is de poort naar het Noordoosten*". Het belang van ligging wordt ook onderkend door Lambooy (1995) en door Wever (1983). Wever (1983) geeft bijvoorbeeld aan dat ligging een niet-beïnvloedbare externe conditie is die invloed uitoefent op het vestigingsklimaat.

De aantrekkelijkheid van Zwolle voor bedrijven wordt ook sterk positief beïnvloed door het ontbreken van bereikbaarheidsproblemen. De goede bereikbaarheid van de stad bleek namelijk de belangrijkste vestigingsfactor van de bedrijven in Zwolle te zijn. Het belang van bereikbaarheid wordt eveneens onderkend door Pellenbarg, Van Steen & Van Wissen (2005) en door Pen (2002).

Ondanks het feit dat de grondprijzen in Zwolle relatief laag zijn in vergelijking met de benchmarksteden, speelt de factor 'Hoge grond- en huurprijzen' slechts een beperkte rol bij de vestigingskeuze van de bedrijven in Zwolle. Een mogelijke verklaring hiervoor is het feit dat bedrijven vooral binnen hun oorspronkelijke vestigingsregio verhuizen en de gemeente Zwolle de grondprijzen constant benchmarkt met de verschillende steden binnen de regio, waardoor de verschillen in grond- en huurprijzen met andere plaatsen in de regio erg klein zijn.

Verblijven

Het blijkt dat Zwolle, wat betreft de stedelijke attracties die in dit onderzoek zijn meegenomen, een aantal aantrekkingspunten voor bezoekers heeft. Het aantal evenementen in de stad is groot en bovendien heeft de stad veel ruimte voor sport en recreatie. De natuurlijke ligging van de stad is eveneens een pré. Zwolle heeft wat betreft de andere stedelijke attracties een minder ruim aanbod. Zo is het aanbod van cultuur, (fun)shopping en overnachtingsmogelijkheden beperkt. Het aanbod van horeca heeft een gemiddeld niveau dankzij de culinaire kwaliteit die op enkele plaatsen in de stad geserveerd wordt. Wat betreft de andere onderdelen van de horecacategorie, de aantallen cafés, discotheken en restaurants, doet de stad het slecht. Qua bereikbaarheid doet de stad het in vergelijking met de benchmark wel erg goed. Specifiek voor de Zwolse situatie zijn de (percepties van) parkeerproblemen een negatief punt. Met de bouw van een nieuwe parkeergarage worden deze problemen echter aangepakt. De mate van overlast & onveiligheid in Zwolle ten opzichte van andere steden viel niet te bepalen. Wanneer gericht naar Zwolle werd gekeken, werd wel duidelijk dat de binnenstad te maken heeft met overlast van het uitgaanspubliek en dat de veiligheid in de binnenstad de afgelopen jaren gelijk is gebleven.

Ook voor de verblijfsfunctie is tot een oordeel over de aantrekkelijkheid van de stad gekomen waarbij de verschillende factoren cumulatief zijn meegenomen. Onafhankelijk van de analysemethoden die gebruikt zijn in dit onderzoek is 's-Hertogenbosch het aantrekkelijkst gevolgd door Zwolle. Bij het gewogen gemiddelde is Breda de nummer drie en Haarlem de nummer vier terwijl dit bij de ranking-methode juist andersom is. Amersfoort is bij beide analyse-methoden het minst aantrekkelijk. Ook afhankelijk van de analysemethode is de derde (gewogen gemiddelde) of vierde (ranking) plaats van Zwolle wat betreft stedelijke attracties. De tweede plaats van Zwolle in de eindrangordening wordt dan ook voor een groot deel veroorzaakt door het gebrek aan problemen met bereikbaarheid en overlast & onveiligheid. De scores hierop zijn namelijk bovengemiddeld goed. De aantrekkelijkheid van de verblijfsfunctie van de stad zit wat dat betreft dus meer in het niet aanwezig zijn van negatieve invloeden dan in het wel aanwezig zijn van stedelijke attracties.

De derde deelvraag:

- *Aan welke ontwikkelingen is de huidige samenleving onderhevig en wat zijn de algemene gevolgen van deze ontwikkelingen voor de aantrekkelijkheid van Zwolle voor de functies wonen, werken & verblijven?*

De verschillende functies van de stad zijn aan dynamiek onderhevig. Een gevolg van deze ontwikkelingen is de grotere waarde die mensen hechten aan woonattracties bij het kiezen van een woonplaats. Dit kan voor Zwolle negatieve gevolgen hebben aangezien de aantrekkelijkheid van de stad vooral gestoeld is op het banenaanbod en niet op het aanbod van woonattracties (dat namelijk een beperkte omvang heeft). Als gevolg van de bevolkingsgroei die Zwolle te wachten staat dient er een schaa sprong qua woonattracties gemaakt te worden. De daling van de huizenprijzen in minder aantrekkelijke delen van Nederland zal ertoe leiden dat Zwolle relatief gezien minder aantrekkelijk wordt wat betreft deze factor. Dit kan tot gevolg hebben dat starters zich niet in Zwolle vestigen maar elders, de relatief lage leeftijd van de Zwolse bevolking zal in de toekomst in (licht) mindere mate een aantrekkingspunt van de werkfunctie van de stad zijn in vergelijking met nu. Hiernaast zal de stijgende mobiliteit gevolgen hebben voor de aantrekkelijkheid van de woonfunctie van de stad. Afhankelijk van de relatieve toename van de bereikbaarheidsproblemen in Zwolle in vergelijking met de rest van het land, zal de stad ofwel meer, ofwel minder aantrekkelijk worden.

Dit gaat ook op met betrekking tot de werkfunctie van Zwolle. Voor deze functie is de uitkomst nog meer van belang aangezien de aantrekkelijkheid van de stad voor deze functie voor een groot deel voortkomt uit de goede bereikbaarheid van Zwolle. Het feit dat *afstand nog minder van belang* wordt, heeft negatieve gevolgen voor de stad aangezien ligging een belangrijke peiler vormt onder de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van Zwolle. De aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad is via de factor aanbod van werknemers ook deels afhankelijk van de aantrekkelijkheid van de woonfunctie van de stad. Aangezien het aanbod van werknemers in de toekomst problemen op zou kunnen gaan leveren voor bedrijven, als gevolg van de grote uitstroom van (pensionerende) werknemers, zal het van belang zijn om de woonfunctie van de stad aantrekkelijk te houden (voor een relatief jonge doelgroep) om zo voldoende aanbod van (potentiële) werknemers te houden. Ook zou het ruime aanbod van uitgeefbaar bedrijventerrein de stad aantrekkelijker kunnen maken aangezien het aanbod in de rest van Nederland waarschijnlijk zal gaan dalen als gevolg van het Rijksbeleid gericht op herontwikkeling. Een mogelijk negatief gevolg hiervan is de veroudering, of wellicht zelfs verloedering, van de bestaande bedrijventerreinen.

Wat betreft de verblijfsfunctie van de stad krijgen de meeste stedelijke attracties te maken met een stijgende toeloop, ondermeer als gevolg van bevolkingsgroei en de intensivering van het tijdsgebruik. Dit betreft vooral stedelijke attracties in de categorieën; cultuur, horeca (fun)shopping, entertainment/evenementen en omgeving. De stijgende toeloop kan een tweetal consequenties hebben, ofwel er gaan capaciteitstekorten ontstaan, ofwel er ontstaat een mogelijkheid om een schaa sprong te maken. Hiernaast zou het ontstaan van de "Zilvervloot" een kans kunnen bieden aangezien deze *doelgroep* beschikt over zowel tijd als geld. De stijgende mobiliteit zou ook bij deze stedelijke functie de aantrekkelijkheid kunnen doen stijgen, indien de toename relatief klein is, of kunnen doen dalen, indien de toename relatief groot is.

De vierde deelvraag:

- *Welke strategieën moet Zwolle volgen om zowel juist in te spelen op de huidige aantrekkingskracht van de stad voor de functies wonen, werken & verblijven als de gevolgen van de ontwikkelingen waaraan deze functies blootstaan, en welke mogelijke maatregelen kunnen deze strategieën ondersteunen?*

Met de huidige aantrekkelijkheid en de verschillende ontwikkelingen in het

achterhoofd, vallen er een aantal strategieën met ondersteunende, mogelijke maatregelen te formuleren die ter indicatie, en als inspiratie kunnen dienen bij het vergroten van de aantrekkelijkheid van de stad.

- Strategie: investeer in woonattracties.

Aangezien Zwolle een beperkt aanbod van woonattracties heeft en haar aantrekkelijkheid voor een groot deel haalt uit het banenaanbod, is de ontwikkeling dat het belang van woonattracties bij de *woonplaatskeuze* van mensen stijgt en het belang van het aanbod van banen daalt, er één met negatieve gevolgen voor de stad. Om aantrekkelijk te blijven is het dus verstandig om te investeren in woonattracties. Ook gezien het feit dat bedrijven bij hun vestiging *minder beperkt worden door afstand* en daardoor relatief gezien meer waarde hechten aan het aanbod van werknemers, is investeren in woonattracties een juiste manier van handelen. Een aantrekkelijke woonstad levert namelijk een ruim (en goed opgeleid) aanbod van werknemers op waar bedrijven van kunnen profiteren. Er zou gefocust kunnen worden op jongeren aangezien zij aantrekkelijke potentiële werknemers zijn en zij de stad vitaler kunnen maken waardoor de stad beter bestand is tegen vergrijzing.

- Mogelijke maatregelen: verkoop bestaande huurwoningen; bouw grote koopwoningen in een vooroorlogse stijl; vergroot de capaciteit van theaters en poppodia; stimuleer de samenwerking met, en tussen culturele instellingen.
- Mogelijke maatregelen specifiek voor jongeren: bouw starterwoningen; bouw studentenwoningen; verruim en versoepel de vergunningverlening m.b.t. restaurants en cafés; acquisitie van horecaondernemers; vergroot de aanloop bij de horeca; creëer concentratiepunten voor de horeca.

- Strategie: intensiveer de samenwerking met de onderwijsinstellingen in de stad.

Een goede samenwerking met de onderwijsinstellingen in de stad heeft een tweetal voordelen. Ten eerste kunnen onderwijsinstellingen het aanbod van (goed) geschoolde werknemers in de stad vergroten en ten tweede kunnen onderwijsinstellingen het aantal jongeren in de stad vergroten wat de stad vitaler maakt, en daardoor beter bestand tegen bijvoorbeeld vergrijzing.

- Mogelijke maatregelen: creëer een overlegorgaan met daarin vertegenwoordigers van zowel de gemeente als de onderwijsinstellingen.

- Strategie: behoud, en vergroot waar mogelijk, de bereikbaarheid van de stad.

Gezien het feit dat de goede bereikbaarheid van Zwolle momenteel de belangrijkste vestigingsfactor is voor de bedrijven in de stad, is het belangrijk om deze bereikbaarheid goed te houden. Vooral de rijkswegen en de interne ontsluiting van de stad lopen het risico te maken te krijgen met congestie aangezien deze wegen momenteel al op enige momenten problemen ervaren met de doorstroming.

- Mogelijke maatregelen: verbeter het openbaar vervoer; stimuleer het fietsgebruik.

- Strategie: investeer in stedelijke attracties.

Het vergroten van het aantal stedelijke attracties is verstandig aangezien de verblijfsfunctie van Zwolle niet bijzonder aantrekkelijk bleek te zijn. Bovendien kwam deze aantrekkelijkheid vooral uit de afwezigheid van problemen met betrekking tot bereikbaarheid en overlast & onveiligheid. Hiernaast kunnen de verschillende stedelijke attracties in Zwolle stijgende bezoekersaantallen verwachten als gevolg van bevolkingsgroei en de intensivering van het tijdsgebruik. Investeren in stedelijke attracties is dus gewenst.

- Mogelijke maatregelen: verruim en versoepel de vergunningverlening m.b.t. restaurants en cafés; acquisitie van horecaondernemers; vergroot de aanloop bij de horeca; creëer concentratiepunten voor de horeca; vergroot de capaciteit van theaters en poppodia; stimuleer de samenwerking met, en tussen culturele instellingen.
- Mogelijke maatregelen specifiek voor de "Zilvervloot": benut de historische binnenstad beter; benut de natuurlijke ligging van de stad beter; organiseer evenementen met de "Zilvervloot" als doelgroep; benut de ligging aan het water beter.

7.2 Beantwoording probleemstelling

De probleemstelling van dit onderzoek was als volgt:

- *Op welke wijze kan de aantrekkelijkheid van de stad Zwolle voor de stedelijke functies wonen werken & verblijven verklaard worden en met welke mogelijke maatregelen kan de aantrekkingskracht van Zwolle voor deze functies in de toekomst behouden of zelfs verder vergroot worden?*

De aantrekkelijkheid van de woonfunctie van Zwolle komt grotendeels voort uit het ruime banenaanbod in de stad. De score van de stad op woonattracties is

daarentegen benedengemiddeld, buiten culinaire kwaliteit en natuurlijke ligging heeft Zwolle een beperkt aanbod van woonattracties. De stad heeft hiernaast profijt van het ontbreken van negatieve invloeden. Zo is de leefbaarheid goed, zijn de huizenprijzen relatief laag en zijn er slechts beperkt problemen met de bereikbaarheid. Wat betreft de aantrekkelijkheid van de stad voor bedrijven heeft Zwolle voordeel van haar gunstige ligging en haar goede bereikbaarheid, dit leidt zodoende ook tot het ruime banenaanbod in de stad. De aantrekkelijkheid van Zwolle voor zowel bewoners als bedrijven is dus grotendeels gebouwd op ligging en bereikbaarheid. Wat betreft de verblijfsfunctie van de stad blijkt Zwolle redelijk aantrekkelijk te zijn. Het aanbod aan stedelijke attracties is vrij gemiddeld en ook voor deze stedelijke functie speelt de afwezigheid van negatieve invloeden, te weten overlast & onveiligheid en bereikbaarheidsproblemen, een grote rol bij het bepalen van de aantrekkelijkheid van Zwolle.

Zwolle heeft nog veel te winnen qua woonattracties; een investering hierin is dus gewenst. Ook vanuit het oogpunt van de aantrekkelijkheid van de stad voor bedrijven is dit het geval aangezien bedrijven in de toekomst in toenemende mate waarde hechten aan het aanbod van (jonge, goedopgeleide) werknemers, die zich op hun beurt weer sterker aangetrokken voelen door woonattracties en minder sterk door het banenaanbod in de stad. Om het aanbod van jonge, goed opgeleide werknemers te vergroten is het ook gewenst om de samenwerking tussen de gemeente en de verschillende onderwijsinstellingen in de stad te intensiveren. Aangezien de afwezigheid van bereikbaarheidsproblemen geldt als het belangrijkste vestigingsmotief voor bedrijven en hiernaast ook een positieve invloed heeft op de aantrekkelijkheid van de stad voor bewoners en bezoekers, is het behouden van de goede bereikbaarheid van Zwolle erg wenselijk. Dit vergt een inspanning omdat de mobiliteit stijgt. In Zwolle geldt wat betreft stedelijke attracties ter ondersteuning van de verblijfsfunctie van de stad geldt hetzelfde als voor woonattracties; op dit vlak heeft de stad nog veel te winnen. Gezien het feit dat de "Zilvervloot" over tijd en geld beschikt en in omvang groeit, lenen de stedelijke attracties die gericht zijn op deze *doelgroep* zich in het bijzonder voor een investering.

7.3 Reflectie en vervolgonderzoek

Reflectie

Dit onderzoek naar de aantrekkelijkheid van de stad is één van de vele die uitgevoerd worden. De uitkomsten van deze onderzoeken zijn in meer of (veelal) mindere mate praktisch bruikbaar. Voor dit onderzoek is gekozen om een zo concreet mogelijk uitgangpunt te nemen om op deze wijze de praktische

bruikbaarheid zo groot mogelijk te houden. Hierdoor zijn er wel een aantal onzekerheden in het onderzoek geslopen.

Een onzekerheid die onvermijdelijk is in vrijwel alle onderzoeken naar aantrekkelijkheid is het feit dat deze onderzoeken tot op zekere hoogte gebouwd zijn op generaliseringen. De woonattracties die gebruikt zijn kunnen bijvoorbeeld verschillende doelgroepen aanspreken. Mensen die het theater bezoeken zijn namelijk niet in alle gevallen ook bezoekers van de verschillende cafés in de stad. Ook binnen de woonattracties is er variatie die genegeerd wordt. Zo trekt een grand café andere bezoekers dan het buurtcafé. Voor een gerichter beeld van een aantrekkelijke stad zou er dus meer gefixeerd moeten worden op één (afgebakende) doelgroep.

Een andere onzekerheid is de mate van rationaliteit die verwacht wordt bij de keuze van een stad door potentiële bewoners, bedrijven en bezoekers. Bijvoorbeeld; als stad A beter scoort op een bepaalde factor of categorie dan stad B, hoeft dit niet te betekenen dat de bewoner, het bedrijf of de bezoeker automatisch deze stad kiest. Een groot aantal zachte en subjectieve motieven wordt op deze wijze namelijk genegeerd. Neem bijvoorbeeld het imago van een stad, hoewel de invloed hiervan nauwelijks meetbaar is wordt de invloed ervan wel erkend. Zo worden er forse sommen geld geïnvesteerd om het imago van een stad te verbeteren. Den Haag heeft bijvoorbeeld in 2007 ongeveer acht miljoen uitgetrokken om de stad neer te zetten als "*Internationale stad, stad van recht, vrede en veiligheid*" (www.communicatieonline.nl, 2007). Wat betreft Zwolle wordt het beeld dat mensen van de stad hebben voor een (groot) deel bepaald door de aanwezigheid van toprestaurant de Librije.

Hiernaast worden in dit onderzoek sociale verbanden buiten beschouwing gelaten terwijl mensen vaak rekening houden met familie en vrienden als zij kiezen voor een bepaalde stad als hun woonplaats. De Jong en Fawcett (1981; in: Mulder, 1996) benoemen verwantschap (vrienden en familie dichtbij) dan ook als een doel dat mensen in meer of mindere mate (afhankelijk van het individu) willen bereiken bij een verhuizing. Nabijheid van vrienden en familie is echter geen intrinsieke karakteristiek van een stad waardoor deze factor niet is meegenomen in dit onderzoek.

Een andere onzekerheid in dit onderzoek is het gebruik van indicatoren. Zoals eerder al vermeld is een indicator "een verschijnsel dat op iets wijst" of "een factor dat iets aangeeft". Hierdoor moeten de uitkomsten van dit onderzoek niet als absolute kwantitatieve maten voor aantrekkelijkheid gezien worden maar meer als kwalitatieve weergaven van de aantrekkelijkheid. De betrouwbaarheid van de

uitkomsten zou daarentegen wel vergroot kunnen worden door extra indicatoren toe te voegen.

Tot slot hadden ook andere factoren, woonattracties en stedelijke attracties in dit onderzoek meegenomen kunnen worden. Hiervoor is al eerder de metafoor van een *continuüm* gebruikt om aan te geven dat de gebruikte factoren, woonattracties en stedelijke attracties slechts een selectie zijn uit een breed scala. De steden die in dit onderzoek dus aantrekkelijk zijn zullen wat betreft andere factoren, woonattracties en stedelijke attracties wellicht onaantrekkelijk zijn, en vice versa natuurlijk.

Vervolgonderzoek

Dit onderzoek heeft de aantrekkelijkheid van Zwolle bepaald op een aantal vlakken en via een bepaalde werkwijze. Voor vervolgonderzoek zou het wellicht interessant zijn om eens een nadere blik te werpen op specifiekere doelgroepen voor de drie stedelijke functies. Zo zou de aantrekkelijkheid van de stad puur en alleen voor jongeren eens bekeken kunnen worden. Dit zal een ander beeld opleveren omdat zij andere woonattracties van belang vinden. Wellicht is de natuurlijke ligging van een stad dan minder van belang en het avondleven in de stad juist meer van belang. Met de weging van deze woonattracties zou in die gevallen dan ook *gespeeld* kunnen worden. Wat betreft de werkfunctie van de stad zou de aantrekkelijkheid voor een bepaalde specifieke bedrijfstak bekeken kunnen worden, bijvoorbeeld de zakelijke dienstverlening. Dit zou ook op kunnen gaan voor de verblijfsfunctie van de stad. In dit onderzoek is bijvoorbeeld naar voren gekomen dat Zwolle relatief weinig mogelijkheden biedt tot (fun)shopping en vervolgonderzoek zou kunnen achterhalen waarom er zo weinig winkels gericht op (fun)shopping in de stad aanwezig zijn. Ook zou bij de aantrekkelijkheid van de werkfunctie apart aandacht besteed kunnen worden aan de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Zo is de nabijheid van een station voor sommige (kantoor)bedrijven zelfs een belangrijke vestigingsfactor.

Slotwoord

Tijdens mijn stage heb ik de mogelijkheid gekregen om gebruik te maken van de kennis die aanwezig is binnen de gemeentelijke organisatie van Zwolle, in het bijzonder de kennis van mijn beide begeleiders en van de verschillende geïnterviewde personen. Hiernaast heb ik ook gebruik mogen maken van de faciliteiten van de gemeente. Hierbij dan ook een woord van dank voor deze ondersteuning.

Ook tijdens het schrijven van deze scriptie zijn er enkele onderzoeken uitgevoerd naar de aantrekkelijkheid van verschillende steden. Zo heeft Zwolle op de ranglijst van de Atlas voor Gemeenten 2010 in de sociaal-economische index een vijfde plaats behaald, de derde plaats hierin was weggelegd voor Amersfoort, en de stad heeft in de woonaantrekkelijkheidsindex een achtste plaats behaald, hierbij had Amersfoort de 13 plaats. In het onderzoek van Elsevier naar de beste gemeente om in te wonen is Zwolle als 33^e geëindigd, ondermeer achter: Amersfoort, Breda en Haarlem. Elsevier heeft ook gekeken naar de aantrekkelijkheid van de stad voor één bepaalde doelgroep, hieruit bleek dat Zwolle; 8^e stond qua aantrekkelijkheid voor jongeren, niet in de top 25 stond met betrekking tot ouderen, niet in de top 25 stond met betrekking tot gezinnen en 15^e stond qua aantrekkelijkheid voor Dinky's ("*double income no kids*").

De variatie in eindoordelen in de verschillende onderzoeken naar de aantrekkelijkheid van de stad, voornamelijk veroorzaakt door de keuze van aantrekkingspunten en wegingsfactoren, is hierbij weer eens bevestigd. Het volkomen objectief beoordelen van de algehele aantrekkelijkheid van een stad kan dan ook als een utopie beschouwd worden, de wensen van mensen zijn namelijk sterk individueel bepaald. Een stad kan dus ook maar tot op zekere hoogte voorzien in een algeheel aantrekkelijke woonomgeving. De woorden van Italo Calvino (1923-1985) hebben hun waarde dus niet verloren:

"Je houdt van een stad, niet om haar 7 of 77 attracties, doch omdat zij aan jouw speciale behoefte beantwoordt."

Bibliografie

Literatuur

Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2000) Spitsstroken. Samenvatting van de evaluaties van drie spitsstroken tussen aansluitingen & Overzicht van recente ontwikkelingen op het gebied van de benuttingsmaatregel Dynamische Indeling Dwarsprofiel (DID). Eindrapport. Beschikbaar op internet: <http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/9/7/97195/Evaluatie_drie_spitsstroken.pdf>, Geciteerd op 2 Juni 2010.

Aghion, P., Bolton, P. (1997) A theory of trickle-down growth and development. *The review of economic studies*, 64, pp: 151-172.

Andersen, H.S. (2008) Why do residents want to leave deprived neighbourhoods? The importance of residents' subjective evaluations of their neighbourhood and its reputation. *Journal of housing and the built environment*, Volume: 23, Issue: 2 (June 1, 2008), pp: 79-101.

ANP (2010) Verhuizen banen schaadt economie niet. Beschikbaar op internet: <http://www.tweedekamer.nl/nieuws/anp_nieuws/anpnieuws.jsp?open&file=0001D07E>, Geciteerd op 17 Mei 2010.

Arentze, T., Timmermans, H. (2007) Congestion pricing scenarios and change of job or residential location: Results of a stated adaptation experiment. *Journal of Transport Geography* Volume 15, Issue 1, January 2007, pp: 56-61.

Atlas voor gemeenten (2008) Stadsfoto Zwolle 2008.

Atlas voor gemeenten (2010) Atlas voor gemeenten 2010. Nijmegen: VOC uitgevers.

Atzema, O.A.L.C., Rietveld, P. en Shefer D. (2005) *Regions, Land Consumption and Sustainable Growth. Assessing the Impact op het Public and Private Sectors.* Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.

Bedrijfschap Horeca en Catering (2009) Gemeentelijke leges 2009. Beschikbaar op internet: <http://www.kenniscentrumhoreca.nl/Libraries/Over_Pub_Wet_en_regelgeving/100129_Rapport_leges_december_2009_herzien_2.sflb.ashx>, Geciteerd op 31 mei 2010.

Berg, G.J. van den (1981) Inleiding tot de Planologie. Alphen aan den Rijn/Brussel: Samsom Uitgeverij.

Berg, L. van den, Klaassen, L. H. en Meer, J. van der (1990) Marketing Metropolitan Regions. Rotterdam: European Institute for Comparative Urban Research.

Berg, L. van den, Meer, J. van der en Otgaar, A.H.J. (1999) De Aantrekkelijke Stad: Katalysator voor Economische Ontwikkeling en Sociale Revitalisering. European Institute for Comparative Urban Research (EURICUR) Erasmus Universiteit Rotterdam.

Berg, L. van den, Mingardo, G., Pol, P.M.J. en Speller, C.J.M. (2005) The Safe City; Safety and Urban Development in European Cities. Aldershot: Ashgate.

Berkenvelder, F.C. (1980) Korte geschiedenis van Zwolle. Beschikbaar op internet: <<http://www2.historischcentrumoverijssel.nl/zwolle/zw/gaszwinh.htm>>, Geciteerd op 16 Maart 2010.

Blijleven, E., Esseboom, R. (2007) De Dordtse horeca in ontwikkeling. Knelpunten, kansen en plan van aanpak 2007-2012. Gemeente Dordrecht. Beschikbaar op internet: <http://cms.dordrecht.nl/Dordrecht/up/ZaquoivdImC_Horeca_Actieplan.pdf>, Geciteerd op 1 Juni 2010.

Blijleven, E., Marlet, G. (2003) Wonen aan de Zaan. Breukelen: Nyfer.

Bodegom, R. van (2007) Dé oplossing voor het startersprobleem bestaat niet. Building Innovation Mei 2007. Beschikbaar op internet: <<http://www.kei-centrum.nl/websites/kei/files/KEI2003/documentatie/buildinginnovation-startersproblematiek-mei2007.pdf>>, geciteerd op 17 Mei 2010.

Borgers, A., Timmermans, H. (1993) Transport facilities and residential choice behavior: A model of multi-person choice processes. *Papers in regional science; The Journal of the RSAI* 72, 1, pp:45-61.

Brakman, S., Garretsen, H. en Marrewijk, C. van (2009) *The new introduction of geographical economics*. Cambridge: Cambridge University Press.

Braun, E. (2008) *City Marketing. Towards an integrated approach*. Rotterdam.

Breedveld, K., van den Broek, A. (2003) *De meerkeuzemaatschappij, facetten van de temporele organisatie van verplichtingen en voorzieningen*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP).

Breedveld, K., Broek, van den A., (2006) *Volume vrije tijd naar persoonskenmerken*. Beschikbaar op internet: <<http://www.tijdbesteding.nl/hoelangvaak/vrijetijd/persoonskenmerken/20061018.htm>>, Geciteerd op 12 Maart 2010.

Breedveld, K., Broek, van den A., (2006) *Wat Nederlanders doen in hun vrije tijd*. Beschikbaar op internet: <<http://www.tijdbesteding.nl/hoelangvaak/vrijetijd/algemeen/20061018.html>>, Geciteerd op 12 Maart 2010.

Brounen, D., Jennen, M. (2008) *Local Office Rent Dynamics. A Tale of Ten Cities*. *Journal of real estate finance and economics*, Volume: 39, Issue: 4 (November 1, 2009), pp: 385-402.

Bruinsma, G.J.N., Bernasco, W. (2004) *De Stad en Sociale Onveiligheid. Een State-of-the-Art van wetenschappelijke kennis in Nederland*. Nederlands Studiecentrum Criminaliteit en Rechtshandhaving (NSCR). Beschikbaar op internet: <<http://www.nicis.nl/kenniscentrum/binaries/stip/bulk/producten/de-stad-en-sociale-onveiligheid-state-of-the-art2005.pdf>>, Geciteerd op 9 Juni 2010.

Brüllhart, M., Mathys, N.A. (2008) *Sectoral agglomeration economies in a panel of European regions*. *Regional Science and Urban Economics* Volume 38, Issue 4, July 2008, Pages 348-362.

Bruni, L. (1964) Internal Economies of Scale with a Given Technique. Published by: Blackwell Publishing, The Journal of Industrial Economics, Vol. 12, No. 3 (Jul., 1964), pp: 175-190.

Burns, T., Britton, A., Quirk, R., Matias, P. en Mason, J. (1986) The Interpretation and Use of Economic Predictions [and Discussion]. Proceedings of the Royal society of London. Ser. A, mathematical and physical sciences, Volume: 407, Issue: 1832 (September 8, 1986), pp: 103-125.

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

Centraal Planbureau (2006) Welvaart en Leefomgeving. De studie Welvaart en Leefomgeving is een gezamenlijk project van het Centraal Planbureau, het Milieu- en Natuurplanbureau en het Ruimtelijk Planbureau. Beschikbaar op internet <<http://www.cpb.nl/nl/pub/cpbreeksen/bijzonder/64/bijz64.pdf>>, Geciteerd op 3 Mei 2010.

Cheshire, P.C. (1990) Explaining the recent performance of the European Community's major urban regions, Urban Studies, 27, pp: 311-334.

Christensen, J.L., Drejer, I. (2005) The Strategic Importance of Location: Location Decisions and the Effects of Firm Location on Innovation and Knowledge Acquisition. European Planning Studies Vol. 13, No. 6, September 2005.

Commissie van Overleg Sectorenraden (COS) (2007) Rapport Horizonscan 2007. Naar een toekomstgerichte beleids- en kennisagenda. Den Haag: COS. Beschikbaar op internet: <http://www.horizonscan.nl/uploads/File/COS%20HS2007%20rapport_def%20lores2%20pk.pdf>, Geciteerd op 19 mei 2010.

Cracolici, M.F., Nijkamp, P. (2009) The attractiveness and competitiveness of tourist destinations: A study of Southern Italian regions. Tourism Management, Volume 30, Issue 3, June 2009, Pages 336-344.

Dam, K.C. van (2008) Leisure & Gebiedsontwikkeling. Een theoretisch onderzoek naar het nut en de noodzaak van leisure in combinatie met retail als onderdeel van een gebiedsontwikkeling. Utrecht.

Dehon, C., McCathie, A. en Verardi, V. (2009) Uncovering excellence in academic rankings: a closer look at the Shanghai ranking. *Scientometrics*, Volume: 83, Issue: 2 (May 1, 2010), pp: 515-524.

Dekkers, S., Homburg, G. (2006) Evaluatie cameratoezicht op openbare plaatsen. Nulmeting. Regioplan. Onderzoek uitgevoerd door Regioplan Beleidsonderzoek in opdracht van Ministerie van Binnenlandse Zaken en koninkrijksrelaties. Beschikbaar op internet: <http://cms.veiligheid.heerlen.nl/CMS/download_acrhief/eindrapport-1371-cameratoezicht23mei2006.pdf>, Geciteerd op 1 juni 2010.

Diaconu, L. (2007) Low-cost strategies in the context of global market dynamics. *Scientific annals of the "Alexandru Ioan Cuza" University of Iasi : economic sciences series*, Volume: 2007, Issue: (2007), pp:121-125.

Ditton, J., Short, E., Phillips, E., Norris C. en Armstrong G. (1999) The Effect of Closed Circuit Television on Recorded Crime Rates and Public Concern About Crime in Glasgow (Edinburgh: Central Research Unit, The Scottish Office, 1999).

Driesen, C. (2009) Adje is structureel. *De Pers*. Beschikbaar op internet: <<http://www.depers.nl/binnenland/324420/Adje-is-structureel.html>>, Geciteerd op 31 Mei 2010.

Economisch Instituut voor de Bouw (EIB) (2010) Kantorenleegstand. Probleemanalyse en oplossingsrichtingen. Beschikbaar op internet: <<http://www.eib.nl/Rapportage%20Kantorenleegstand%20EIB.pdf>>, Geciteerd op 13 Juli 2010.

Ecorys (2002) Parkmanagement. Rendement, kwaliteit en duurzaamheid. Rotterdam: Ecorys/Kolpron.

Europese Commissie (2006) Productiviteit: de sleutel tot het concurrentievermogen van de Europese economieën en ondernemingen. Beschikbaar op internet: <http://europa.eu/legislation_summaries/enterprise/industry/n26027_nl.htm>, Geciteerd op 2 Juni 2010.

Farrington, D.P., Welsh, B.C. (2002) Improved street lighting and crime prevention, *Justice Quarterly*, 19: 313-342.

Feldman, M.P. (1994), The geography of innovation. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers.

Feldman, M.P. (1999) The new economics of innovation, spillovers and agglomeration: A review of empirical studies, *Economics of Innovation and New Technology*, 8, pp. 5–25.

Florida, R. (2002) *The Rise of the Creative Class: And how it's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. New York: Basic Books.

GBA Zwolle (2009) Beschikbaar op internet: <zwolle.buurtmonitor.nl>, Geciteerd 17 Maart 2010.

Gemeente Enschede (2005) Beleidsplan openbare verlichting 2006-2009. Enschede: Gemeente Enschede. Beschikbaar op internet: <http://www.enschede.nl/gemeente/actueel/gemeenteraad/00068/11873_openbare_verlichtingsplan.pdf>, Geciteerd op 9 Juni 2010.

Gemeente Kampen (2010) Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan gemeente Kampen.

Gemeente Zwolle (2007) Kloppend Zwolle. Buzzer, beknopte informatie uit de binnenstadsmonitor 2007.

Gemeente Zwolle (2009) Masterplan sportaccommodaties.

Gemeente Zwolle (2008) Onderzoek buurt voor buurt 2009. Zwollenaren over leefbaarheid en veiligheid.

Gemeente Zwolle (2008) Structuurplan Zwolle 2020.

Gemeente Zwolle (2009) Zwolle bij de hand 2009. Kerncijfers.

Gemeenteboek PropertyNL (2009) Zwolle.

GFK Panel Services Benelux (2009) Ruimte op de woningmarkt. In opdracht van VROM. Beschikbaar op internet: <<http://www.vrom.nl/infowonen/docs/Ruimte%20op%20de%20woningmarkt.pdf>>, Geciteerd op 9 Maart.

Gibbons, S., Machin, S. (2008) Valuing school quality, better transport, and lower crime: evidence from house prices. *Oxford Review of Economic Policy*, Volume 24, Number 1, 2008, pp: 99-119.

Glaeser, E.L. (2005) Edward L. Glaeser, Review of Richard Florida's *The Rise of the Creative Class*. *Regional Science and Urban Economics* Volume 35, Issue 5, September 2005, Pages 593-596.

Glaeser, E.L. (2005) Reinventing Boston: 1630-2003. *Journal of Economic Geography*, 5, 2, pp: 119-153.

Glaeser, E.L., Kolko, J., en Saiz, A. (2001) Consumer City. *Journal of economic geography* 1, pp: 27-50.

GOBT (2009) Bezoek aan toeristische attracties Overijssel; een analyse van de ontwikkelingen 2004-2008, Deventer: GOBT.

Golen, B. van, Segeren, A. en Tuunter, E. (2006) Leisure moet je plannen: pleidooi voor een integraal gemeentelijk vrijetijdsbeleid. *ROM: maandblad voor ruimtelijke ontwikkeling*, Volume 24; nummer 5 (Mei), pp 37-41.

Gough, C., Shackley, S. (2006) Towards a multi-criteria methodology for assessment of geological carbon storage options. *Earth and Environmental Science*, Volume 74, Numbers 1-3 / January, 2006, pp: 141-174.

Gordon, I. (1999) Internationalization and Urban Competition. *Urban Studies*, Vol. 36, Nos 5-6, 10001-1016, 1999.

Greenbaum, R.T., Tital, G.E. en Petras, T.L. (2006) Crime and Residential Choice: A Neighborhood Level Analysis of the Impact of Crime on Housing Prices. *Journal of quantitative criminology*, Volume: 22, Issue: 4 (December 1, 2006), pp: 299-317.

Griliches, Z. (1979) Issues in assessing the contribution of R&D to productivity growth. *Bell Journal of Economics* 10: pp: 92–116.

Gyourko, J. (1991) How accurate are quality-of-life rankings across cities? *Business Review* (Federal Reserve Bank of Philadelphia); Mar/Apr91, p3, 12p, 3 Charts.

Haarms, L. (2006) *Op weg in de vrije tijd. Context, kenmerken en dynamiek van Vrijetijds mobiliteit.* Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP).

Haarms, L. (2008) *Overwegend onderweg. Proefschrift ter verkrijging van de graad van doctor aan de Universiteit Utrecht.* Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP).

Hal, E. (2009) *Gratis OV is OK!* Artikel geschreven voor Verkeerskundige Werkdag van CROW (papercongres). Beschikbaar op internet via:
<<http://www.eindhoven.nl/web/show/id=750130>>, Geciteerd op 2 Juni 2010.

Hall, P.A., Soskice D. (2001) *Varieties of capitalism: the institutional foundations of comparative capitalism.* Oxford: Oxford University Press.

Ham, S., Levin, S., Zlot, A.I., Andrews, R.R. en Miles, R. (2004) Ranking of cities according to public health criteria: pitfalls and opportunities. *American journal of public health* (1971), Volume: 94, Issue: 4 (April 1, 2004), pp: 546-549.

Heinen, E. (2009) *Fietsgebruik slim stimuleren.* Verkeerskunde. Uitgever: ANWB BV, Hoofdafdeling Algemeen Ledenbelang. Beschikbaar op internet:
<<http://www.verkeerskunde.nl/fietsgebruik>>, Geciteerd op 2 Juni 2010.

Hissel, S.C.E.M., Dekkers S. (2008) *Evaluatie cameratoezicht op openbare plaatsen. Tweemeting. Regioplan. Onderzoek uitgevoerd door Regioplan* Beleidsonderzoek in opdracht van Ministerie van Binnenlandse Zaken en koninkrijksrelaties. Beschikbaar op internet:
<http://www.vng.nl/Documenten/Extranet/Bjz/Oov/Openbare%20Orde/BZK_evaluatiecameratoezicht_008.pdf>, Geciteerd op 1 Juni 2010.

Hospers, G.J., Desrochers, P. en Sautet, F. (2008) The next Silicon Valley? On the relationship between geographical clustering and public policy. *International entrepreneurship and management journal*, Volume: 5, Issue: 3 (September 1, 2009), pp: 285-299.

Hunt, J.D., Abraham J.E. (2007) Influences on bicycle use, *Transportation*, (34), pp. 453-470.

Hymer, S.H. (1979) *The Multinational Corporation. A Radical Approach.* Cambridge: Cambridge University Press.

Jaarsma, C.F. (2008) Collegedictaat WUR, REIS onderdeel infrastructuur.

Jacobs, J. (1969) *The economy of cities.* New York: Random House.

Jong, A. de. (2005) Bevolkingsprognose 2004–2050: veronderstellingen. CBS. Beschikbaar op internet: <<http://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/8BC439C5-295F-4D6E-840E-A6583E79AC31/0/2005k1b15p019art.pdf>>, Geciteerd op 20 Mei 2010.

Jong, F. de (2009) Attractieparken niet bang voor recessie. Beschikbaar op internet: <http://www.ser.nl/nl/publicaties/overzicht%20ser%20bulletin/2009/februari_2009/06.aspx>, Geciteerd op 10 Mei 2010.

Keeney, R. and Raiffa, H. (1993) *Decisions with Multiple Objectives: Preferences and Value Trade-Offs*, Cambridge University Press, Cambridge.

Keicentrum (2007) Welke mogelijkheden zijn er voor starters op de woningmarkt. Beschikbaar op internet: <http://www.keicentrum.nl/view.cfm?page_id=1899&item_type=vraag_en_antwoord&item_id=109>, Geciteerd op 31 mei 2010.

Keicentrum (2010a) Argumenten voor verkoop huurwoningen. Beschikbaar op internet: <http://www.kei-centrum.nl/view.cfm?page_id=2782>, Geciteerd op 31 Mei 2010.

Keicentrum (2010b) Argumenten tegen verkoop huurwoningen. Beschikbaar op internet: <http://www.kei-centrum.nl/view.cfm?page_id=7511>, Geciteerd op 31 Mei 2010.

Keicentrum (2010c) Op welke manieren worden huurwoningen verkocht?
Beschikbaar op internet: <http://www.kei-centrum.nl/view.cfm?page_id=2783>,
Geciteerd op 31 Mei 2010.

Keicentrum (2010d) Hoe werkt de verkoop van huurwoningen uit in de praktijk?
Beschikbaar op internet: <http://www.kei-centrum.nl/view.cfm?page_id=2784>,
Geciteerd op 31 Mei 2010.

Kenniscentrum Recreatie (2004) Recreatiebedrijven en beschermde
natuurgebieden. Den Haag: Kenniscentrum Recreatie.

Kenniscentrum Recreatie (2008) De toekomst van toerisme, recreatie en vrije
tijd. Den Haag: Kenniscentrum Recreatie. Beschikbaar op internet:
<[http://www.stichtingrecreatie.nl/kicproj.nsf/0/C71250807EBAE147C1257553003B9813/\\$file/Strategische_Dialogo_Recreatie.pdf](http://www.stichtingrecreatie.nl/kicproj.nsf/0/C71250807EBAE147C1257553003B9813/$file/Strategische_Dialogo_Recreatie.pdf)>, Geciteerd op 10 Mei 2010.

Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid (2008) Mobiliteitsbalans 2008. Congestie
in perspectief. Den Haag

Kotkin, J. (2006) Urban Legend. The craze over coffeeshops and condos won't
revive American cities. Improving urban life for the middle class will. Beschikbaar
op internet: <http://www.democracyjournal.org/pdf/2/DAJOI2_20-33_Kotkin.pdf>,
Geciteerd op 10 Mei 2010.

Kullberg, J., Kulu-Glasgow, I. (2009) Building Inclusion. Housing and Integration
of Ethnic Minorities in the Netherlands. Den Haag: SCP. Beschikbaar op internet:
<<http://www.scp.nl/dsresource?objectid=21810&type=org>>, Geciteerd op 7 Juni.

Lambooy, J.G. (1995), Regionaal economische dynamiek; een inleiding in de
economische geografie. Bussum: Coutinho.

Law, C.M. (1996) Urban tourism: attracting visitors to large cities.
London: Mansell.

Leeuwen, N. van (2005) Meer inwoners in stedelijke omgeving. CBS. Beschikbaar
op internet: < <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/dossiers/nederland->

regionaal/publicaties/artikelen/archief/2005/2005-1651-wm.htm>, Geciteerd op 8 Maart 2010.

Lelsz, L., Overkamp, D. (2003) Doelgroepvoorzieningen A16 en A20. Evaluatie onderzoek naar gebruik en verkeersveiligheid. Opdrachtgever Rijkswaterstaat. Bureau: DHV Ruimte en Mobiliteit. Beschikbaar op internet: <<http://www.maatregelencatalogus.nl/data/uploads/113.pdf>>, Geciteerd op 2 Juni 2010.

Lever, W.F. (1999) Competitive Cities in Europe. *Urban Studies*, Vol. 36, Nos 5-6, 1029-1044, 1999.

Lottik, J., Boer, T. de, Goossen, M. en Groot Bruinderink, G. (2006) Natuurontwikkeling en de regionale economie in de Gelderse Poort. Altera, onderdeel van Wageningen UR. Beschikbaar op internet: <http://www.waalweelde.nl/images/downloads/plannen%20voor%20rivieren%20algemeen/Rapport_Economie_GP_Alterra_2006.pdf>, Geciteerd op 22 Juli 2010.

Maciocco, G. (2008) *Fundamental trends in city development*. Springer.

Makridakis, S., Hogarth, R.M. en Gaba, A. (2009) Forecasting and uncertainty in the economic and business world. *International journal of forecasting*, Volume: 25, Issue: 4 (October 2009 - December 2009), pp: 794-812.

Marlet, G. (2009) *De aantrekkelijke stad*. Nijmegen: VOC uitgevers.

Marlet, G.A., Poort, J. en Woerkens, C.M. van (2008) *De baat op straat*. Het effect van de investeringen van woningcorporaties op overlast, onveiligheid en verloedering in de buurt (Atlas voor gemeenten / SEO, Utrecht / Amsterdam).

Marshall, A. (1890) *Principles of economics*. New York: Prometheus Books.

Marshall, J.N., Damesick, P. en Wood, P. (1987) Understanding the location and role of producer services in the United Kingdom. *Environment and Planning A*, 1987, volume 19, pages 575-595.

Martens, M.J., Demkes, R., Horrevoets, M., Puylaert H. Broeke, A. en van den (2002). Monitor ICT, ruimte en mobiliteit; eerste tussenrapportage. Delft: TNO Inro.

Meulen, W. (2008) Essays on housing supply, land use regulation and regional labour markets. Amsterdam: Tinbergen Institute Research Series 430, Thela Thesis.

Mik, K. de (2008) Regio krimpt, dus Ganzedijk moet weg. NRC. Beschikbaar op het internet: <http://www.nrc.nl/binnenland/article1883993.ece/Regio_krimpt,_dus_Ganzedijk_moet_weg>, geciteerd op 3 Maart 2010.

Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) (2009) Arbeidsmarkt in crisis. Beschikbaar op internet: <http://docs.minszw.nl/pdf/34/2009/34_2009_3_13702.pdf>, Geciteerd op 19 Mei 2010.

Mulder, C.H. (1996), Housing choice: assumptions and approaches. In: Journal of Housing and the Built Environment, Jaargang 11 (3), p. 209-232.

Myrdal, G. (1957) Economic theory and under-developed regions. London: Gerald Duckworth & Co Ltd.

NBTC-NIPO Research (2006) Kerncijfers over vrijetijd van Nederlanders. Uit ContinuVrijeTijdsOnderzoek 2006-2007. Beschikbaar op het internet: <http://www.nbtcniporesearch.nl/cvo/Images/Kerncijfers%20over%20de%20vrijetijd%20van%20Nederlanders_2006%202007_tcm263-112171.pdf>, geciteerd op 12 Maart 2010.

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

Nimwegen, N. van, Heering L. (2009) Van groei naar krimp: een demografische omslag. Samenvatting en discussie. NIDI. Beschikbaar op het internet: <<http://www.nidi.knaw.nl/en/output/reports/nidi-report-80-summary.pdf/nidi-report-80-summary.pdf>>, geciteerd op 3 Maart 2010.

Normann, G., Pepall, L. (2004) Knowledge spillovers, mergers and public policy in economic clusters. Department of economics, Tufts University, Medford.

NVM BOG (2009) Leisuremarktonderzoek 2009. Het economisch belang van leisure en de rol van leisure bij gebiedsontwikkeling. In opdracht van NVM Bedrijfs Onroerend Goed. Rotterdam: Thieme Media groep. Beschikbaar op internet: <www.nvm.nl/nvm/getfile?docName=nvm106624>, Geciteerd op 15 Maart 2010.

Oort, F.G. van (2002) Agglomeration, economic growth and innovation. Spatial analysis of growth- and R&D externalities in the Netherlands. Tinbergen Institute research series; no.260, Amsterdam: Thela Thesis.

Olden, H. (2010) Uit voorraad leverbaar. De overgewaardeerde rol van bouwrijpe grond als vestigingsfactor bij de planning van bedrijventerreinen. Proefschrift.

Pacione, M. (2001) Urban Geography. A Global Perspective. London: Routledge.

Panne, G. van der (2004) Agglomeration externalities: Marshall versus Jacobs. Journal of evolutionary economics, Volume: 14, Issue: 5 (December 1, 2004), pp: 593-604.

Panne, G. van der, Beers, C. van (2006) On the Marshall–Jacobs controversy: it takes two to tango. Industrial and corporate change, Volume: 15, Issue: 5 (October 1, 2006), pp: 877–890.

Pellenburg, P.H. (2004) Parkmanagement as a Tool for Careful Industrial Land-use Planning. Journal of Environmental Planning and Management, Vol. 47, No. 4 (July 2004), pp: 503–516.

Pennings, E., Sleuwaegen, L. (2000) International relocation: firm and industry determinants. Economics Letters, Volume 67, Issue: 2 (May 2000), pp: 179-186.

Parkstad Limburg (2008) Gebiedsdocument Parkstad Limburg.

Pellenburg, P., Steen, P. van, en Wissen L. van (2005) Ruimtelijke aspecten van de bedrijvendynamiek in Nederland. Assen: Koninklijke Van Gorcum.

Pen, C.J. (2002) Wat beweegt bedrijven; besluitvormingsprocessen bij verplaatste bedrijven. Nederlandse Geografische Studies 297, Groningen.

Perroux, F. (1950) Economic space: theory and applications. The Quarterly Journal of Economics, 1.

Pine, J., Gillmore, J. (1999) The experience economy. Work is theatre & every business a stage. Boston: Harvard Business School Press.

Poelman, B., Duin, C. van (2010) Bevolkingsprognose 2009-2060. Den Haag/Heerlen: CBS. Beschikbaar op internet: <<http://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/D49C0D9A-7540-42E9-948D-794EDD3E8443/0/2010bevolkingsprognose20092060art.pdf>>, Geciteerd op 20 Mei 2010.

Politie IJsselland (2009) Gebiedsscan Zwolle. Beschikbaar op internet: <http://www.politie.nl/IJsselland/Images/zwollegebiedsscan09_tcm9-511274.pdf>, Geciteerd op 16 Juni 2010.

Prorail (2006) Monitoring spoorgebruik. Ontwikkeling 2006 ten opzichte van 2005. Beschikbaar op internet: <<http://www.treinreiziger.nl/userfiles//Binder2.pdf>>, Geciteerd op 23 Maart.

Provincie Groningen (2009) Krimp in Groningen. Beschikbaar op internet: <http://www.provinciegroningen.nl/fileadmin/user_upload/Documenten/Downloads/krimpingroningen.pdf>, Geciteerd op 9 Juni 2010.

Ramsey (1991) The effect of better street lighting on crime and fear: a review. Crime prevention unit paper. No. 20. London: Home Office.

Rijkswaterstaat (2006) Inweva 2006. Beschikbaar op internet: <www.rijkswaterstaat.nl/dvs/Images/Inweva2006_2_tcm178-156732.xls>, Geciteerd op 24 Maart 2010.

Rijkswaterstaat (2008) Verkeersgegevens Oost-Nederland. Telpunt 31810, locatie RW028: Zwolle Zuid – Zwolle.

Roscher, W. (1865) *Studien über Naturgesetze, welche den Zweckmäßigsten Standort der Industrie bestimmen.* Stuttgart.

Rouwendaal, J., Vermeulen, W. (2007) Vormt vergrijzing een bedreiging voor de Nederlandse woningmarkt? *Property Research Quarterly*, Jaargang 6 (4), pp. 20 - 25, 2007.

Ruimtelijk Planbureau (2007) *Verdieping afgeschermdde woondomeinen.* NAI Uitgevers, Rotterdam/Ruimtelijk Planbureau, Den Haag. Beschikbaar op internet: <http://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/Verdieping_-_Afgeschermdde_woondomeinen_in_Nederland.pdf>, Geciteerd op 11 Mei 2010.

Santen, C. van (2007) *Vogelaar verdeelt geld over 'haar' wijken.* Elsevier. Beschikbaar op internet: <http://www.elsevier.nl/web/Nieuws/Nederland/141183/Vogelaar-verdeelt-geld-over-haar-wijken.htm?forum=141113&post=true#article_form>, geciteerd op 2 Maart 2010.

Schnabel, P. (1999) *Individualisering in wisselend perspectief.* Beschikbaar op internet: <http://igitur-archive.library.uu.nl/USBO/2007-1029-200749/schnabel_99_individualiseringinwisselendperspectief.pdf>, Geciteerd op 10 Mei 2010.

Schnabel, P. (2000) *Een sociale en culturele verkenning voor de lange termijn. Onderdeel van: Trends, dilemma's en beleid. Essays over ontwikkelingen op langere termijn.* Den Haag: SCP en CPB. Beschikbaar op internet: <<http://preview-test.kcgs.hippo10.internetland.nl/binaries/kcgs/bulk/publicatie/2002/10/94696.pdf>>, Geciteerd op 17 Mei 2010.

Soppe, M.A.A. (2005) *Milieueffectrapportage en ruimtelijke ordening. Een juridische beschouwing over het (dis)functioneren van het instrument milieueffectrapportage in de ruimtelijke ordening.* Almelo.

Spender, J.C., Grant, R.M. (1996) Knowledge and the firm: overview. *Strategic management journal*, Volume: 17, Issue: (Winter 1996), pp: 5-9.

Spit, T., Zoete P. (2005) *de achterkant van de planologie.* Den Haag: Sdu Uitgevers.

Spittje, H.D. (1999). De invloed van tele-/thuiswerk op het activiteitenpatroon en het verplaatsingsgedrag; van synchronisatie naar flexibilisatie? (proefschrift). Groningen: Rijksuniversiteit Groningen.

SRE (2006) Eerste resultaten gratis busvervoer wijzen op groot succes. SRE, Samenwerkingsverband regio Eindhoven. Beschikbaar op internet: <http://www.sre.nl/upload/120625_822_1158675342703-%28Eerste_resultaten_gratis_busvervoer_wijzen_op_groot_succes_205%29.pdf>, Geciteerd op 2 Juni 2010.

Stedelijk museum Zwolle (2008) Jaarverslag 2008.

Tappeiner, G., Hauser, C. en Walde, J. (2007) Regional knowledge spillovers: Fact or artifact? Research policy, Volume: 37, Issue: 5 (June 2008), pp: 861-874.

THB (2009) Kansen voor kwaliteit. Een ontwikkelingsstrategie voor bedrijventerreinen. Advies van de Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen (THB). Beschikbaar op internet: <<http://www.vrom.nl/Docs/publicaties/w1112.pdf>>, Geciteerd op 4 Mei.

Thünen, J.H. von (1826) Der Isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie. Hamburg: Perthes.

Tomesen, R. (2009) De inwoners zijn op. De Pers. Beschikbaar op het internet: <<http://www.depers.nl/binnenland/339771/De-inwoners-zijn-op.html>>, Geciteerd op 3 Maart 2010.

Topteam Krimp (2009) Krimp als structureel probleem, Rapportage Topteam Krimp, voor Parkstad Limburg. In opdracht van mr. E.E. van der Laan, Minister voor Wonen, Wijken en Integratie en mevrouw drs. A.Th.B. Bijleveld-Schouten, Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Traxler, J., Luger, M.I. (2000) Businesses and the Internet: Implications for Firm Location and Clustering. Journal of Comparative Policy Analysis: Research and Practice 2: 279-300 (2000).

UNCTAD (2005) United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2005). Trade in services and development implications. Beschikbaar op internet: <http://www.unctad.org/en/docs/c1d71_en.pdf>, Geciteerd op 4 Mei 2010.

Underwood, E. (1994) Mall busters, like crime, a boon for home shopping. Brandweek, Volume: 35, Issue: 3 (January 17, 1994), pp: p18, 2p.

Vanneste, O. (1967) Het groeipoolconcept en de regionaal-economische politiek: toepassing op de Westvlaamse economie. Antwerpen: Standaard Wetenschappelijke Uitgeverij.

Veiligheidsmonitor Rijk (2008) Veiligheidsmonitor Rijk 2008. Landelijke Rapportage. CBS, Justitie, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Verwest, F., Sorel, N. en Buitelaar, E. (2009) Krimp vraagt om veranderingen woningvoorraad. Demos, bulletin over bevolking en samenleving 25 (1): 7-9. Beschikbaar op internet: < <http://www.nidi.knaw.nl/en/output/demos/2009/demos-25-01-verwest.pdf/demos-25-01-verwest.pdf>> , Geciteerd op 3 Maart 2010.

VN (2006) World urbanisation prospects. The 2005 revision. New York. Beschikbaar op internet: <http://www.un.org/esa/population/publications/WUP2005/2005WUP_Highlights_Final_Report.pdf>, Geciteerd op 8 Maart 2010.

Vos, A. de (2007) Het dilemma starterswoning. Binnenlands bestuur. Beschikbaar op internet: <<http://www.kei-centrum.nl/websites/kei/files/KEI2003/documentatie/buildinginnovation-startersproblematiek-mei2007.pdf>>, Geciteerd op 17 Mei 2010.

Vries, A de (2004) Overlast: etterbakken aanpakken. Elsevier. Beschikbaar op internet: <<http://www.elsevier.nl/web/Nieuws/Nederland/07831/Overlast-Etterbakken-aanpakken.htm#sluiten>>, Geciteerd op 16 Maart 2010.

Vries, D. de (2006) De Spiegel geeft geheimen niet zomaar prijs. De Volkskrant. Beschikbaar op internet: <http://www.volkskrant.nl/archief_gratis/article576674.ece/De_Spiegel_geeft_geheimen_niet_zomaar_prijs>, Geciteerd op 31 Mei 2010.

VROM (2006) Smaak voor de stad. Een studie naar de stedelijke woonvoorkeur van gezinnen. Den Haag. Beschikbaar op internet via: <<http://www.vrom.nl/pagina.html?id=2706&sp=2&dn=6177>>, Geciteerd op 12 Mei 2010.

VROM, CBS (2010) Het wonen overwogen. De resultaten van het WoonOnderzoek Nederland 2009. Den Haag.

Weber, A. (1909) Über den Standort der Industriën. Tübingen: JCB Mohr.

Wereldbank (2005) Global Economic Prospects. Trade, Regionalism, and Development. Washington: The World Bank.

Werf, M. van der, Kloosterman, R. (2007) Lokale diversiteit en innovatie: Op zoek naar een verband. Beschikbaar op internet: <http://www.nicis.nl/kenniscentrum/binaries/stip/bulk/onderzoek/5/De_sociale_liftfunctie_van_de_stad/473-04-301-kloosterman/lokale-diversiteit-en-innovatie---vd-werff--kloosterman.pdf>, Geciteerd op 19 Maart 2010.

Wever, E. (1983) Regio, onderzoek en regionaal beleid. In: M. de Smidt (redactie), Rechtvaardigheid en doelmatigheid in het ruimtelijk beleid. Utrechtse Geografische studies 31, Utrecht.

Zoete, P. (1997) Stedelijke knooppunten: virtueel beleid voor een virtuele werkelijkheid? Amsterdam: Thesis/Thela Publishers.

Digitale bronnen

gemeentegroningen.nl (2010): <<http://gemeente.groningen.nl/algemeen-nieuws/2010-02/forse-stijging-fietsgebruik-groningen-korrebrug-opnieuw-drukste-fietsroute>>, Geciteerd op 7 Juni.

statline.cbs.nl, Geciteerd op diverse data tussen 8 Maart 2010 en 29 Juni 2010.

www2.utrecht.nl (2006): <<http://www2.utrecht.nl/smartsite.dws?id=12564&mw=1252&w=18&p=17434&parFrom=17434&infFrom=17434&persberichtID=168460&type=pers>>, Geciteerd op 31 Mei 2010.

www.ad.nl (2009): <<http://www.ad.nl/ad/nl/1026/Kunstliteratuur/article/detail/451611/2009/12/18/Engelsen-naar-Deventer-voor-Dickens.dhtml>>, Geciteerd op 11 Maart 2010.

www.ad.nl (2008): <<http://www.ad.nl/ad/nl/1/home/integration/nmc/frameset/nieuws/misdaadmeter.dhtml>>, Geciteerd op 15 April 2010.

www.adamsmith.org (2010): <<http://www.adamsmith.org/adam-smith/>>, Geciteerd op 10 Maart 2010.

www.arriva.nl (2009): <<http://www.arriva.nl/nieuws/het-laatste-nieuws/overzicht/3/nieuwsdetail/56/gratis-ov-voor-65-plussers/>>, Geciteerd op 2 juni 2010.

www.atlasvoorgemeenten.nl (2010) <http://www.atlasvoorgemeenten.nl/lees-meer-over-atlas-2010/indicatoren> , Geciteerd op 15 Juni 2010.

www.atlasvoorgemeenten.nl <<http://www.atlasvoorgemeenten.nl/over-atlas/over-atlas>>, Geciteerd op 29 April 2010.

www.bedrijventerrein.biz <<http://www.bedrijventerrein.biz/Default.aspx?pageID=94>>, Geciteerd op 25 juli 2010.

www.biosagenda.nl (2010): <<http://www.biosagenda.nl/index.php?action=bioscoopagendanederland>>, Geciteerd op 8 April 2010.

www.brabantsdagblad.nl (2009): <<http://www.brabantsdagblad.nl/regios/tilburg/mall/4997707/Een-mall-Ja-alsie-exclusief-is.ece?start=2&sort=asc#reakties>>, Geciteerd op 10 Mei 2010.

www.cbs.nl (2008): <<http://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/31174D68-C93E-41F4-B825-4733353A0FDD/0/20082436T1.xls>>, Geciteerd op 19 Maart 2010.

www.communicatieonline.nl (2007): <<http://www.communicatieonline.nl/nieuws/bericht/citymarketing-is-booming/>>, geciteerd op 16 juni 2010.

www.cultureelerfgoed.nl <<http://www.cultureelerfgoed.nl/wonen/stads-en-dorpsgezichten>>, Geciteerd op 8 Maart 2010.

www.demorgen.be (2009): <<http://www.demorgen.be/dm/nl/989/Binnenland/article/detail/728660/2009/02/27/Gratis-bussen-Hasselt-zijn-veel-te-duur.dhtml>>, Geciteerd op 7 Juli 2010.

www.denhaag.nl <<http://www.denhaag.nl/home/bewoners/to/Bewonersbijeenkomst-overlast-winkelcentrum-Leidschenveen-op-16-maart.htm>>, Geciteerd op 16 Maart 2010.

www.destentor.nl (2009): <<http://www.destentor.nl/regio/zwolle/5401109/De-Kroon-vangt-bioscooppubliek-op.ece>>, Geciteerd op 8 April 2010.

www.destentor.nl (2010) <<http://www.destentor.nl/regio/zwolle/6385265/Windesheim-en-Deltion-samen-leven-lang-leren.ece>>, Geciteerd op 26 Juli 2010.

www.destentor.nl (2010a): <<http://www.destentor.nl/regio/zwolle/6483377/Zwolle-krijgt-3Dbioscoop--Zwolle-krijgt-3Dbioscoop.ece>>, Geciteerd op 8 April 2010.

www.destentor.nl (2010b): <<http://www.destentor.nl/regio/zwolle/6649076/Bevrijdingsfestival-bereikt-maximum.ece>>, Geciteerd op 16 Juni 2010.

www.deweekkrant.nl (2010): <http://www.deweekkrant.nl/artikel/2010/april/14/toneel_in_gymzaal_van_seelighkazerne>, Geciteerd op 11 Mei 2010.

www.eet.nu (2009): <<http://www.eet.nu/bib-gourmand/2009>>, Geciteerd op 24 Maart 2010.

www.eindhoven.nl (2010): <<http://www.eindhoven.nl/web/show/id=750130>>, Geciteerd op 2 Juni 2010.

www.europa-nu.nl <<http://www.europanu.nl/id/vh7dotpvnfze/lissabonstrategie>>, Geciteerd op 21 Mei 2010.

www.europa-nu.nl <http://www.europanu.nl/id/vicyffri83lm/eu_2020_strategie>, Geciteerd op 21 Mei 2010.

www.evenementenprijzen.nl <<http://www.evenementenprijzen.nl/main.html>>, Geciteerd op 16 Juni 2010.

www.fczwolle.nl <<http://www.fczwolle.nl/index.asp?strPageType=styleit&intStyleitID=10545>>, Geciteerd op 29 Maart 2010.

www.frieschdagblad.nl (2010): <<http://www.frieschdagblad.nl/index.asp?artID=49422>>, Geciteerd op 31 mei 2010.

www.gratisopenbaarvervoer.nl: Geciteerd op 2 Juni 2010.

www.hasselt.be <<http://www.hasselt.be/nl/content/2436/10-jaarbussen.html>>, Geciteerd op 8 Juni.

www.hedon-zwolle.nl (2010): http://www.hedon-zwolle.nl/index.php?option=com_content&view=article&id=19&Itemid=40>, Geciteerd op 22 Maart 2010.

www.hetccv.nl (2007)
<<http://www.hetccv.nl/dossiers/Sluitingstijdenbeleid/Zwolle+++Beleidsregel+sluitingstijden>>, Geciteerd op 23 Juni 2010.

www.hyperleap.nl, Geciteerd op 8 April 2010.

www.infrasite.nl <http://www.infrasite.nl/projectreportages/948/projectreportage/projectreportage.php?keuze_hoofdstuk1=1&ID_projecten=948>, Geciteerd op 25 Maart 2010.

www.inoverheid.nl (2009): <<http://www.inoverheid.nl/artikel/nieuws/1834384/g27-uitgebreid-met-5-gemeenten.html>>, Geciteerd op 6 April 2010.

www.isala.nl <<http://www.isala.nl/overisala/profiel/topklinischziekenhuis/Pages/default.aspx>>, Geciteerd op 20 April 2010.

www.mбораad.nl (2009): <<http://www.mбораad.nl/?news/435252/Dreigend+tekort+stageplaatsen%3Cbr%3EJan+van+Zijl+roept+op+tot+krachtig+investeren+in+mbo-studenten.aspx>>, Geciteerd op 2 Juni 2010.

www.museum.nl, <<http://www.museum.nl/index.cfm/colofon/overzicht>>, Geciteerd op 8 April 2010.

www.nationaalpark.nl <<http://www.nationaalpark.nl/documents/nationale-parken/op-de-kaart.xml?lang=nl>>, Geciteerd op 7 April 2010.

www.nationalelandschappen.nl, Geciteerd op 7 April 2010.

www.natuurkaart.nl <<http://www.natuurkaart.nl/get?site=naatuurkaart.nl>>, Geciteerd op 26 Mei.

www.nd.nl (2009) <<http://www.nd.nl/artikelen/2009/december/09/leegstand-kantoren-verslindt-miljarden>>, Geciteerd op 6 mei.

www.nos.nl (2010) <<http://nos.nl/artikel/127029-leegstand-kantoren-neemt-verder-toe.html>>, Geciteerd op 11 Maart 2010.

www.nrc.nl (2010) <http://www.nrc.nl/economie/Bezuinigingen/article2518309.ece/Is_er_een_slimme_manier_om_de_aftrek_te_beperken>, Geciteerd op 3 Mei 2010.

www.nvb-bouw.nl (2010) <http://www.nvbbouw.nl/Nieuws/Bouw_en_vastgoednieuws/Cobouw_27_april_2010_Leegstand_kantoren_bereikt_recordhoogte>, Geciteerd op 6 Mei 2010.

www.oostnv.nl (2010) <http://www.oostnv.nl/bin/ibp.jsp?ibpDispWhat=object&ibpPage=S1_FocusPage&ibpDispWho=STNI_ITEMS%5EI222&ibpVersion=0&ibpZone=S1_Nieuws&ibpDisplay=view&>, Geciteerd op 21 Mei 2010.

www.parool.nl (2010) <<http://www.parool.nl/parool/nl/30/ECONOMIE/article/detail/274309/2010/01/05/Meer-leegstand-kantoren-door-recessie.dhtml>>, Geciteerd op 11 maart 2010.

www.propertynl.com <<http://www.propertynl.com/propertynl/propertynl/>>, Geciteerd op 20 April 2010.

www.pvdagouda.nl (2010): <<http://www.pvdagouda.nl/27/294/gouds-rood-maart-2010.html>>, Geciteerd op 16 Maart 2010.

www.rijkswaterstaat.nl <http://www.rijkswaterstaat.nl/kenniscentrum/economische_evaluatie/steunpunt_economische_evaluatie/>, Geciteerd op 24 Juni 2010.

www.rijkswaterstaat.nl <http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/feiten_en_cijfers/wegenoverzicht/a28/index.aspx>, Geciteerd op 2 Juni 2010.

www.telegraaf.nl (2009): <http://www.telegraaf.nl/reiskrant/5358569/___Londen_aantrekkelijk_door_lage_Britse_pond__.html>, Geciteerd op 12 maart 2010.

www.uitburo.nl, Geciteerd op 19 April 2010.

www.veluweland.nl (2010): <<http://www.veluweland.nl/page/Lokaal/Regionaal-Detail/Aangehouden-na-overlast-in-acute-t.506904.news>>, Geciteerd op 16 Maart 2010.

www.verkeerenwaterstaat.nl <http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/aanleg_onderhoud/aanleg/>, Geciteerd op 1 Juni 2010.

www.vng.nl <:<http://www.vng.nl/smartsite.dws?ch=,DEF%2F%27&id=93625&spid=1>>, Geciteerd op 26 Juli 2010.

www.volkskrant.nl (2006): <http://www.volkskrant.nl/binnenland/article141817.ece/Puinhoven_bij_fietsenstallingen_stations>, Geciteerd op 2 juni 2010.

www.volkskrant.nl (2009): <http://www.volkskrant.nl/archief_gratis/article1121741.ece/Een_prachtig_uithangbord_Nederland_Zwolle>, Geciteerd op 24 Maart 2010.

www.volkskrant.nl (2010): <http://www.volkskrant.nl/binnenland/article1380578.ece/Nog_altijd_te_weinig_fietsenstallingen_bij_stations>, Geciteerd op 2 Juni 2010.

www.weekvandesmaak.nl (2008): <<http://www.weekvandesmaak.nl/Nieuws/zwollehoofdstadsmaak2008.htm>>, Geciteerd op 24 Maart 2010.

www.z24.nl (2009): <http://www.z24.nl/bedrijven/bouw_vastgoed/artikel_57911.z24/Zuidas_in_top_25_van_duurste_kantoorlocaties.html>, Geciteerd op 11 maart 2010.

www.zwolle.nl (2009a) <<http://www.zwolle.nl/artikel/BLOZ-1.htm>>, Geciteerd op 26 Juli 2010.

www.zwolle.nl (2009b): <<http://www.zwolle.nl/wonen-leven/bouwen-wonen/projecten-bouwen-wonen/project-kamperpoort-3.html>>, Geciteerd op 8 April 2010.

www.zwolle.nl (2010a): <<http://www.zwolle.nl/artikel/Onderzoek-naar-nieuwbouw-poppodium-Hedon-Zwolle-langs-Burgemeester-Drijbersingel-of-op-Noordereiland.html>>, Geciteerd op 22 Maart 2010.

www.zwolle.nl (2010b): <<http://www.zwolle.nl/ondernemen/uw-onderneming-in-zwolle/bedrijventerreinen/de-vrolijkheid.htm>>, Geciteerd op 6 Mei 2010.

www.zwolle.nl (2010c): <<http://www.zwolle.nl/wonen-leven/bouwen-wonen/projecten-bouwen-wonen/project-campus/Windesheim-Honours-College-1.htm>>, Geciteerd op 23 juni 2010.

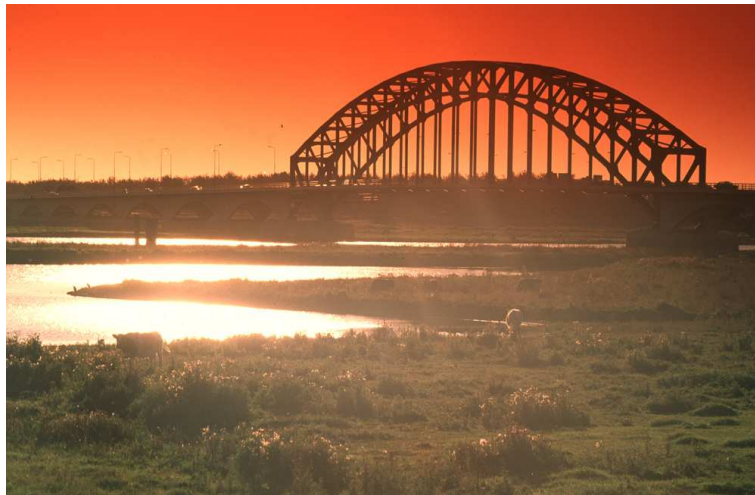
www.zwolle.nl (2010d): <<http://www.zwolle.nl/artikel/Bouw-hotel-Van-der-Valk-dichterbij.htm>>, Geciteerd op 23 Juni 2010.

www.zwolle.nl (2010e): <<http://www.zwolle.nl/artikel/Cameratoezicht.htm>>, Geciteerd op 1 Juni 2010.

Onderzoeksverantwoording



Station Zwolle en kantoorlocatie Hanzeland.



Uiterwaarden van de IJssel.

Inhoud onderzoeksverantwoording:

Sectie I. Methodologie.

Sectie II. Aantrekkelijke punten.

Sectie III. Aantrekkelijke stad.

Sectie IV. Ontwikkelingen.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
Sectie I. Methodologie	5
I.1 Casestudy Zwolle	5
I.2 Onderzoeksmethoden	7
I.2.1 Statistische data & multicriteria-analyse	7
I.2.2 Interviews	9
Sectie II. Aantrekkelijke punten	12
II.1 Geschiedenis Zwolle	12
II.2 Aantrekkelijkheid woonfunctie	13
II.2.1 Woonattracties	13
II.2.2 Aanbod van banen	23
II.2.3 Leefbaarheidsproblemen	27
II.2.4 Hoge huizenprijzen	29
II.2.5 Bereikbaarheidsproblemen.....	31
II.3 Aantrekkelijkheid werkfunctie	40
II.3.1 Aanbod van werknemers	44
II.3.2 Aanbod van afnemers & toeleveranciers	45
II.3.3 Aanbod van klanten	45
II.3.4 Bereikbaarheidsproblemen.....	46
II.3.5 Hoge grond- en huurprijzen	46
II.3.6 Overige aantrekkingspunten van de werkfunctie van Zwolle.....	48
II.4 Aantrekkelijkheid verblijfsfunctie.....	49
II.4.1 Stedelijke attracties in Zwolle	49
II.4.2 Bereikbaarheidsproblemen.....	58
II.4.3 Overlast & onveiligheid.....	59
Sectie III. Aantrekkelijke stad	62
III.1 De aantrekkelijkheid van de Zwolse woonfunctie	62
III.1.1 Analyse m.b.v. gewogen gemiddelden	63
III.1.2 Analyse m.b.v. ranking	67
III.2 De aantrekkelijkheid van de Zwolse verblijfsfunctie.....	69
III.2.1 Analyse m.b.v gewogen gemiddelden	70
III.2.2 Analyse m.b.v. ranking	73
Sectie IV. Ontwikkelingen.....	88
IV.1 Toenemende stedelijke concurrentie	88
IV.2 Ontwikkelingen m.b.t. de woonfunctie van de stad	90

IV.2.1 Sociale & culturele ontwikkelingen	90
IV.2.2 Demografische ontwikkelingen	94
IV.2.3 Economische ontwikkeling	95
IV.3 Ontwikkelingen m.b.t. de werkfunctie van de stad	96
IV.3.1 Ontwikkelingen in het werknemersaanbod	96
IV.3.2 Globalisering van het bedrijfsleven.....	97
IV.3.3 Herstructureringsbeleid	98
IV.4 Ontwikkelingen m.b.t. de verblijfsfunctie van de stad	101
IV.4.1 Ontwikkelingen m.b.t. stedelijke attracties.....	102

Sectie I. Methodologie

In hoofdstuk twee zijn verschillende theorieën over de aantrekkelijkheid van de stad beschouwd. Hiermee is in de conclusie van datzelfde hoofdstuk een model gemaakt voor de aantrekkelijkheid van de stad. Dit model staat aan de basis van het empirische deel van dit onderzoek en de analyse van de resultaten daarvan. In deze sectie wordt in de eerste paragraaf het researchdesign van dit onderzoek besproken. In de volgende paragraaf worden de twee onderzoeksmethoden die gebruikt zijn om de aantrekkelijkheid van de stad te bepalen uiteengezet.

I.1 Casestudy Zwolle

Dit onderzoek naar de aantrekkelijkheid van de stad richt zich op Zwolle. Het onderzoek heeft dan ook hoofdzakelijk het karakter van een casestudy. "*The basic case study entails the detailed and intensive analyses of a single case*" (Bryman, 2008). "*Within an case study, the case is an object of interest in it's own right, and the researcher aims to provide an in-depth elucidation of it*" (Bryman, 2008). Dit onderzoek richt zich op de aantrekkelijkheid van de woon-, werk- en verblijfsfunctie van Zwolle. Voor het bepalen van de aantrekkelijkheid van de werkfunctie worden interviews afgenomen (zie §I.2.2) en voor de woon- en de verblijfsfunctie wordt gebruik gemaakt van statistieken en een multicriteria-analyse (zie §I.2.1). Het researchdesign van dit onderzoek heeft dus ook raakvlakken met een comparative design omdat een multicriteria-analyse uitgaat van een vergelijking, in dit geval met een viertal andere steden. Een comparative design "*embodies the logic of comparison in that it implies that we can understand social phenomena better when they are compared in relation to two or more contrasting cases or situations*" (Bryman, 2008). De volgende figuur geeft hiervan een schematische weergave.

Case	T ₁
Case A	Obs ₁
	Obs ₂
	Obs ₃
	Obs ₄
	Obs _n
Case B	Obs ₁
	Obs ₂
	Obs ₃
	Obs ₄
	Obs _n

Tabel 10: Schematische weergave comparative design.

Bron: Bryman, 2008.

Over het algemeen is de vergelijkbaarheid van data een groot probleem van onderzoeken met een comparative design (Bryman, 2008). Zo kunnen de categorieën waarvoor data van de verschillende cases opgezocht is verschillen evenals de wijzen waarop deze data verzameld is. Dit is niet het geval bij dit onderzoek omdat de statistische data betreffende één aspect (observation) van de aantrekkelijke stad uit dezelfde bron afkomstig is. Zo is het aantal cafés in de verschillende steden bekend bij het Kenniscentrum Horeca. De gebruikte data is dus sterk vergelijkbaar waardoor het researchdesign van het onderzoek naar de aantrekkelijkheid van de woon- en de werkfunctie van de stad sterke overeenkomsten heeft met een cross-sectional design. Bryman (2008) signaleert ook dat *"the comparative design is essentially two or more cross-sectional studies carried out at more or less the same point in time"*. De schematische weergave van een cross-sectional design (*data rectangle*) is dan ook illustrerend voor het onderzoek naar de aantrekkelijkheid van de woon- en de verblijfsfunctie van Zwolle.

Case	Obs 1	Obs 2	Obs 3	Obs ...	Obs n
Case 1					
Case 2					
Case 3					
Case ...					
Case n					

Tabel 11: The data rectangle in cross-sectional research.

Bron: Bryman, 2008.

Voor de verschillende cases kunnen in dit geval de verschillende steden ingevuld worden, en voor de *observations* (Obs) kunnen bijvoorbeeld de woonattracties weergegeven worden. In dit onderzoek wordt met behulp van de eigenschappen van verschillende steden een multicriteria-analyse uitgevoerd die de aantrekkelijkheid van de stad beschouwd. Bij de verdere uitwerking hiervan ligt de nadruk op Zwolle.

I.2 Onderzoeksmethoden

Voor dit onderzoek is een tweetal onderzoeksmethoden gebruikt, de eerste bestaat uit het verzamelen van statistische data en deze daarna analyseren met behulp van een multicriteria-analyse en de tweede behelst het afnemen van interviews. Bij beide methoden is aangesloten op het model van de aantrekkelijkheid van de stad dat is opgesteld in hoofdstuk twee.

I.2.1 Statistische data & multicriteria-analyse

Zoals al in de afbakening (§1.2) naar voren is gekomen focust dit onderzoek zich op de aantrekkelijkheid van de stedelijke functies; wonen, werken en verblijven. Voor de bepaling van de aantrekkelijkheid van de stedelijke woon- en de verblijfsfunctie is hoofdzakelijk gebruik gemaakt van verzamelde statistische data die vervolgens geanalyseerd is met behulp van een multicriteria-analyse (MCA). Overigens zijn er ook enkele interviews afgenomen voor de woonfunctie van de stad, dit ter beschouwing en om gegevens te verzamelen (zie §I.2.2).

In sommige gevallen was geen *direct maat* beschikbaar waardoor in die gevallen gebruik gemaakt is van een indicator. Indicatoren kunnen gebruikt worden *to tap concepts that are less directly quantifiable* (Bryman, 2008). Een indicator is dan ook niet een directe maat voor een verschijnsel. De Van Dale geeft bijvoorbeeld aan dat een indicator *“een verschijnsel dat op iets wijst”* is of *“een factor dat iets aangeeft”* behelst. Indicatoren omvatten dan ook niet alle facetten

van een bepaald verschijnsel. Voor de natuurlijke ligging van de stad is er bijvoorbeeld gebruik gemaakt worden van de indicatoren: aantal natuurgebieden binnen 25 kilometer en de afstand tot de dichtstbijzijnde stad (>40.000 inwoners). Deze indicatoren nemen ondermeer de omvang, de toegankelijkheid en de kwaliteit van de natuurgebieden niet mee. Echter, indien er veel natuurgebieden nabij een stad liggen en de dichtstbijzijnde stad op een grote afstand ligt, dan indiceert dat wel een natuurlijke ligging.

"Multi-criteria assessment covers a variety of non-monetary evaluation techniques sharing a basic framework under which a number of alternatives can be scored against a series of defined criteria and to which users attach weights reflecting the relative importance of each criterion (Keeney and Raiffa, 1993)" (Gough en Shackley, 2006). Een MCA bestaat dus uit een aantal criteria waarop verschillende alternatieven een bepaalde score hebben. In dit onderzoek zijn twee werkwijzen gebruikt om tot deze score te komen, het gewogen gemiddelde en ranking. Dit is gedaan om de betrouwbaarheid van de resultaten te vergroten. De scores worden vervolgens vermenigvuldigd met gewichten die aan de criteria gehecht worden. Tot slot worden deze deelscores gesommeerd waarna er een alternatief als het beste, of als het meest gewenst, naar voren komt.

Het grootste punt van kritiek op multicriteria-analyses is de weging. Deze zal namelijk in vrijwel alle gevallen een subjectief element bevatten. Het citaat van Gyourko (1991) in paragraaf 1.4 gaf dit ook al aan. Om de subjectiviteit te ondervangen zal *"de initiatiefnemer [...] de toegekende gewichten moeten voorzien van een deugdelijke onderbouwing"* (Soppe, 2005). Dit advies zal opgevolgd worden door voor de verschillende MCA's in sectie III een onderbouwing van de weging te geven.

De MCA-techniek wordt veelvuldig gebruikt in vergelijkende onderzoeken. Bijvoorbeeld als het gaat om een WM-vergunning-MER, waarbij het meest milieuvriendelijke alternatief veelal met behulp van een multicriteria-analyse geïdentificeerd wordt (Soppe, 2005). Ook Rijkswaterstaat maakt gebruik van de MCA-techniek, o.a. om effectevaluaties uit te voeren (www.rijkswaterstaat.nl).

In dit onderzoek zal met behulp van de MCA-techniek de aantrekkelijkheid van de stad betreffende de woon- en verblijfsfunctie bepaald worden. Voor de werkfunctie van de stad zal geen multicriteria-analyse uitgevoerd worden aangezien er geen statistisch materiaal beschikbaar is dat als indicator voor de verschillende factoren kan dienen. Dit heeft te maken met de aard van deze factoren die in het model zijn

opgenomen. Voor de factoren aanbod van afnemers & toeleveranciers en aanbod van klanten is het namelijk niet mogelijk om een goede indicator te identificeren. Vandaar dat voor de werkfunctie semigestructureerde interviews worden gehouden met enkele strategische personen. Zie hiervoor de gelijknamige subparagraaf (§I.2.2). Aangezien een MCA uitgaat van een vergelijking zullen er een aantal andere steden geselecteerd moeten worden om ook daadwerkelijk te kunnen vergelijken. Nu heeft Zwolle een aantal karakteristieken die tot op zekere hoogte vergelijkbaar zijn met een aantal andere gemeenten. De belangrijkste hiervan zijn:

- Zwolle is vergeleken met de 50 bevolkingsrijkste gemeenten van Nederland middelgroot qua bevolkingsomvang;
- Zwolle is geen recente groeikern als Zoetermeer of *new town* als Almere;
- Zwolle is een oude stad, de eerste melding van Zwolle is gemaakt in 1040, (zie hiervoor sectie II) en heeft dan ook de beschikking over een historische binnenstad;
- Zwolle heeft economische gezien een regionale functie;
- Zwolle is geen universiteitsstad.

Een aantal steden voldoen tot op een zekere hoogte aan deze criteria. In overleg met de gemeente Zwolle is gekozen om Amersfoort, Breda, 's-Hertogenbosch en Haarlem als vergelijkingsmateriaal aan te houden. Bij de vergelijkingen in de rest van dit document zullen deze steden, inclusief Zwolle, aangeduid worden als de benchmark.

Stad	Inwoneraantal 2010 (voorlopige cijfers)
Amersfoort	144.879
Breda	173.445
Haarlem	149.516
's-Hertogenbosch	139.754
Zwolle	118.943

Figuur 11: Inwoneraantallen steden.

Bron: <statline.cbs.nl>

I.2.2 Interviews

Voor het bepalen van de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad is het niet mogelijk om een multicriteria-analyse uit te voeren aangezien hiervoor geen geschikte statistische data beschikbaar is. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk om een

statistische eenheid toe te kennen aan de factoren aanbod van afnemers & toeleveranciers en aanbod van klanten. Als gevolg hiervan is gekozen om interviews af te nemen om de vestigingsmotieven van bedrijven/ondernemers te kunnen achterhalen. Hiernaast zijn er ook een aantal interviews gehouden ter verduidelijking van de aantrekkelijkheid van de woonfunctie van de stad en één met betrekking tot de bereikbaarheid van de stad. Zie bijlage twee voor een overzicht van deze interviews.

De belangrijkste interviews hadden dus betrekking op de bepaling van de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van Zwolle. Deze interviews hadden een semigestructureerde vorm. Aan de verschillende geïnterviewden werden een aantal identieke vragen gesteld. Dit aangezien; *“the aim is for all interviewees to be given exactly the same context of questioning. This means that each respondent receives exactly the same interview stimulus as any other. The goal of this style of interviewing is to ensure that interviewees’ replies can be aggregated and this can be achieved reliably only if those replies are in response to identical cues”* (Bryman, 2008). In de semigestructureerde interviews werd de geïnterviewden ondermeer gevraagd een cijfer tussen de 1 en de 10 te geven voor het belang dat de bedrijven in Zwolle hechten aan de factoren uit het model. Een dergelijke *becijfering* heeft als voordeel dat het duidelijkheid biedt, zo is een 8 op een schaal van 1 tot 10 duidelijker dan een typering als; *“van vrij groot belang”*.

Verschillende onderdelen van de interviews hadden dus een gestructureerd karakter. Zoals Bryman (2008) al meldt over interviews met een gestructureerd karakter; *“this procedure will simply entail the interviewer placing a tick in a box by the answer(s) selected by a respondent or by circling the selected answer or using a similar procedure. The advantage of this practice is that the potential for interviewer variability is reduced: there is no problem of whether the interviewer writes down everything that the respondent says or of misinterpretation of the reply given”*. Ook Bryman erkent dus de neutraliteit, aangezien er slechts een beperkte *interpretatieslag* gemaakt dient te worden, die voortkomt uit het karakter van gestructureerde interviews. Dit is een groot voordeel bij het bepalen van de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad. Hiernaast werden er ook enkele open vragen gesteld om vestigingsmotieven te achterhalen die niet in de theorie naar voren kwamen.

Deze interviews zijn afgenomen bij de accountmanagers voor de bedrijventerreinen in Zwolle die werkzaam zijn bij de gemeente Zwolle, het hoofd economische zaken van de gemeente Zwolle en de regiomanager van de Kamer

van Koophandel. Zij zijn allemaal goed op de hoogte van de wensen van ondernemers in Zwolle en de problemen waar deze ondernemers tegenaan lopen. Zie bijlage twee voor een samenvatting van deze interviews.

Hiernaast is er ook nog een drietal interviews afgenomen die geen betrekking hadden op het bepalen van de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad. Één ervan had tot doel om inzicht te krijgen in de bereikbaarheidssituatie van Zwolle en het beschouwen van de leefbaarheid van Zwolle was onderwerp van een tweede interview. Hiernaast had dit interview het vergroten van het inzicht in zowel de verschillende facetten van leefbaarheid als de (on)mogelijkheden tot het kwantificeren van leefbaarheidsproblemen op stadsniveau tot doel. Ook leverde dit interview, achteraf gezien, bruikbare bronnen op. Het derde interview had betrekking op het wonen in Zwolle. Hierbij werden ondermeer vragen gesteld over de mate waarin sommige woonattracties van belang zijn. Ook werd gevraagd naar de specifieke situatie met betrekking tot het wonen in Zwolle en de afstemming tussen de woningvoorraad en de bevolking van de stad.

Al deze drie interviews hadden een sterk semigestructureerd karakter. En hoewel de onderzoeker bij dit soort interviews een lijst heeft met vrij specifieke onderwerpen die hij besproken wenst te hebben, de *interview guide*, heeft de geïnterviewde een grote mate van vrijheid in de wijze waarop hij/zij vragen wenst te antwoorden (Bryman, 2008). De geïnterviewde persoon heeft zo de ruimte om te antwoorden wat hij/zij wenst en wordt dus niet in het kader van de interviewer gedwongen. Dit kan extra informatie opleveren aangezien er dingen aan het licht kunnen komen waar de interviewer aanvankelijk niet aan dacht. De onderzoeker zou ook aanvullende vragen kunnen stellen, vragen die niet in de *interview guide* vermeld staan, om zo meer te weten te kunnen komen over een bepaald onderwerp (Bryman, 2008).

Het interview met betrekking tot de bereikbaarheid van Zwolle is afgenomen met de beleidsadviseur mobiliteit van de gemeente Zwolle en het interview over de leefbaarheid van de stad is afgenomen met de beleidsadviseur leefbaarheid en participatie van de gemeente Zwolle. Wat betreft wonen is er contact gezocht met de beleidsadviseur wonen van de gemeente. Zie bijlage twee voor een samenvatting van deze interviews.

Sectie II. Aantrekkelijke punten

In deze sectie zullen aantrekkelijke punten van Zwolle geïdentificeerd worden. Deze punten zullen aansluiten op de verschillende factoren zoals deze geformuleerd zijn in hoofdstuk twee. In deze sectie zal eerst de geschiedenis van de stad besproken worden waarna de aantrekkelijke punten van Zwolle voor achtereenvolgens de woonfunctie (§4.2), de werkfunctie (§4.3) en de verblijfsfunctie (§4.4) geïdentificeerd zullen worden. Bovendien zullen, indien relevant, uitgebreide achtergronden van Zwolle gegeven worden. Dit om specifieker in te kunnen gaan op de meer en minder aantrekkelijke punten van de stad.

II.1 Geschiedenis Zwolle

De geschiedenis van Zwolle is uitgebreid beschreven door F.C. Berkenvelder in 1980. Deze paragraaf is gebaseerd op het door hem geschreven artikel.

De naam Zwolle duikt voor het eerst op in een schriftelijke vermelding van een parochiekerk gewijd aan aartsengel Michael uit 1040. In deze tijd werden in de omgeving van Zwolle de bossen ontgonnen door boeren die deze grond voor hun bedrijf wensten te gebruiken. In de 12^e en 13^e eeuw steunden de Zwollenaren de bisschop van Utrecht bij zijn strijd tegen de opstandige Drenten die onder leiding stonden van Rudolph van Coevorden. Als beloning voor deze steun werden de Zwollenaren in 1230 beloond met het stadsrecht. Overigens is de oorspronkelijke akte hiervan bij een grote stadsbrand in 1324 jammerlijk verloren gegaan. Zwolle is in 1294 lid van de Hanze geworden maar daar heeft de stad wegens onbekende redenen, een tijd geen gebruik van kunnen maken. Pas in 1407 werd Zwolle weer officieel in de Hanze opgenomen. De Hanze is een benaming voor een groep kooplieden die op hun reis begeleid wordt door een aantal soldaten. Vooral in de Middeleeuwen was de Hanze van belang. Juist in die periode gold de IJssel als één van de belangrijkste handelsroutes van Nederland. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het aantal kooplieden in Zwolle in die tijd sterk steeg. Zwolle kon echter niet onbelemmerd profiteren van de Hanze en de daarbij behorende handel met bijvoorbeeld Duitsland in voornamelijk vis en graan. Zo waren er interne onrusten en voerde men oorlog met Gelre. Bovendien kwam daar de verzanding van de IJssel bij, in een tijd waarin de diepgang van schepen alsmaar toenam. Als gevolg hiervan verschoof het zwaartepunt van de handel met het Oostzeegebied in toenemende mate in de richting van Amsterdam.

Zwolle hield zich echter niet alleen bezig met internationale handel. De stad was destijds namelijk ook al een regionaal centrum. Dit kwam ondermeer tot uiting

in het grote aantal markten in de stad. In de 18^e eeuw daarentegen werd Zwolle weer een belangrijk (inter)nationaal handelscentrum vanwege de vele tollens die geïnd werden op de Rijn en vanwege het sluiten van de Deventer jaarmarkt. Sinds die tijd is Zwolle uitgegroeid tot de economische hoofdstad van Overijssel. Als gevolg van een hoger inwoneraantal dan Deventer en Kampen werd Zwolle destijds ook officieel de hoofdstad van de provincie.

Ook op politiek terrein behoorde Zwolle in de 18e eeuw tot de belangrijkste steden van Nederland. In Zwolle ontstond namelijk de beweging van de Patriotten, een democratische beweging die zich richtte tegen de bevoorrechte regenten die werden aangesteld door de stadhouder. De Overijsselse edelman Joan Derk van der Capellen tot den Pol is de bekendste van deze Patriotten. De Patriotten verrichtten veel voorbereidend werk voor de democratie. In 1849 werd de democratie werkelijkheid waarna Zwollenaar Johan Rudolf Thorbecke minister-president werd. Hij gaf leiding aan een kabinet dat de zogenaamde organieke wetten tot stand bracht, deze wetten vloeiden voort uit de grondwet.

II.2 Aantrekkelijkheid woonfunctie

De aantrekkelijkheid van de woonfunctie van de stad wordt bepaald door een vijftal factoren. Het aanbod van woonattracties en het aanbod van banen zijn twee *positieve* factoren en leefbaarheidsproblemen, hoge huizenprijzen en bereikbaarheidsproblemen zijn drie *negatieve* factoren. Deze factoren worden in deze paragraaf uitgebreid besproken.

II.2.1 Woonattracties

In deze subparagraaf zullen de eigenschappen van de benchmarksteden op de verschillende woonattracties gegeven worden. In sommige gevallen zal dit gaan om indicatoren van bepaalde woonattracties aangezien sommige woonattracties niet *hard* te definiëren zijn, zoals in het geval van natuurlijke ligging.

Kwaliteit woningen

De woonattracties die onder de kwaliteit van de woningen vallen zijn de woninggrootte (bij voorkeur groot), de eigendomsvorm (bij voorkeur koop) en het feit of het vooroorlogse woningen zijn (bij voorkeur wel). Voor de woninggrootte wordt gekeken naar het percentage woningen dat vijf of meer kamers heeft. Verder is gekeken naar het percentage koopwoningen en het percentage vooroorlogse woningen.

Stad	Woninggrootte	Koopwoningen	Vooroorlogse woningen
Amersfoort	43,6%	52,7%	14,0%
Breda	35,1%	56,5%	11,1%
Haarlem	28,5%	52,8%	34,2%
's-Hertogenbosch	37,8%	50,3%	7,7%
Zwolle	36,7%	52,0%	11,2%
Gemiddeld	36,3%	52,9%	15,6%

Tabel 12: Kwaliteit woningen.

Bron: <statline.cbs.nl>, 2008 en <www.waarstaatjegemeente.nl>, 2007.

Zwolle blijkt qua woninggrootte een vrij gemiddeld percentage grote woningen te hebben. Amersfoort steekt er bovenuit aangezien 43,6 % van de woningen in deze stad meer dan vijf kamers heeft. Ook qua percentage koopwoningen doet Zwolle het vrij gemiddeld. De verschillen tussen de steden wat betreft deze woonattractie zijn echter beperkt, het aandeel van de koopwoningen in de totale woningvoorraad van de benchmarksteden varieert tussen de 50,3% en de 56,5%. Wat betreft het aandeel van de vooroorlogse woningen in de totale woningvoorraad is deze in Zwolle benedengemiddeld. Haarlem heeft daarentegen een bijzonder ruim aanbod aan vooroorlogse woningen. Als gevolg hiervan is Haarlem dan ook de enige stad uit de benchmark die een bovengemiddeld percentage vooroorlogse woningen heeft. Indien deze stad uit de vergelijking wordt gehaald dan komt het gemiddelde op 11 te liggen en dan *doet Zwolle het vrij gemiddeld*.

Specifiek voor Zwolle is de aansluiting tussen de woningvoorraad in Zwolle en de samenstelling van haar bevolking goed, er is geen tekort aan een bepaald type woning (interview B. de Paus, bijlage 2). De aansluiting tussen de woningvoorraad en de inkomensniveaus van de Zwollenaren is eveneens goed. Er is dus geen sprake van *scheefwonen* in de stad (interview B. de Paus, bijlage 2). Wel was er in het recente verleden even sprake van een klein tekort aan kavels in het topsegment. Momenteel worden er echter kavels uitgegeven voor dit segment waardoor dit tekort is opgeheven. De stad is wat betreft wonen dus in balans (interview B. de Paus, bijlage 2).

Voetbalindex

De significantie van de aanwezigheid van een profvoetbalclub als woonattractie met een positieve invloed op de aantrekkelijkheid van de stad lijkt op het eerste gezicht

niet groot lijkt. Toch heeft Marlet in zijn onderzoek daadwerkelijk gevonden dat mensen terughoudender zijn met verhuizen als hun woonplaats een profvoetbalclub huisvest (Marlet, 2009). De invloed van een profvoetbalclub behelst dus hoofdzakelijk het behouden van inwoners en niet het aantrekken van inwoners. Aangezien een gemeente geen invloed heeft op het beleid van een profclub zal deze woonattractie niet verder meegenomen worden (in de MCA's).

Van de verschillende benchmarksteden hebben Breda, 's-Hertogenbosch en Zwolle een profvoetbalclub binnen de gemeentegrenzen. Amersfoort en Haarlem hebben tot respectievelijk 1982 en 2010 wel een profvoetbalclub gehad, maar deze zijn beiden als gevolg van financiële problemen niet meer actief in het betaalde voetbal.

Zwolle heeft in de vorm van FC Zwolle een profvoetbalclub binnen de gemeentegrenzen. Deze club speelt echter al een aantal jaren, sinds het seizoen 2004-2005, op het één na hoogste niveau van Nederland, in de eerste divisie dus. De degradatie na het seizoen 2003-2004 heeft doorgewerkt in de bezoekaantallen van de club. Zie hiervoor de volgende tabel.

Seizoen	Divisie	Bezoekersaantal	Bijzonderheid
08/09	Eerste divisie	5.250	In het nieuwe Fc Zwolle stadion.
07/08	Eerste divisie	3.393	In het in aanbouw zijnde Fc Zwolle stadion.
06/07	Eerste divisie	3.217	Laatste jaar in het Oosterenkstadion.
05/06	Eerste divisie	3.257	
04/05	Eerste divisie	3.811	
03/04	Eredivisie	6.250	Jaar beëindigd met degradatie.
02/03	Eredivisie	5.931	
01/02	Eerste divisie	4.268	Jaar beëindigd als kampioen.
00/01	Eerste divisie	4.276	
99/00	Eerste divisie	4.801	
98/99	Eerste divisie	3.121	
97/98	Eerste divisie	3.303	
96/97	Eerste divisie	3.453	
95/96	Eerste divisie	2.218	
94/95	Eerste divisie	2.768	

Tabel 13: Bezoekersaantallen Fc Zwolle.

Bron: Voetbal International, 2009.

Opvallend is het stijgende bezoekersaantal nadat het nieuwe stadion in gebruik genomen is, vooral aangezien het vorige stadion (Oosterenkstadion), met een capaciteit van 6865 mensen (www.fc zwolle.nl, 2010), vaak niet uitverkocht was toen Fc Zwolle in de eerste divisie speelde. Blijkbaar heeft Fc Zwolle met het nieuwe stadion aan supporters gewonnen.

Avondleven

Onder de noemer avondleven vallen een viertal woonattracties. Hierbij onderscheidt Marlet (2009): het aanbod van podiumkunsten, de culinaire kwaliteit en het aantal cafés. Aangezien culinaire kwaliteit een, qua omvang, beperkte doelgroep kent zal in dit onderzoek ook naar de kwantiteit van het culinaire aanbod worden gekeken.

Het aanbod van podiumkunsten zal in dit onderzoek opgesplitst worden in een tweetal woonattracties. Ten eerste de capaciteit van de verschillende theaters & poppodia in een stad, deze woonattractie heeft te maken met de mate waarin de vraag naar podiumkunsten gefaciliteerd kan worden. Ten tweede zal gekeken worden naar de hoeveelheid Uittips in een stad, deze woonattractie indiceert de omvang van het aanbod van podiumkunsten in een stad.

Van de belangrijkste theaters & poppodia in een stad is dus de capaciteit op gezocht (zie bijlage 1). Voor identificeren van de belangrijkste theaters & poppodia is uitgegaan van de door On Stage beschouwde theaters & poppodia. *On Stage is Nederlands grootste uitgever op het gebied van uitgaan. Het datateam van On Stage verzamelt, controleert, redigeert en verwerkt de programmagegevens van de grotere theater-, concert- en filmpodia in Nederland (gemiddeld 75.000 theater- en concertvoorstellingen per jaar)* (onstage.nl, 2010). Het aantal uitgaanstips is verzameld door het Uitburo, dat helaas geen gegevens van Amersfoort beschikbaar had. *“Het Uitburo netwerk opereert landelijk en onafhankelijk en levert daardoor de meest complete en meest betrouwbare culturele agenda-informatie en uitgaanstips”* (www.uitburo.nl). Zowel de totale capaciteit als de hoeveelheid Uittips wordt in de volgende tabel weergegeven per 10.000 inwoners om zo te kunnen kijken naar de relatieve omvang van het aanbod (o.a. om rekening te houden met het ontstaan van mogelijke capaciteitsproblemen en om grote steden niet te bevoordelen).

Stad	Uitgaanstips maand April per 10.000 inwoners	Totale capaciteit	Capaciteit per 10.000 inwoners
Amersfoort	Geen data	2.554	176,3
Breda	8,0	3.130	180,5
Haarlem	47,1	4.082	273,0
's-Hertogenbosch	13,8	2.083	149,0
Zwolle	19,1	1.980	166,5
Gemiddeld	22,0	2.766	189,1

Tabel 14: Aantallen en capaciteiten theaters & poppodia steden.

Bron: On Stage (2010), Uitburo (2010) en eigen onderzoek.

Het blijkt dat Zwolle een (licht) benedengemiddeld aantal uitgaanstips heeft. De capaciteit van de theaters & poppodia in de stad blijkt eveneens benedengemiddeld te zijn. Uit de bovenstaande tabel blijkt dat Haarlem veruit het grootste aanbod aan podiumkunsten heeft. Illusterend hiervoor is het feit dat Haarlem zowel bij het aantal Uittips als de capaciteit van de theaters & poppodia de enige stad is die bovengemiddeld *goed* scoort. Indien Haarlem buiten de vergelijking wordt gehouden dan komt het gemiddeld aantal uitgaanstips per 10.000 inwoners op 13,6 te liggen en de capaciteit per 10.000 inwoners op 167,3. Zwolle heeft in dat geval een bovengemiddeld aantal uitgaanstips en een (heel) licht benedengemiddelde capaciteit van theaters & poppodia.

Specifiek in het geval van Zwolle wordt het aanbod van podiumkunsten hoofdzakelijk gefaciliteerd door een drietal podia: Hedon, Odeon, en de Spiegel. Hedon is voornamelijk een poppodium, met een concertzaal voor circa 500 mensen, maar omvat daarnaast ook een café (www.hedon-zwolle.nl, 2010). Het culturele aanbod van Hedon is divers, er is geen specifiek genre dat dit podium domineert. In 2007 kon Hedon 29.135 bezoekers verwelkomen, in 2008 waren dat er 30.801 en in 2009 werden er 32.391 bezoekers geteld (antwoord Dhr. Ensing, bijlage 2). In Zwolle wordt thans actief gedacht om Hedon uit te breiden, hiernaar wordt momenteel onderzoek gedaan. De planning is dat het college van Zwolle in 2010 op basis van de uitkomsten van dit onderzoek een besluit neemt over een nieuwe locatie, de plaatselijke gemeenteraad velt daarna een oordeel over de nieuwbouw (www.zwolle.nl, 2010a). Odeon behoort samen met de Spiegel tot de twee *grotere* theaters in Zwolle. Beide theaters zijn gevestigd in één organisatie genaamd; Odeon *de Spiegel* theaters. De capaciteit van de Spiegel (1000 personen) is groter

dan die van Odeon (480 personen). De Spiegel wordt dan ook gebruikt om voorstellingen van *grotere namen* te faciliteren terwijl Odeon ook *kleinere namen* een podium biedt om hun kunsten te vertonen. Een opvallend gegeven is dat, ondanks de relatief kleine capaciteit van de theaters & poppodia in vergelijking met de benchmark, de inwoners van Zwolle in het rapport "Zwollenaren over vrijetijdsvoorzieningen" (2010) aangeven tevreden te zijn over het theateraanbod in de stad.

De culinaire kwaliteit in een stad is moeilijk te bepalen. In dit onderzoek wordt uitgegaan van het oordeel van de inspecteurs van Michelin, er wordt dus gekeken naar het aantal restaurants met een Michelinster.

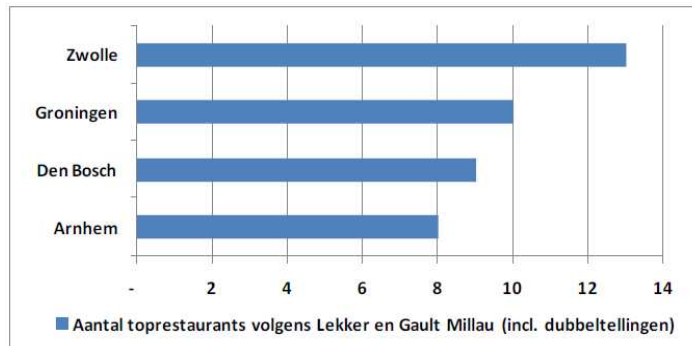
Stad	*	**	***	Aantal sterrenrestaurants
Amersfoort	0	0	0	0
Breda	1	0	0	1
Haarlem	0	0	0	0
's-Hertogenbosch	1	0	0	1
Zwolle	1	0	1	2
Gemiddeld	0,6	0,0	0,2	0,8

Tabel 15: Culinaire kwaliteit.

Bron: <<http://abf.kenniscentrumhoreca.nl>>, 2009.

Het blijkt dat er erg weinig restaurants zijn met een Michelinster. Zwolle blijkt er de meeste te hebben, namelijk twee, gevolgd door 's-Hertogenbosch en Breda die beide één restaurant met een Michelinster binnen de gemeentegrenzen hebben. Amersfoort en Haarlem hebben geen sterrenrestaurants.

Specifiek voor Zwolle gaat het om restaurants de Librije en Librije's zusje als sterrenrestaurants met respectievelijk drie en één ster. Deze twee restaurants zijn van grote invloed op de beeldvorming over de stad. Zo profiteren Zwolle en haar restaurants van het positieve imago dat de aanwezigheid van de Librije oplevert (www.volkskrant.nl, 2009). In het verlengde hiervan is het vermeldenswaardig dat Zwolle in 2008 "Hoofdstad van de smaak" was (www.weekvandesmaak.nl, 2008). Uit figuur 12 blijkt eveneens dat Zwolle het goed doet qua toprestaurants. De vergelijking wordt hier wel met andere steden gemaakt.



Figuur 12: Aantal toprestaurants volgens Lekker en Gault Millau.

Bron: LA Group, Leisure & Arts Consulting, 2009.

In dit onderzoek wordt de culinaire kwantiteit in een stad ook meegenomen aangezien de toprestaurants slechts een (qua omvang) beperkte groep mensen bedient. Voor de culinaire kwantiteit wordt uitgegaan van het aantal bistro's, restaurants en café-restaurants. De totalen hiervan worden in de volgende tabel weergegeven. Dit wederom per 10.000 inwoners om tot het relatieve aanbod in de stad te komen (o.a. vanwege het ontstaan van mogelijke capaciteitsproblemen en om grote steden niet te bevoordelen).

Stad	Bistro	Restaurant	Café-restaurant	Totaal	Totaal per 10.000 inwoners
Amersfoort	13	61	17	91	6,3
Breda	8	65	43	116	6,7
Haarlem	14	85	22	121	8,1
's-Hertogenbosch	20	86	18	124	8,9
Zwolle	7	40	14	61	5,1
Gemiddeld	12,4	67,4	22,8	102,6	7,0

Tabel 16: Aantallen bedrijven in de restaurantsector.

Bron: <<http://abf.kenniscentrumhoreca.nl>>, 2009.

Zwolle blijkt een beperkt aantal restaurants te huisvesten, geen stad uit de benchmark heeft minder restaurants. Opvallend is overigens wel dat Breda niet bijzonder veel bistro's en restaurants heeft maar daarentegen wel veel café-restaurants binnen de gemeentegrenzen heeft. Hiernaast blijkt dat 's-Hertogenbosch en Haarlem het ruimste culinaire aanbod hebben.

Wat betreft avondleven is het aantal cafés in de stad de laatste woonattractie. De aantallen van deze woonattractie in de benchmark zijn als volgt. Ook hier wordt overigens weer uitgegaan van het aantal per 10.000 inwoners vanuit capaciteitsoogpunt en om de grote steden niet te bevoordelen.

Stad	Cafés	Cafés per 10.000 inwoners
Amersfoort	75	5,2
Breda	140	8,1
Haarlem	96	6,4
's-Hertogenbosch	111	7,9
Zwolle	60	5,0
Gemiddeld	96,4	6,5

Tabel 17: Aantallen cafés en discotheken.

Bron: <<http://abf.kenniscentrumhoreca.nl>>, 2009.

Zwolle blijkt evenals Amersfoort een beperkt aantal cafés te huisvesten. Het valt op dat de steden in het zuiden van het land, Breda en 's-Hertogenbosch, er ver bovenuit steken qua aantallen cafés. Een verklaring daarvoor is wellicht is de (Bourgondische) cultuur in dit deel van het land.

Esthetiek

Met esthetiek doelt Marlet op de aanwezigheid van een historische binnenstad. Het aantal gebouwde monumenten per gemeente zou hiervoor als indicator gebruikt kunnen worden. Een nadeel hiervan is dat niet alle monumenten in de binnenstad hoeven te liggen. Het valt echter te zeggen dat binnensteden de oudste onderdelen van een stad zijn waardoor het erg waarschijnlijk is dat zij de grootste concentratie van historische gebouwen zullen herbergen. Bovendien dragen monumenten elders in de stad eveneens bij aan de uitstraling van de stad. In de tabel op de volgende pagina staan de aantallen monumenten en objecten in de benchmarksteden. Het verschil in aantallen tussen objecten en monument wordt overigens veroorzaakt door het feit dat monumenten opgebouwd kunnen zijn uit verschillende objecten.

Stad	Gebouwde monumenten per 31-12-2008	Gebouwde objecten per 31-12-2008
Amersfoort	368	430
Breda	462	542
Haarlem	1.111	1.182
's-Hertogenbosch	495	538
Zwolle	418	485
Gemiddeld	571	635

Tabel 18: Historicititeit steden.

Bron: RACM Jaarverslag 2008/Beschermd erfgoed.

Zwolle heeft een benedengemiddeld aantal monumenten en historische objecten in de stad. Van de vier andere steden in de benchmark heeft alleen Amersfoort nog minder van beiden. Haarlem steekt er ver bovenuit, dit is de enige stad met bovengemiddeld veel monumenten en historische objecten. Dit maakt Haarlem qua esthetiek de meest aantrekkelijke stad van de benchmark. Indien Haarlem buiten de vergelijking wordt gehouden dan komt het gemiddeld aantal monumenten en objecten op respectievelijk 436 en 499 te liggen. De aantallen in Zwolle zijn dus ook in dat geval benedengemiddeld te noemen.

Natuurlijke ligging

De natuurlijke ligging van een stad is de laatste woonattractie die beschouwd wordt. Als natuurlijke ligging ziet Marlet de nabijheid van natuur en de nabijheid van de Noordzeekust. Deze laatste zal in dit onderzoek niet verder meegenomen aangezien de significantie van deze woonattractie betwist wordt en deze woonattractie bijvoorbeeld al niet meer medebepalend is bij de bepaling van de aantrekkelijkheid van de stad in de Atlas voor Gemeenten 2010 (www.atlasvoorgemeenten.nl, 2010).

De mate waarin een stad natuurlijk gelegen is, is lastig te bepalen. Als gevolg hiervan zal een tweetal vrij verschillende indicatoren gebruikt worden. De eerste is het aantal natuurgebieden binnen een straal van 25 kilometer van de stad. Een minpuntje van deze indicator is dat hij de omvang van deze natuurgebieden niet meeneemt. Om hier toch rekening mee te houden is een tweede indicator vereist. Deze is de afstand tot de dichtstbijzijnde stad (>40.000) inwoners. Indien

deze afstand groot is dan indiceert dit dat de omgeving van de stad weinig verstedelijkt is. Dit alles levert de volgende tabel op.

Stad	Natuurgebieden	Dichtstbijzijnde stad	Afstand
Amersfoort	158	Soest	7
Breda	33	Etten-Leur	7
Haarlem	63	Haarlemmermeer	8
's-Hertogenbosch	52	Waalwijk	16
Zwolle	54	Kampen	13
Gemiddeld	72	N.v.t.	10

Tabel 19: Aantal natuurgebieden en afstand tot dichtstbijzijnde stad.

Bron natuurgebieden: <www.natuurkaart.nl>.

Uit de tabel blijkt dat in de buurt van Zwolle een benedengemiddelde hoeveelheid natuurgebieden ligt. In de buurt van Amersfoort liggen daarentegen veruit de meeste natuurgebieden. Illustreerend hiervoor is het feit dat wanneer Amersfoort buiten de vergelijking wordt gehouden het gemiddelde op 51 komt te liggen waardoor Zwolle ineens bovengemiddeld veel natuurgebieden in de nabije omgeving heeft liggen. In de tabel is ook zichtbaar dat Breda en 's-Hertogenbosch minder natuurgebieden in de nabijheid van de stad hebben dan Zwolle, en dat Zwolle wat dat betreft alleen Amersfoort en Haarlem voor zich moet laten gaan. Qua afstand tot de dichtstbijzijnde stad doet Zwolle het goed, alleen 's-Hertogenbosch ligt op grotere afstand van een stad. Amersfoort en Breda hebben de kleinste afstand tot de dichtstbijzijnde stad.

Wanneer specifiek naar de natuurlijke ligging van Zwolle gekeken wordt dan blijkt inderdaad dat deze vrij goed is. Het aantal natuurgebieden in de omgeving van Zwolle mag dan benedengemiddeld zijn, de afstand tot de dichtstbijzijnde stad is daarentegen erg groot. Zoete (1997) signaleerde dit ook al: *"Zwolle heeft binnen Nederland een opmerkelijke locatie: noch in de directe omgeving, noch op enige afstand ligt een andere middelgrote stad"*. Ter illustratie hiervan; de dichtstbijzijnde stad met meer dan 40.000 inwoners is Kampen dat op 13 kilometer afstand van Zwolle ligt (Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Kampen, 2010). Vanuit vrijwel elk willekeurig punt in Zwolle is het buitengebied dan ook binnen een kwartier te bereiken (interview B. de Paus, bijlage 2). Wanneer gekeken wordt naar het dichtstbijzijnde nationale park ligt Zwolle op zo'n 16

kilometer van De Weerribben-Wieden (www.nationaalpark.nl). Als daarentegen gekeken wordt naar het dichtstbijzijnde nationale landschap, dan blijkt dat Zwolle erg goed gelegen is aangezien de stad gesitueerd is in het nationale landschap de IJsseldelta (www.nationalelandschappen.nl).

II.2.2 Aanbod van banen

Het aanbod van banen is een klassiek motief voor mensen om in een bepaalde stad te gaan wonen. Het aantal banen in Zwolle was in 2008 absoluut gezien 90.680, in Amersfoort was het aantal banen destijds 84.440, in Breda was het 99.370, in Haarlem was het 71.740 en in 's-Hertogenbosch waren 100.980 banen in 2008 (statline.cbs.nl, 2010). Met behulp van deze getallen is het mogelijk om een werkgelegenheidsquote, het aantal banen gedeeld door het aantal bewoners, te berekenen. Dit is een goede indicator voor het banenaanbod in de stad omdat het *de kans op werk* indiceert. De werkgelegenheidsquote van de vijf steden is als volgt;

Amersfoort	Breda	Haarlem	's-Hertogenbosch	Zwolle	Gemiddeld
0,58	0,57	0,48	0,72	0,76	0,62

Tabel 20: werkgelegenheidsquote steden.

Bron: <statline.cbs.nl>, 2010.

Zwolle blijkt de hoogste werkgelegenheidsquote te hebben van de vijf steden in de benchmark. Hierna volgen achtereenvolgens 's-Hertogenbosch, Amersfoort, Breda en Haarlem. Indien verder wordt gekeken dan de benchmark, dan blijkt dat alleen de gemeente Haarlemmermeer een hogere werkgelegenheidsquote heeft. Steden als Utrecht, Groningen en Amsterdam hebben relatief gezien dus minder werkgelegenheid dan Zwolle.

Zwolle biedt dus een ruim aanbod aan banen aan haar bewoners. Wanneer naar de verdeling van de werkgelegenheid over de verschillende sectoren gekeken wordt was deze in 2008 als volgt.

Stad	Landbouw, bosbouw & visserij.	Nijverheid & energievoorziening.	Commerciële dienstverlening.	Niet-commerciële dienstverlening.
Amersfoort	0,1%	11,6%	55,5%	32,8%
Breda	0,7%	13,5%	49,6%	36,2%
Haarlem	0,1%	11,8%	46,9%	41,2%
's-Hertogenbosch	0,1%	12,3%	55,8%	31,8%
Zwolle	0,1%	12,5%	50,3%	37,0%
Gemiddeld	0,2%	12,3%	51,6%	35,8%

Tabel 21: Werkgelegenheid

Bron: <statline.cbs.nl>, 2008.

De Zwolse werkgelegenheid leunt volgens de CBS-cijfers zwaar op de dienstensector. De commerciële en de niet-commerciële dienstverlening zorgen samen voor ongeveer 9 op de 10 banen in de Zwolle. Als de vergelijking wordt gemaakt met de benchmark dan wordt zichtbaar dat Zwolle relatief veel werkgelegenheid heeft in de niet-commerciële dienstverlening. De landbouw, bosbouw & visserij is in de benchmark al nauwelijks van belang maar in Zwolle zelfs nog minder. Qua commerciële dienstverlening zit Zwolle onder het gemiddelde van de vijf steden. De nijverheid & energievoorziening zit Zwolle ongeveer op het gemiddelde van de benchmark. Wat verder opvalt is dat de commerciële dienstverlening in Amersfoort en in 's-Hertogenbosch relatief veel werkgelegenheid voortbrengt. Hiernaast komt uit de tabel naar voren dat Breda nog vrij veel werkgelegenheid heeft in de nijverheid & energievoorziening.

Als nog gedetailleerder wordt gekeken, op het niveau van bedrijfstakken, dan wordt het mogelijk om nog specifiekere uitspraken te doen. Door het CBS worden de volgende bedrijfstakken onderscheiden:

Bedrijfstakken volgens het CBS	Code
Landbouw, bosbouw, visserij (Bv: melkveehouderij)	Lb
Winning van delfstoffen (Bv: aardgaswinning)	Delf
Industrie (geen aardolie-, cokes-) (Bv: productie van stortklaar beton)	Ind
Productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas, stoom en warm water (Bv: elektriciteitsproductie)	Nuts
Bouwnijverheid (Bv: aannemer)	Bouw
Reparatie van consumentenartikelen & handel (Bv: detailhandel)	RCH
Horeca (Bv: café)	Horeca
Vervoer, opslag en communicatie (Bv: transportbedrijf)	VOC
Financiële instellingen (Bv: hypotheekbemiddeling)	Fin
Verhuur van en handel in onroerend goed, verhuur van roerende goederen & zakelijke dienstverlening (Bv: woningbouwvereniging)	VH
Openbaar bestuur, overheidsdiensten & verplichte sociale verzekeringen (Bv: gemeentelijke organisaties)	Bestu
Onderwijs (Bv: voortgezet onderwijs)	Ond
Gezondheids- en welzijnszorg (Bv: huisartsenpraktijk)	Gewe
Milieudienstverlening, cultuur, recreatie & overige dienstverlening (Bv: afvalinzameling)	MCROV

Tabel 22: Bedrijfstakken volgens het CBS.

Bron: <statline.cbs.nl>, 2010.

Als deze onderverdeling in bedrijfstakken wordt aangehouden voor Zwolle komen de volgende resultaten naar voren. De resultaten voor de overige steden in de benchmark zijn zichtbaar in bijlage 3.

Code bedrijfsklasse	Zwolle	Benchmark
Lb	0,1%	0,2%
Delf	Geen data	Geen data
Ind	7,6%	7,7%
Nuts	Geen data	Geen data
Bouw	Geen data	Geen data
RCH	12,2%	15,5%
Horeca	3,2%	3,4%
VOC	6,0%	4,8%
Fin	4,5%	4,8%
VH	24,5%	23,1%
Bestu	8,9%	7,9%
Ond	7,7%	7,2%
Gewe	17,7%	16,4%
MCROV	2,7%	4,3%

Tabel 23: Werkgelegenheid naar bedrijfsklassen.

Bron: <statline.cbs.nl>, 2010.

Uit deze tabel komt naar voren dat Zwolle relatief veel werkgelegenheid heeft in 'vervoer, opslag & communicatie', 6,0% van de totale werkgelegenheid ten opzichte van 4,8% van de totale werkgelegenheid bij de benchmark. Ook de bedrijfsklasse 'verhuur van en handel in onroerend goed, verhuur van roerende goederen & zakelijke dienstverlening' blijkt relatief veel werkgelegenheid in Zwolle voort te brengen. Zo is in Zwolle 24,5% van de banen te vinden in deze klasse terwijl in de benchmark slechts 23,1% van de banen daartoe behoort. Ook heeft Zwolle relatief veel banen in de 'gezondheids- en welzijnszorg' en in het 'openbaar bestuur, overheidsdiensten & verplichte sociale verzekeringen'.

Het blijkt dat Zwolle vergeleken met de benchmark relatief weinig banen heeft in de 'reparatie van consumentenartikelen & handel'; Zwolle 12,2% van het totaal en de benchmark 15,5% van het totaal. Ook in de bedrijfsklassen: 'financiële instellingen', Zwolle 4,5% en de benchmark 4,8%, en 'milieudienstverlening, cultuur, recreatie & overige dienstverlening', Zwolle 2,7% en de benchmark 4,3%, heeft Zwolle relatief weinig werkgelegenheid.

Zoals ook Marlet al heeft gevonden is de sectorale diversiteit in Zwolle vrij beperkt. De sectorale diversiteit is meetbaar met behulp van de Hirschman-Herfindahl index, een optelling van het kwadraat van het aandeel van iedere sector

in de totale werkgelegenheid (Van der Werff en Kloosterman, 2007). Marlet (2009) vindt dat Zwolle, vergeleken met de 50 grootste Nederlandse gemeenten, op de 36e plaats staat wat betreft sectorale diversiteit van de werkgelegenheid. Zwolle heeft dus een ruim maar niet een bijzonder divers banenaanbod.

II.2.3 Leefbaarheidsproblemen

Het bepalen of de hoeveelheid leefbaarheidsproblemen Zwolle relatief gezien wel of niet aantrekkelijk maakt, is een lastige opgave. Zo zijn niet alle leefbaarheidsproblemen goed uit te drukken in statistieken en bovendien is de beschikbaarheid van dergelijke gegevens beperkt. Wel zijn er cijfers beschikbaar over de misdaad in de verschillende benchmarksteden. Redelijkerwijs zou aangenomen kunnen worden dat steden met veel misdaad ook veel te maken hebben met leefbaarheidsproblemen. Vandaar dat in dit onderzoek gebruik wordt gemaakt van de totale misdadcijfers per 10.000 inwoners, dus kans om *slachtoffer* te worden van een misdrijf, zoals weergegeven in de tabel op de volgende pagina. Er wordt dus geen weging aan de verschillende misdaden gegeven.

Misdaad	Amersfoort	Breda	Haarlem	's-Hertogenbosch	Zwolle	Gemiddeld
<i>Huis</i>						
Woninginbraken	39,3	49,3	25,3	47,9	25,9	37,5
<i>Straat</i>						
Winkeldiefstal	39,4	62,7	32,9	43,9	29,7	41,7
Vernielingen	119,3	140,4	139,8	133,3	145,2	135,6
Zakkenrollen	20,3	27,0	22,5	39,5	17,6	25,4
Aantasting openbare orde	13,2	15,5	1,9	13,0	5,5	9,8
<i>Geweld</i>						
Mishandeling	43,3	50,8	44,2	44,6	44,3	45,4
Openlijk geweld	3,8	4,7	4,3	6,2	2,9	4,4
Straatroof	6,7	5,6	3,3	4,5	2,3	4,5
Moord/doodslag	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Zedenmisdrijf	7,8	8,4	4,8	8,7	7,7	7,5
Bedreiging	21,5	26,0	23,4	32,9	29,8	26,7
Overval	1,1	1,6	0,8	1,6	0,7	1,2
Totaal	315,8	392,0	303,3	376,0	311,6	339,7

Tabel 24: Misdaad.

Bron: Misdaadmeter AD, 2008.

In de tabel is zichtbaar dat Zwolle relatief weinig last heeft van misdaad. Alleen Haarlem ondervindt minder problemen met misdaad. Het blijkt dat de twee steden in het zuiden van het land, Breda en 's-Hertogenbosch, het meest te maken hebben met misdaad. Amersfoort heeft in ongeveer even grote mate als Zwolle te maken met misdaad. Zwolle heeft vrij weinig te maken met woninginbraken, winkeldiefstal en zakkenrollerij. Wel heeft de stad veel last van vernielingen. De regionale functie van de stad met betrekking tot uitgaan is wellicht een verklaring hiervoor. In 's-Hertogenbosch blijken opvallend veel gevallen van zakkenrollerij plaats te vinden. Een ander opvallend punt is het verschil in het aantal aantastingen van de openbare orde tussen Haarlem en Breda.

Voor Zwolle specifiek kan gezegd worden dat het een stad is met een grote mate van leefbaarheid (interview J. Pleeging, bijlage 2). De relatief kleine hoeveelheid leefbaarheidsproblemen die in de stad aanwezig zijn worden dan ook voor een groot deel veroorzaakt door het feit dat Zwolle een regionaal centrum is.

Ondermeer het uitgaanspubliek uit de regio dat Zwolle bezoekt zorgt voor overlast & onveiligheid (interview J. Pleeging, bijlage 2). Voor meer informatie over leefbaarheidsproblemen in Zwolle wordt verwezen naar de Stadsfoto Zwolle (2008) en het Onderzoek Buurt voor Buurt – 2009, Zwollenaren over leefbaarheid en veiligheid.

II.2.4 Hoge huizenprijzen

Zoals al vermeld is in de theorie, zijn hoge huizenprijzen niet alleen een nadeel voor potentiële inwoners maar zijn ze ook een weergave van de aantrekkelijkheid van de stad. Als indicator voor de hoogte van de huizenprijzen is het mogelijk om de gemiddelde verkoopprijs per jaar bekijken. Deze zijn echter sterk afhankelijk van de karakteristieken van de verkochte woningen. Om dit probleem op te lossen wordt de gemiddelde verkoopprijs gedeeld door de gemiddelde WOZ-waarde van de verkochte woningen, dit wordt de prijsindex bestaande koopwoningen genoemd. Als deze prijsindexen door de tijd met elkaar vergeleken worden is het ook mogelijk om de ontwikkeling van de huizenprijzen te volgen.

In tabel op de volgende pagina zijn de volgende eigenschappen van woningvoorraden van de steden zichtbaar:

- De prijsindex van de verkochte woningen;
- De gemiddelde verkoopprijs;
- De gemiddelde WOZ-waarde van de woningen in de stad.

Jaar	Amersfoort	Breda	Haarlem	's-Hertogenbosch	Zwolle	Gemiddeld
<i>Index verkoopprijs (2005=100)</i>						
2005	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2006	104,8	105,6	104,6	104,8	103,4	104,6
2007	111,1	111,1	113,9	108,5	104,8	109,9
2008	115,4	116,1	120,7	110,5	108,3	114,2
2009	112,6	113,8	117,6	107,1	105,1	111,2
<i>Gemiddelde verkoopprijs</i>						
2005	240.428	232.403	227.984	246.806	206.170	230.758
2006	249.382	253.467	243.584	270.982	209.386	245.360
2007	258.568	265.794	261.016	273.812	214.650	202.565
2008	274.327	286.107	270.670	277.835	229.305	267.649
2009	255.681	267.302	266.916	262.102	215.519	253.504
<i>WOZ-waarden</i>						
2005	212.000	209.000	201.000	214.000	179.000	203.000
2006	215.000	210.000	201.000	214.000	181.000	204.000
2007	229.000	224.000	220.000	236.000	202.000	222.000
2008	248.000	243.000	239.000	254.000	211.000	239.000
2009	260.000	254.000	253.000	264.000	217.000	250.000

Tabel 25: Huizenprijzen steden.

Bron: <statline.cbs.nl>, 2010.

In vergelijking met de benchmark is de indexverkoopprijs van de verkochte woningen in Zwolle is de laagst. Zwolle is dus aantrekkelijk wat betreft de hoogte van de huizenprijzen. Haarlem heeft daarentegen de hoogste indexverkoopprijs wat de stad onaantrekkelijk maakt wat betreft de hoogte van de huizenprijzen. Wat verder opvalt zijn de grote verschillen in de gemiddelde verkoopprijs tussen de vijf steden. Zwolle heeft veruit de laagste gemiddelde verkoopprijs. Dit is eveneens het geval wat betreft de WOZ-waarden; ook deze zijn het laagst in Zwolle. Het blijkt dat de huizenprijzen in Zwolle tussen de jaren 2005 en 2008 minder gestegen zijn dan de huizenprijzen in de vergelijkbare steden. De daling van de huizenprijzen in het jaar 2009 is in Zwolle vergelijkbaar met de daling in de rest van de steden. Uit dit alles kan geconcludeerd worden dat de huizenprijzen en de woningwaarden in Zwolle relatief laag liggen en geen obstakel vormen voor mensen om zich in Zwolle te vestigen. De stad is dus aantrekkelijk wat betreft de hoogte van de huizenprijzen.

II.2.5 Bereikbaarheidsproblemen

Bereikbaarheidsproblemen zijn een nadeel voor de bewoners van de stad aangezien de bereikbaarheid van de verschillende woonattracties en van het banenaanbod in de stad onder druk komt te staan. Om de bereikbaarheid van de verschillende steden te kunnen vergelijken wordt in dit onderzoek uitgegaan van een tweetal indicatoren:

- De eerste is 'het aantal banen dat als gevolg van files niet meer binnen acceptabele reistijd vanuit de gemeente te bereiken is per 100 inwoners'. Deze indicator geldt als maat voor de bereikbaarheid van banen.
- De tweede is 'de gemiddelde reisduur per auto in de spitsperiode voor een afstand van 10 kilometer'. Dit is een indicator met een algemener karakter zodat deze de bereikbaarheid van zowel banen als woonattracties kan indiceren.

De eigenschappen van de vijf steden met betrekking tot deze twee indicatoren staat in de volgende tabel.

Bereikbaarheid	Amersfoort	Breda	Haarlem	's-Hertogenbosch	Zwolle	Gemiddeld
Aantal banen...	419	253	246	308	147	275
Reistijd in spits	24	23	32	20	23	24

Tabel 26: Aantal banen dat als gevolg van files niet meer binnen acceptabele reistijd vanuit de gemeente te bereiken is per 100 inwoners en reistijd (minuten) benodigd voor het afleggen van 10 kilometer per auto in de spits.

Bron: www.waarstaatjegemeente.nl, 2007 en 2004.

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat Zwolle het goed doet qua bereikbaarheid, zowel het aantal banen dat niet meer bereikbaar is als gevolg van files als de reistijd in de spits is beneden het gemiddelde. Wat betreft de eerste indicator doet Amersfoort het een stuk slechter, vanuit deze stad zijn 419 banen niet meer te bereiken als gevolg van files. Wat betreft de tweede indicator zitten de steden dicht bij elkaar in de buurt qua waarde. Alleen Haarlem valt wat dat betreft (negatief) op met een hoge reistijd in de spitsperiode, de andere steden zitten op ongeveer dezelfde reistijd.

De specifieke situatie van Zwolle wordt hieronder behandeld *per niveau*, dat houdt in dat achtereenvolgens de rijkswegen, de provinciale wegen en de interne ontsluiting van de stad besproken wordt.

Rijkswegen

Zoals eerder vermeld geldt de A28 als de belangrijkste verkeerder van Zwolle. Volgens de door Rijkswaterstaat in 2006 uitgevoerde Inweva (Inschatting wegvakintensiteiten) leidt deze snelweg op het wegvak Zwolle-Zuid – Zwolle (centrum) 99.126 auto's per werkdag door de stad (Rijkswaterstaat, 2006). In 2008 was de etmaalintensiteit op dit wegvak opgelopen tot 103.058 auto's per werkdag (Rijkswaterstaat, 2008). Opvallend is dat deze hoge intensiteiten voor een groot deel veroorzaakt worden door lokaal verkeer. Tot wel 40% van het verkeer dat over de A28 Zwolle binnenkomt is lokaal verkeer interview S. Tjepkema, bijlage 2). De hoge intensiteiten leiden op sommige plaatsen tijdens de spits tot problemen (interview S. Tjepkema, bijlage 2). Dit komt ook naar voren als er gekeken wordt naar de wegvakcijfers van Rijkswaterstaat.

Op het kaartje op de volgende pagina is de indeling in wegvakken van de snelwegen nabij Zwolle weergegeven. De spitsintensiteiten en capaciteiten van deze wegvakken zijn zichtbaar op de daaropvolgende pagina maar dan in tabelvorm. Voor de spitsintensiteiten is gekozen om de hoogste spitsintensiteit te nemen. Dit varieert tussen de avond- en de ochtendspits en de richting van het verkeer op het wegvak, bijvoorbeeld in het geval van wegvak 6, van Zwolle Noord naar Ommen of van Ommen naar Zwolle Noord. De spitsintensiteiten komen uit het meest recente jaar wat in dit geval 2008 is. Voor de wegvakken met een * zijn de voorlopige inschattingen voor dit jaar van Rijkswaterstaat gebruikt.

Om de intensiteit en de capaciteit vergelijkbaar te maken is gekozen om beiden uit te drukken in personenauto-equivalenten per uur. De capaciteit was al uitgedrukt in deze maat maar de spitsintensiteit moest nog wel in deze maat uitgedrukt worden. Dit gaat als volgt:

$$\text{Spitsintensiteit} = (2\text{-uursintensiteit personenauto} * 0,55) + (2\text{-uursintensiteit vrachtverkeer} * 0,5 * 1,9)$$

- Bij personenauto's wordt de factor 0,55 gebruikt omdat tijdens het drukste uur van de spits 55% van het personenautoverkeer in de twee spitsuren (van 07:00 tot 09:00 en van 16:00 tot 18:00) passeert.
- Het vrachtverkeer is minder *spitsgevoelig* waardoor hier de factor 0,5 gebruikt wordt.
- De factor 1,9 wordt gebruikt omdat een vrachtauto de ruimte inneemt van 1,9 personenauto.

Voor de wegvakken met voorlopige intensiteitinschattingen was de uurintensiteit in de spits niet beschikbaar evenals de onderverdeling van het verkeer in

Wegvak	Capaciteit	Spitsintensiteit	I/C
1: 't Harde - Wezep	4000	3046	0,76
2: Wezep – Kp. Hattemerbroek	4200	3725*	0,89
3: Kp. Hattemerbroek – Zwolle Zuid	6500	7422*	1,14
4: Zwolle Zuid – Zwolle (centrum) HRB	6450	3418	0,53
5: Zwolle Zuid – Zwolle (centrum) PRB	6450	2276	0,35
5: Zwolle (centrum) – Zwolle Noord	6450	6470*	1,00
6: Zwolle Noord - Ommen	9050	5492*	0,61
7: Ommen – Nieuwleusen	4000	4267	1,07
8: Hattem - Kp. Hattemerbroek (A50)	4200	3459*	0,82
9: Kp. Hattemerbroek – Kampen (A50)	2100	1676	0,80

Tabel 27: Capaciteit en intensiteit wegvakken nabij Zwolle.

Bron: Antwoord Dhr. Wolf, bijlage 2; en eigen bewerking.

Uit de tabel blijkt dat de capaciteit van bepaalde wegvakken nabij Zwolle tekort schiet. Vooral wegvak 3, Kp. Hattemerbroek – Zwolle Zuid, is onderhevig aan een fors overschot aan verkeer met files tot gevolg. Hiernaast is ook wegvak 5, Zwolle (centrum) – Zwolle Noord, een punt waar de wegcapaciteit onvoldoende is. Op de wegvakken tussen Zwolle Zuid en Ommen zijn echter in 2004 al plusstroken aangelegd (www.infrasite.nl). Voor het wegvak tussen Zwolle (centrum) en Zwolle Noord blijkt dit dus niet voldoende te zijn. Ook het wat verder van Zwolle gelegen wegvak Ommen – Nieuwleusen heeft te weinig capaciteit om het verkeer op een vloeiende manier te kunnen afhandelen. De verbetering van het wegvak Zwolle Zuid- Zwolle (centrum) naar een weg waarbij de hoofdrijbaan gescheiden is van de parallelrijbaan heeft zijn vruchten afgeworpen, dit wegvak kan de intensiteit goed aan. De rijksweg N35 (niet in de tabel), van Zwolle via ondermeer Heino, Raalte en Nijverdal naar Almelo, is niet in staat om het verkeer op een vloeiende manier af te handelen (interview S. Tjepkema, bijlage 2). Zwolle blijkt hier meer last van te hebben dan Almelo.

Op de lange termijn zal dit veranderen omdat de N35 in de toekomst opgewaardeerd wordt (Structuurplan Zwolle 2020, 2008). Ook de A28 tussen Kp. Hattemerbroek en Zwolle Zuid en tussen Ommen en Lankhorst, waar de A32 zich afsplitst van de A28, wordt aangepast. Sommige delen van deze snelweg worden verbreed, bij andere delen wordt een vluchtstrook *opgeofferd*, om zo tot extra rijbanen te komen (www.rijkswaterstaat.nl, 2010). Alle wegvakken waar congestie ontstaat, behalve Zwolle (centrum) – Zwolle Noord, worden dus aangepast om de

Wegvak	Capaciteit	Spitsintensiteit	I/C
1: N337, Wijhe (N756) - Laag Zuthem	1500	479	0,32
2: N337, Laag Zuthem - Zwolle	1500	695	0,46
3: N757, Wijthem – Emmen (kruising)	1200	343	0,29
4: N757, Wijthem – Emmen	1500	335	0,22
5: N340, Zwolle (A28) – Kranenburgerweg	1500	751	0,50
6: N340, Ordelseweg – Hessenweg	1200	1080	0,90
7: N340, Kranenburgerweg – Koesteeg	1800	924	0,51
8: N758 Zwolle (Hessenpoort) – Dedemsweg	1500	290	0,19
9: N377, Hasselt – A28	1200	363	0,30
10: N377, A28 - Nieuwleusen	1500	831	0,55
11: N331, Zwolle – Hanzeweg	1500	706	0,47
12: N764, s’Heerenbroek - Zwolseweg	1500	690	0,46

Tabel 28: Capaciteit en intensiteit wegvakken provinciale wegen.

Bron: antwoord Dhr. de Kleine, bijlage 2 en eigen bewerking.

Wat betreft de bereikbaarheid over provinciale wegen zit het goed in Zwolle. Alleen op het wegvak N340, Ordelseweg – Hessenweg, wordt de verkeersintensiteit lichtelijk problematisch. Dit wegvak is echter onderdeel van een op- en afrit van de A28 aan het wegvak Ommen – Nieuwleusen. Dit wegvak op de A28 heeft, zoals in tabel 27 al zichtbaar is gemaakt, een tekort aan capaciteit. Het is dan ook waarschijnlijk, met in het achterhoofd het capaciteitstekort op de A28 en het dreigende (maar nog niet aanwezige) capaciteitstekort op de afrit, dat de drukte van de A28 *doorwerkt* tot het wegvak Ordelseweg – Hessenweg op de N340. De lage I/C-verhoudingen op de wegvakken aansluitend op deze afrit ondersteunen deze gedachte. Al met al kan gezegd worden dat de inwoners van Zwolle geen last hebben van congestieproblemen op de provinciale wegen.

Zwolle intern

De interne bereikbaarheid van Zwolle staat al enige tijd in de aandacht van de gemeente. In Zwolle valt de belangrijkste infrastructuur te vatten onder een tweetal ringen. Ten eerste de buitenring; bestaande uit de IJsselallee (A), de Oldeneelallee (B), de Ceintuurbaan (C), de Zwartewaterallee (D) en de Baloweg (E). Zie hiervoor figuur 16 op de pagina 38. Ten tweede de binnenring opgebouwd uit een ring van wegen direct aan de gracht die de binnenstad omringt. Zie hiervoor figuur 17, op pagina 38.

Delen van de buitenring van Zwolle zijn niet goed berekend op de intensiteit van het autoverkeer (interview S. Tjepkema, bijlage 2). Vooral de Ceintuurbaan en de IJsselallee blijken knelpunten te zijn. Een grote rol hierbij speelt de directe aansluiting van deze wegen op de A28. Momenteel wordt zowel de Ceintuurbaan als de IJsselallee verbreed om het verkeer hier beter af te kunnen handelen. Deze verbredingen zijn onderdeel van het uitvoeringsprogramma dat gekoppeld is aan de Gebiedsgerichte verkenning regio Zwolle/A28. Hierin wordt ondermeer veel aandacht besteed aan deze aansluitingen tussen de buitenring en de A28. In de Gebiedsgerichte verkenning regio Zwolle/A28 namen het rijk, de provincie en de gemeente deel wat dit de eerste Gebiedsgerichte verkenning in deze vorm van Nederland maakte (interview S. Tjepkema, bijlage 2). Hiernaast wordt er ook ten hoogte van de Dobbe aan de Zwartewaterallee gewerkt aan de weg om de capaciteit te vergroten.

Grootschalige infrastructurele uitbreidingen vinden niet alleen plaats op de buitenring maar ook in het noordwesten van Zwolle bij de Vinexwijk Stadshagen. Deze wijk wordt gefaseerd gebouwd en als de wijk uitbreidt dan wordt de bijbehorende infrastructuur eveneens uitgebreid (interview S. Tjepkema, bijlage 2).

Ook op binnenring van Zwolle zijn er problemen. Hiervan heeft niet alleen het autoverkeer last maar het levert ook problemen op voor het fietsverkeer. Een groot deel van de Zwollenaren gebruikt de fiets voor hun vervoersbewegingen, zo wordt ongeveer 50% van het verkeersbewegingen in de stad per fiets gemaakt (interview S. Tjepkema, bijlage 2). Het aanpakken van de problemen op de binnenring is dan ook van groot belang (interview S. Tjepkema, bijlage 2). Zwolle staat wat betreft fietsgebruik overigens in de top van Nederlandse steden. De populariteit van de fiets in Zwolle wordt veroorzaakt door de (compacte) structuur van de stad, vele plaatsen zijn sneller per fiets te bereiken dan per auto. Ook voorzieningen voor deze doelgroep als ongelijkvloerse kruisingen, tunnels en fietsstraten zorgen ervoor dat de fiets in een groot gedeelte van de stad het primaat heeft. Maar deze fietsers lopen bij de binnenring dus tegen problemen aan. Vooral de oversteekbaarheid van deze *ringweg* is slecht als gevolg van de drukte (interview S. Tjepkema, bijlage 2). Hier komt bovenop dat bussen op een aantal plaatsen *voorrang* krijgen wat vertraging voor fietsers tot gevolg heeft. Om tot een goed gebruik van de binnenring te komen wordt er momenteel een verkeerscirculatieplan voor dit gebied gemaakt. Hieraan wordt een investeringsprogramma gekoppeld in eenzelfde vorm als destijds voor de Gebiedsgerichte verkenning regio Zwolle/A28 (interview S. Tjepkema, bijlage 2).

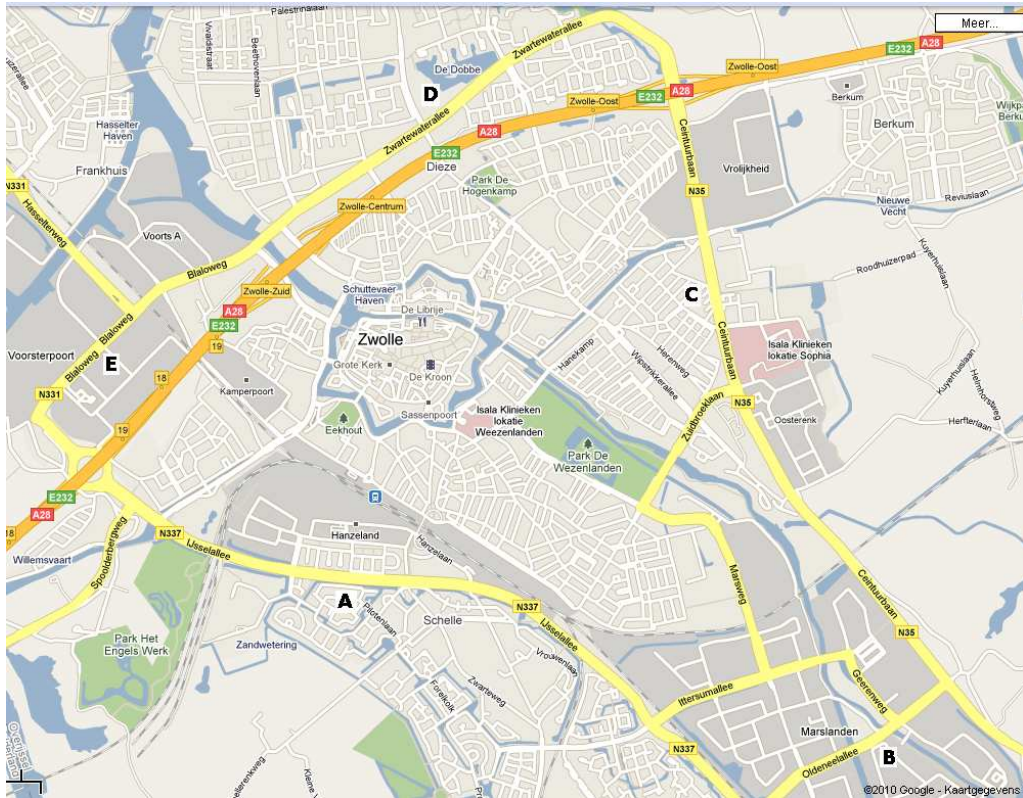
De interne ontsluiting van Zwolle levert dus tot op zekere hoogte problemen op. Zowel de binnen- als de buitenring zijn niet in alle gevallen berekend op de intensiteit van het autoverkeer en hiernaast levert het verkeer op de binnenring ook nog eens problemen op voor fietsers. Al met al is de interne bereikbaarheid van Zwolle voor het autoverkeer redelijk en voor het fietsverkeer goed.

Openbaar vervoer

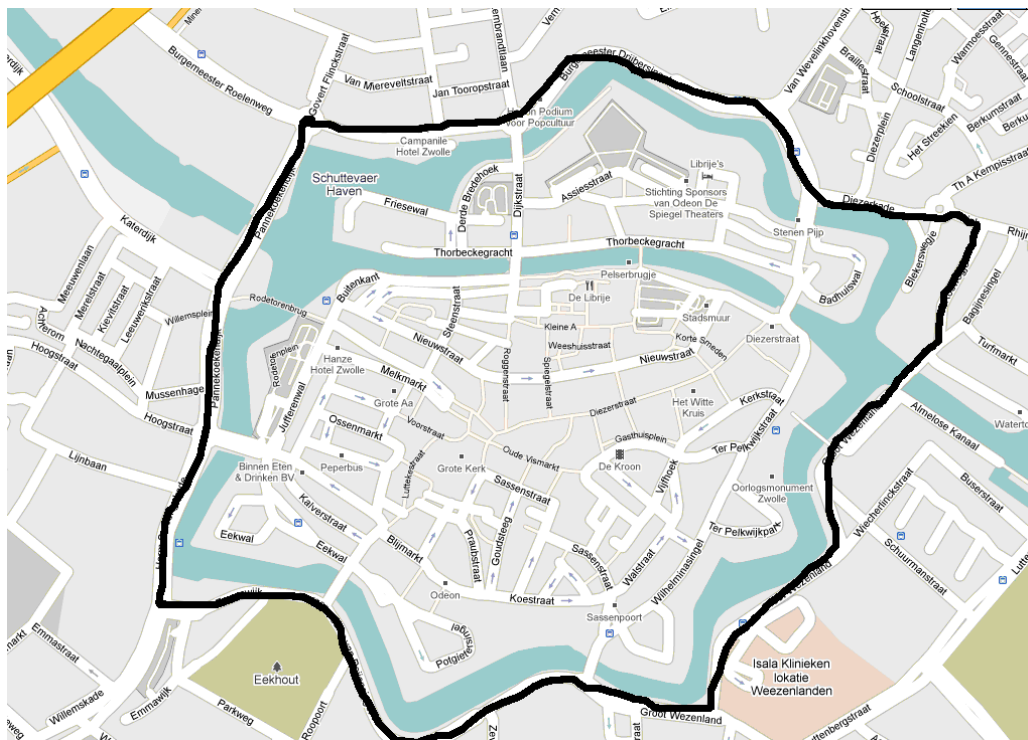
Het gebruik van het openbaar vervoer in Zwolle is vrij beperkt. Slechts 2% van de vervoersbewegingen wordt per OV gemaakt (interview S. Tjepkema, bijlage 2). Dit betreft vooral spitsvervoer van scholieren, studenten en enkele werknemers. Buiten de spits is het gebruik van het OV vooral sociaal-recreatief en maken mensen die geen keuze hebben, bejaarden en mensen die als gevolg van hun financiële situatie zich geen auto kunnen veroorloven, gebruik van het OV. Wat betreft het railvervoer verbindt Zwolle het noorden van het land met de rest van Nederland. Het (intercity)station van Zwolle gaf in 2006 per werkdag aan ruwweg 31.000 reizigers, exclusief overstappers, de mogelijkheid om in- of uit te stappen (Prorail, 2006). Dit maakt Zwolle wat betreft absolute reizigersaantallen in 2006 het 16^e station van Nederland.

Water

Van haar ligging langs de IJssel maakt Zwolle beperkt gebruik, de stad heeft bijvoorbeeld geen jachthaven aan de IJssel en Voorst is het enige bedrijventerrein dat de beschikking heeft over kleine haven. Aan het Zwarte water heeft de stad wel een jachthaven.



Figuur 15: Buitenring Zwolle.
 Bron: <maps.google.nl>, eigen bewerking.



Figuur 16: Binnenring Zwolle.
 Bron: <maps.google.nl>.

II.3 Aantrekkelijkheid werkfunctie

NB: Voor de eigenschappen van Zwolle met betrekking tot de werkfunctie is er een benchmark-onderzoek gedaan naar de grondprijzen. Wat betref de andere factoren zijn er interviews afgenomen, meer hierover in sectie I over de methodologie. In deze paragraaf worden dus geen vergelijkingen met andere steden gemaakt op basis van statistische informatie. In plaats daarvan zal de informatie uit de interviews worden gebruikt om de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad Zwolle te beschouwen.

De aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad wordt bepaald door een vijftal factoren. Het aanbod van werknemers, het aanbod van afnemers & toeleveranciers en het aanbod van klanten zijn drie *positieve* factoren en bereikbaarheidsproblemen en hoge grond- en huurprijzen zijn twee *negatieve* factoren. Deze factoren worden in deze paragraaf besproken.

Het belang van de diverse vestigingsfactoren voor de bedrijven die zich in Zwolle op de verschillende bedrijventerreinen gevestigd hebben is zichtbaar in de tabel 29 op pagina 41. In deze tabel is ook het belang van de verschillende vestigingsmotieven voor Zwolle in het algemeen zichtbaar. Dit belang is bepaald door verscheidene (semi)gestructureerde interviews af te nemen met een aantal strategische personen (zie bijlage 2).

De X'en in de lijst met factoren hebben betrekking op Zwolle in het algemeen of het desbetreffende bedrijventerrein. De kantoorlocaties in de stad zijn niet afzonderlijk meegenomen, wel in Zwolle algemeen, omdat zij kleinschaliger zijn dan de bedrijventerreinen. Dit zou er ondermeer voor kunnen zorgen dat beoordelingen *gekleurd* kunnen worden door één bedrijf, waardoor de *scores* minder betrouwbaar worden. Als gevolg van deze keuze kunnen er wel gerichte uitspraken worden gedaan voor de bedrijventerreinen en niet voor de kantoorterreinen.

Voor Zwolle en de bedrijventerreinen is ook de mate waarin bedrijven bereikbaarheidsproblemen ervaren en de rol die het openbaar vervoer speelt bij het personentransport zichtbaar in tabel 29. Het belang van sommige motieven en stellingen kon in enkele gevallen niet goed bepaald worden waardoor er enkele *gaten* ontstaan. Een voorbeeld hiervan is het belang van de nabijheid van afnemers & toeleveranciers op Marslanden. Dit bedrijventerrein is namelijk zo groot en zo divers van aard dat het onmogelijk is om dit belang juist te bepalen. De * betekent

Motief/stelling	Schaal (1-10)	Zwolle I	Zwolle II	Hessenpoort	Marslanden	Voorst
Kennispillovers	1 = weinig belang	5	4		1	2
Werknemers	1 = weinig belang	7	7	6	3	6
Aantrekkelijke woonstad	1 = weinig belang	7	5	7	8	7
Afnemers & toeleveranciers	1 = weinig belang	2	8*	6		5
Klanten	1 = weinig belang	6	8*	6	3	5
Bereikbaarheid weg	1 = weinig belang	8	8	10	8	8
Bereikbaarheid spoor	1 = weinig belang	6	7	1	1	1
Bereikbaarheid water	1 = weinig belang	2	6	1	1	2
Grond- of huurprijs	1 = afstotend 10 = aantrekkend	5	5	5	7	7
Problemen bereikbaarheid	1 = weinig problemen	3	5	6	2	3
Rol openbaar vervoer	1 = kleine rol	8	5	6	1	3

Tabel 29: belang van verschillende vestigingsfactoren en stellingen.

Kennispillovers: de mate waarin kennispillovers een rol spelen bij de vestigingsbeslissing van bedrijven in/op X.

Werknemers: mate waarin het aanbod van potentiële werknemers een rol speelt bij de vestigingsbeslissing van bedrijven in/op X.

Aantrekkelijke woonstad: de mate waarin bedrijven rekening houden met de aantrekkelijkheid van Zwolle als woonstad voor hun (potentiële) werknemers bij hun vestigingsbeslissing in/op X.

Afnemers & toeleveranciers: de mate waarin de aanwezigheid van mogelijke afnemers & toeleveranciers in Zwolle een rol speelt bij de vestigingsbeslissing van bedrijven in/op X.

Klanten: mate waarin de aanwezigheid van mogelijke klanten in Zwolle een rol speelt bij de vestigingsbeslissing van bedrijven in/op X.

Bereikbaarheid weg: mate waarin de bereikbaarheid over de weg een rol speelt bij de vestigingsbeslissing van bedrijven in/op X.

Bereikbaarheid spoor: mate waarin de bereikbaarheid via de spoorwegen een rol speelt bij de vestigingsbeslissing van bedrijven in/op X.

Bereikbaarheid water: mate waarin de bereikbaarheid over het water een rol speelt bij de vestigingsbeslissing van bedrijven in/op X.

Grond- of huurprijs: mate waarin de grond- of huurprijs een aantrekkende rol heeft voor bedrijven om zich te vestigen op in/op X.

Problemen bereikbaarheid: de mate waarin bedrijven in/op X problemen met hun bereikbaarheid ervaren.

Rol openbaar vervoer: de mate waarin het openbaar vervoer een rol speelt bij het personentransport richting X.

Bron: Zwolle algemeen I, interview Dhr. Nabers, zie bijlage 2.

Bron: Zwolle algemeen II, interview Dhr. Kortelink, zie bijlage 2.

Bron: bedrijventerrein Hessenpoort, interview Dhr. van Rijssen, zie bijlage 2.

Bron: bedrijventerrein Marslanden, interview Dhr. ter Braak, zie bijlage 2.

Bron: bedrijventerrein Voorst, interview Mw. Van Maar, zie bijlage 2.

II.3.1 Aanbod van werknemers

Het blijkt dat het aanbod van werknemers van wisselend belang is voor de bedrijven die zich in Zwolle vestigen. Als op stadsniveau wordt gekeken dan blijkt het aanbod van werknemers wel van belang te zijn terwijl de bedrijven op de Marslanden deze factor niet sterk laten meewegen in hun vestigingsbeslissing. Het blijkt dat zij tegenwoordig vrij makkelijk werknemers kunnen vinden in tegenstelling tot zo'n twee jaar geleden toen het vinden van werknemers meer moeite kostte (interview R. ter Braak, bijlage 2). De bedrijven op Hessenpoort hechten meer belang aan het aanbod van werknemers, ondermeer omdat de werknemers uit de omgeving van Zwolle de reputatie hebben dat zij een goed arbeidsethos bezitten (interview A. van Rijssen, bijlage 2 en interview J. Nabers, bijlage 2).

Hiernaast zijn er werknemers in Zwolle die dusdanig (technisch) specialistische kennis bezitten, op MBO-niveau, dat zij interessant zijn voor bedrijven (interview J. van Maar, bijlage 2). De in Zwolle aanwezige onderwijsinstellingen, zoals de de ROC's; Deltion en Landstede, zijn hier grotendeels voor verantwoordelijk. De andere grote onderwijsinstelling in Zwolle, Hogeschool Windesheim (HBO), leidt vooral mensen op voor de dienstverlening. Deze sector is vooral gevestigd op de verschillende kantoorlocaties in de stad. Wat betreft opleidingsniveau komt er verder naar voren dat de bedrijven op zowel de Marslanden als Hessenpoort behoefte hebben aan hoger geschoold personeel. De bedrijven op de Marslanden zoeken vooral meer middelbaar opgeleiden, terwijl ze momenteel vooral lageropgeleiden in dienst hebben en een aantal bedrijven op Hessenpoort zoekt hoogopgeleid (technisch) personeel. Vooral deze laatste groep blijkt moeilijk te vinden te zijn in Zwolle. Geopperd wordt dat Zwolle wellicht niet aantrekkelijk genoeg is om in te wonen (interview A. van Rijssen, bijlage 2).

De mate waarin Zwolle een aantrekkelijke woonstad is speelt dan ook mee bij de vestigingsbeslissing van bedrijven. Wat betreft de Marslanden is dit echter hoofdzakelijk van belang voor bedrijven die al in Zwolle gevestigd zijn en dan ook in Zwolle gevestigd blijven (interview R. ter Braak, bijlage 2). Naast dit alles heeft de stad Zwolle ook nog eens een relatief jonge bevolking wat eveneens een voordeel is voor bedrijven aangezien zij zo voldoende instroom van nieuwe werknemers kunnen houden. Bovendien zijn deze werknemers goed opgeleid dankzij de verschillende onderwijsinstellingen in de stad. Al met al zorgt de factor aanbod van werknemers voor een aantrekkelijk Zwolle voor bedrijven.

II.3.2 Aanbod van afnemers & toeleveranciers

Deze factor speelt nauwelijks nog een rol bij de aantrekkelijkheid van Zwolle als vestigingsplaats. Uit de samenstelling van de economie in Zwolle bleek ook al dat de industriële sector, de sector die het meeste waarde hecht aan deze factor, niet bijzonder groot is in Zwolle. Het aanbod van afnemers & toeleveranciers in Zwolle wordt door sommigen dan ook gezien als "*factor uit het verleden*" (interview J. Nabers, bijlage 2). Een groot aantal bedrijven is ook dusdanig (inter)nationaal georiënteerd dat de (directe) fysieke nabijheid van andere bedrijven geen rol meer speelt (interview A. van Rijssen, bijlage 2). Op de Marslanden zijn nog wel enkele kleine bedrijven gevestigd die toeleveren aan de grotere bedrijven op hetzelfde terrein (interview R. ter Braak, bijlage 2). Een voorbeeld hiervan is een bedrijf in retourneerbare emballageartikelen, veelal kratten, dat zich heeft gevestigd op Hessenpoort en veel zaken doet met het distributiecentrum van Albert Hein op de Marslanden (interview R. ter Braak, bijlage 2). Dit zijn echter uitzonderingen en de factor aanbod van afnemers & toeleveranciers in Zwolle maakt de stad over het algemeen niet meer of minder aantrekkelijk dan andere steden.

De nabijheid van afnemers & toeleveranciers in de (ruime) omgeving van Zwolle speelt wel een grote rol. De ligging van Zwolle ten opzichte van andere steden, waar afnemers en toeleveranciers zitten, is dan ook van groot belang voor bedrijven (interview K. Korterink, bijlage 2). Het lijkt dus dat de factor betreffende het aanbod (de nabijheid) van afnemers & toeleveranciers in stad is vervangen door het aanbod (de nabijheid) van afnemers & toeleveranciers in de regio/het landsdeel. De ligging van de stad is dus een belangrijke vestigingsfactor.

II.3.3 Aanbod van klanten

Hoewel deze factor gedeeltelijk overeen komt met de vorige, blijkt deze toch in grotere mate van belang te zijn. Op de Marslanden is dit echter niet zo, heel af en toe is er een bedrijf dat een klant op ditzelfde terrein vindt maar dit is *meer per toeval* dan dat het een vestigingsmotief is (interview R. ter Braak, bijlage 2). Ook op Hessenpoort is dit het geval. De bedrijven op dit terrein zijn (inter)nationaal georiënteerd en hebben slechts beperkt klanten in Zwolle en haar directe omgeving (interview A. van Rijssen, bijlage 2). Het aanbod van klanten in Zwolle heeft dus maar een beperkte invloed op de aantrekkelijkheid van Zwolle.

Het aanbod van klanten in de ruime omgeving van Zwolle, die door de gunstige ligging van Zwolle relatief nabij zijn, is wel van groot belang (interview K. Korterink, bijlage 2). Ook de factor aanbod (nabijheid) van klanten in de stad lijkt dus vervangen te zijn door het aanbod (de nabijheid) van klanten in de regio/het

landsdeel. De ligging van de stad heeft ook de factor betreffende het aanbod (nabijheid) van klanten grotendeels vervangen.

II.3.4 Bereikbaarheidsproblemen

Uit tabel 29 blijkt dat Zwolle weinig te maken heeft met bereikbaarheidsproblemen en dat de goede bereikbaarheid van Zwolle, over de weg, juist één van de belangrijkste vestigingsmotieven is. Alleen bedrijventerrein Hessenpoort begint enige problemen met de bereikbaarheid te ervaren. Dit komt omdat de bedrijven op dit terrein vaak een grote omvang hebben en veel contacten hebben in de niet-nabije omgeving van Zwolle (interview A. van Rijssen, bijlage 2). Als er files ontstaan hebben zij er dan ook extra veel last van. Als de vergelijking met de benchmarksteden gemaakt wordt, dan blijkt eveneens dat de bereikbaarheid van Zwolle relatief goed is. Zo geeft de volgende tabel het aantal personen dat de geselecteerde gemeente niet meer kan bereiken als gevolg de aanwezigheid van files per 100 inwoners weer.

Amersfoort	Breda	Haarlem	's-Hertogenbosch	Zwolle	Gemiddeld
388	159	430	267	135	276

Tabel 30: Het aantal personen dat de geselecteerde gemeenten als gevolg van files niet meer kan bereiken per 100 inwoners.

Bron: <www.waarstaatjegemeente.nl>, 2007.

Uit de tabel blijkt dat slechts 135 personen, per 100 inwoners van Zwolle, de stad niet meer kunnen bereiken als gevolg van files. Dit is fors minder dan Haarlem, Amersfoort en 's-Hertogenbosch. Alleen Breda komt nog enigszins in de buurt van Zwolle met 159 personen, per 100 inwoners, die de stad niet meer kunnen bereiken als gevolg van files. De beperkte bereikbaarheidsproblemen zijn al met al een pre voor Zwolle.

II.3.5 Hoge grond- en huurprijzen

Uit tabel 29 blijkt dat de grond- en huurprijzen geen afstotende werking hebben op bedrijven die zich in Zwolle willen vestigen. In slechts één interview kwam naar voren dat een bedrijf ooit een mogelijke vestiging in Zwolle niet door liet gaan vanwege de grondprijs. Wat betreft bedrijventerrein Voorst zijn er enkele (verouderde) panden die juist aantrekkelijk zijn vanwege de lage (huur)prijs (interview J. van Maar, bijlage 2). De grondprijzen in Zwolle zijn niet hoog omdat er

constant gebenchmarkt wordt met steden in de omgeving, om zo de grondprijzen vergelijkbaar te houden (interview J. Nabers, bijlage 2).

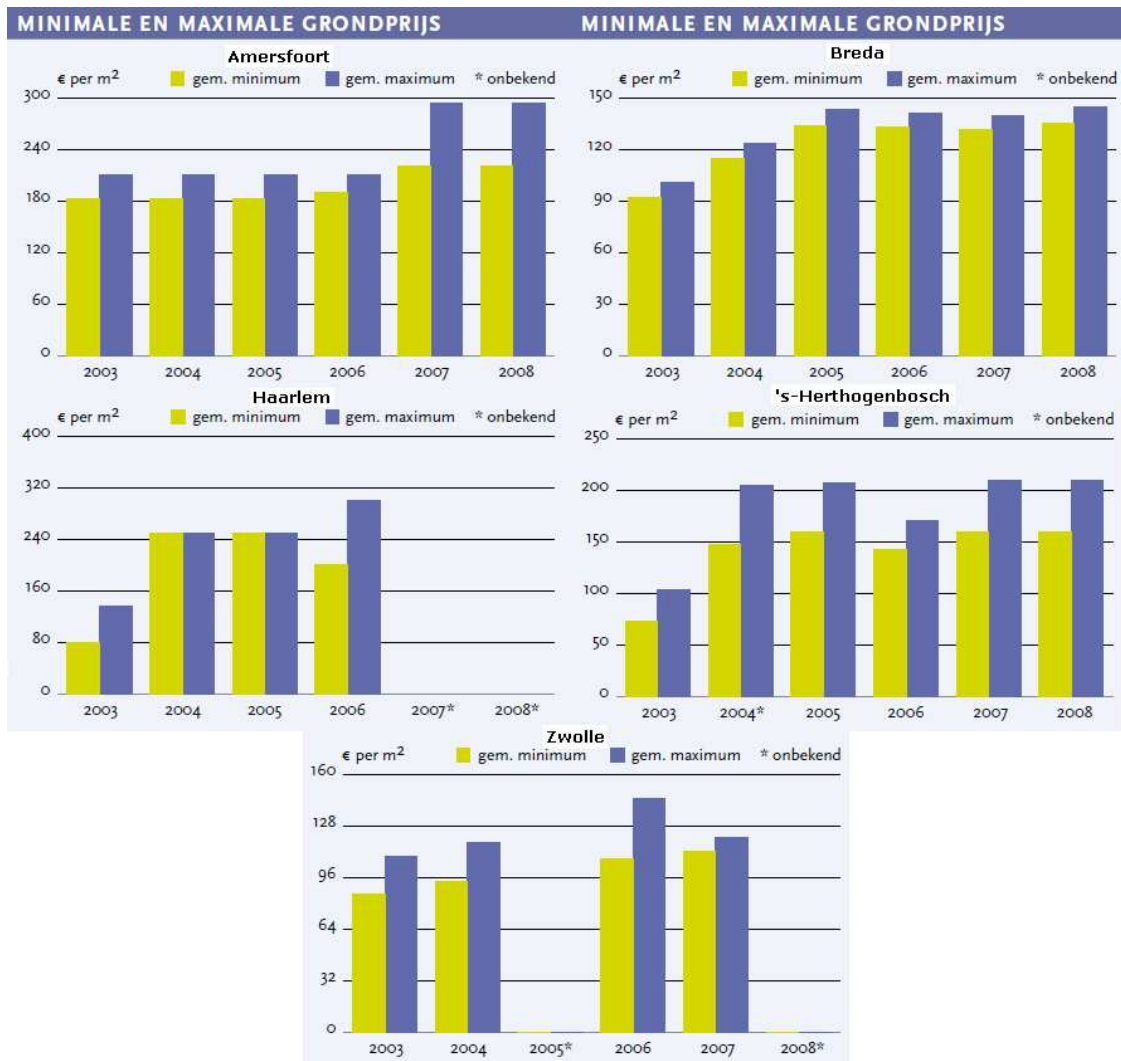
In de volgende tabel staan de normen voor de grondprijzen van de nog niet volledig uitgegeven bedrijventerreinen in Zwolle weergegeven. Er is nog differentiatie mogelijk in deze prijzen. Deze differentiatie wordt veroorzaakt door ligging van de kavel op het terrein (bijv. een zichtlocatie) en door specifieke omstandigheden (bijv. vanwege de loop van een hoogspanningskabel).

Locatie	Prijs per m² exclusief BTW (2010)
Marslanden Zuid	€ 72,50
Marslanden G	€ 100-120
Hessenpoort	€ 141,30 tot € 191,30*
Hessenpoort reststoffencentrum	€ 126,30 tot € 141,30*
Hessenpoort Zuidzijde	€ 131,30 tot € 136,30
*dit zijn de uitgifteprijzen voor kavels zonder gebruiksbeperkingen. Voor kavels onder invloedssfeer van hoogspanningsmast wordt differentiatie, maatwerk toegepast.	

Tabel 31: Grondprijzen bedrijventerreinen Zwolle.

Bron: Grondprijzennota 2010, gemeente Zwolle.

Indien er gezocht wordt naar gegevens over de grond- en huurprijzen in de verschillende steden van de benchmark dan kan gebruik worden gemaakt van gegevens van PropertyNL. Het onderzoeksbureau PropertyNL "is in 2000 opgericht en heeft zich sindsdien ontwikkeld tot dé onderzoeksorganisatie en uitgeverij op het gebied van commercieel vastgoed en de woningmarkt in Nederland. Het eigen onderzoek is de basis voor gedegen en gevarieerde publicaties" (www.propertynl.com). PropertyNL is een onafhankelijke organisatie die onderzoek doet naar de vastgoedmarkt in Nederland. Onderdeel van hun onderzoeken is de hoogte van de grondprijzen voor bedrijventerreinen in Nederland. Dit levert voor de benchmark de volgende resultaten op.



Figuur 18: Grondprijzen.

Bron: Gemeenteboek PropertyNL, 2009.

Hoewel de meest recente gegevens ontbreken in de figuur en de karakteristieken van bedrijventerreinen in de verschillende steden verschillen, waardoor er geen kwantitatieve uitspraken gedaan kunnen worden, is het wel mogelijk om uit de figuur de *onderlinge verhoudingen* te halen. Het blijkt dat Zwolle vrij lage grondprijzen hanteert en dat Breda eveneens geen hoge grondprijzen heeft ingesteld. Haarlem heeft daarentegen wel hoge grondprijzen evenals (in mindere mate) Amersfoort.

II.3.6 Overige aantrekkingspunten van de werkfunctie van Zwolle

Uit de semigestructureerde interviews kwamen ook enkele aantrekkingspunten van de werkfunctie van de stad naar voren die niet in het model opgenomen zijn.

- Zwolle wordt als een aantrekkelijke woonstad beschouwd waardoor ondernemers persoonlijk ook graag in Zwolle willen wonen en als gevolg daarvan hun bedrijf soms laten meeverhuizen (interview K. Korterink, bijlage 2).
- De onderwijsinstellingen zorgen niet alleen voor opgeleid personeel, maar hun aanwezigheid heeft ook tot gevolg dat de kinderen van werknemers en ondernemers een opleiding/studie dichtbij huis kunnen volgen (interview K. Korterink, bijlage 2).
- Specifiek voor Hessenpoort wordt de mogelijkheid tot uitbreiding gezien als een vestigingsmotief (interview A. van Rijssen, bijlage 2).

II.4 Aantrekkelijkheid verblijfsfunctie

De verblijfsfunctie van de stad wordt beïnvloed door een drietal factoren. Stedelijke attracties hebben een positieve invloed op de aantrekkelijkheid van de stad en bereikbaarheidsproblemen en overlast & onveiligheid hebben daarentegen een negatieve invloed op de aantrekkelijkheid van de stad. Dit drietal factoren wordt in deze paragraaf uitgebreid besproken.

II.4.1 Stedelijke attracties in Zwolle

De verblijfsfunctie van de stad kan op verschillende manieren ingedeeld worden. Voor dit onderzoek is gekozen voor cultuur, sport, horeca, recreatie, (fun)shopping, entertainment/evenementen, omgeving en overnachten. Ter ondersteuning hiervan zijn in subparagraaf 2.3.1 de volgende stedelijke attracties geïntroduceerd:

Indeling verblijfsfunctie	Ondersteunende stedelijke attracties
Cultuur	Theater & popodium, bioscoop en museum
Sport	Sportterreinen
Horeca	Café, discotheek en restaurant (kwaliteit & kwantiteit)
Recreatie	Recreatieterreinen
(Fun)shopping	Winkels, Outlet centrum
Entertainment/evenementen	Evenementen (bv: festivals) en attractiepark
Omgeving	Historische binnenstad en natuurlijke ligging
Overnachten	Hotel en pension

Tabel 32: Verblijfsfuncties en bijbehorende, ondersteunende stedelijke attracties.

Bron: eigen materiaal.

Cultuur

Als indicator voor het theateraanbod wordt gebruik gemaakt van dezelfde gegevens als bij de woonfunctie van de stad. Zie hiervoor subparagraaf II.2.1 op pagina 15 en verder. De informatie over het aantal bioscopen komt van www.biosagenda.nl. "De Bioscoopagenda Nederland (BaN), Bioscoop.com of biosAgenda.nl is onderdeel van HyperLeap" (www.biosagenda.nl, 2010). "HyperLeap levert informatie verrijkt met entertainment. De vrijetijdsdatabank van HyperLeap bevat ruim 100.000 evenementen op 65.000 locaties" (www.hyperleap.nl). Het aanbod aan musea is verzameld via www.museum.nl. "Deze meest complete en actuele museumsite van Nederland is een initiatief van de Stichting Museumkaart en wordt mogelijk gemaakt door een bijdrage van de BankgiroLoterij. Museum.nl geeft een overzicht van alle Nederlandse musea en tentoonstellingen" (www.museum.nl). Bij bioscopen en musea is gekozen voor aantallen in plaats van capaciteit omdat bij theaters de capaciteit beperkend is, voorstellingen zijn in vele gevallen uitverkocht, terwijl bij musea en bioscopen dit in mindere mate of zelfs niet het geval is. Er moet echter wel in het achterhoofd gehouden worden dat er diversiteit is tussen de verschillende musea en dat de getallen hier puur de kwantiteit weergeven.

Stad	Uittips April 2010 per 10.000 inwoners	Theatercapaciteit per 10.000 inwoners	Bioscopen	Musea
Amersfoort	Geen data	176,3	4	9
Breda	8,01	180,5	5	7
Haarlem	44,01	273,0	5	10
's-Hertogenbosch	14,81	149,0	5	6
Zwolle	19,08	166,5	2	6
Gemiddeld	21,48	189,1	4,2	7,6

Tabel 33: Cultureel aanbod.

Bron:Hyperleap, 2010 en <www.museum.nl>.

Het bioscoopaanbod is het ruimst in Breda, Haarlem en 's-Hertogenbosch, deze drie steden hebben een vijftal bioscopen binnen hun gemeentegrenzen. Zwolle heeft het kleinste aanbod aan bioscopen, de stad huisvest er slechts twee. Ook wat betreft het aantal musea heeft Zwolle een benedengemiddelde score. Evenals 's-

Hertogenbosch heeft de stad zes musea terwijl het gemiddelde op 7,6 ligt. Haarlem heeft de meeste musea, namelijk tien, en Amersfoort heeft er negen.

Wanneer gericht naar Zwolle wordt gekeken, en het beperkte bioscoopaanbod in Zwolle in het achterhoofd wordt gehouden, is het een opvallend gegeven dat er in 2009 een Zwolse bioscoop, de Buitensociëteit, gesloten is. De momenteel grootste bioscoop in Zwolle, de Kroon, heeft als gevolg van deze sluiting het aantal voorstellingen uitgebreid. Van deze bioscoop kan gezegd worden dat hij een centrumfunctie vervult aangezien ongeveer de helft van de bezoekers van buiten Zwolle komt (www.destentor.nl, 2010a). In de toekomst zal het bioscoopaanbod in Zwolle niet beperkt zijn tot het tweetal de Kroon en het Fraterhuis. Bij de gedeeltelijke herontwikkeling van Kamperpoort, een wijk nabij de Zwolse binnenstad en de A28, is namelijk een nieuwe megabioscoop gepland (www.zwolle.nl, 2009b). Deze bioscoop zal plaats gaan bieden aan ongeveer 1.500 personen (www.destentor.nl, 2009).

Als specifiek naar de zes Zwolse musea wordt gekeken dan zijn het: Museum de Fundatie, het Ecodrome, het Stedelijk Museum Zwolle, het Vrouwenhuis, het Machinemuseum en de Schepenzaal Stadshuis. Uit een rapport van het GOBT, het Gelders Overijssel Bureau voor Toerisme, blijkt dat het Ecodrome in 2008 ongeveer 100.000 bezoekers trok en dat museum de Fundatie 117.000 bezoekers kon verwelkomen (GOBT, 2009). Het Stedelijk Museum in Zwolle trok circa 28.000 bezoekers in 2008 (Jaarverslag Stedelijk Museum, 2008). De andere drie musea zijn kleiner dan deze drie en hebben lagere bezoekersaantallen.

Sport

De mogelijkheid voor mensen om te sporten in een stad is lastig te bepalen omdat er geen exacte maat voor is. Vandaar dat voor deze stedelijke attractie een indicator wordt gebruikt. Er is gekozen voor het aantal hectares sportterrein als indicator omdat dit een koppeling heeft met de capaciteit en dus de mogelijkheid van mensen om gebruik te maken van sportfaciliteiten. Er zou ook gekeken kunnen worden naar het aantal sportverenigingen maar de omvang van de verschillende verenigingen (qua ledenaantallen) zou een vergelijking scheef kunnen trekken.

Stad	Sportterrein 2006	Ha. per 10.000 inwoners
Amersfoort	168 ha.	12 ha.
Breda	240 ha.	14 ha.
Haarlem	150 ha.	10 ha.
's-Hertogenbosch	288 ha.	21 ha.
Zwolle	208 ha.	17 ha.
Gemiddeld	211 ha.	15 ha.

Tabel 34: Sportterreinen.

Bron: <statline.cbs.nl>, 2010.

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat Zwolle een relatief ruim aanbod aan sportterreinen heeft per 10.000 inwoners. 's-Hertogenbosch is de uitschieter met 21 hectare sportterrein per 10.000 inwoners. Haarlem heeft daarentegen een beperkt aanbod aan sportterreinen, het aantal hectare per 10.000 inwoners is zelfs minder dan de helft dan dat van 's-Hertogenbosch.

Wanneer gericht naar Zwolle gekeken wordt is het interessant om de sportclubs en -verenigingen eens nader te bekijken. Als uitgegaan wordt van de tien grootste sportbonden aangesloten bij de NOC*NSF, en de daaronder vallende verenigingen, dan blijkt uit de registraties bij sportservicezwolle.nl, de organisatie verantwoordelijk voor de uitvoering van het gemeentelijk sportbeleid, dat er in Zwolle veel voetbal- en volleybalverenigingen zijn, zie tabel 35 op de volgende pagina. Uit dezelfde tabel blijkt dat het aantal golf- en hockeyclubs vrij beperkt is. Wat betreft golf is dat te verwachten aangezien een golfbaan een grote claim op de ruimte legt maar wat betreft hockey is het toch ietwat verassend. Uit het Masterplan sportaccommodaties van de gemeente komt dan ook naar voren dat er momenteel een tekort is aan minimaal twee hockeyvelden (Masterplan sportaccommodaties, 2009). Uit hetzelfde masterplan valt eveneens te halen dat er een tekort is aan binnensportaccommodaties.

Sportbond	Aantal verenigingen in Zwolle
Koninklijke Nederlandse Voetbal Bond	15
Koninklijke Nederlandse Lawn Tennis Bond	7
Nederlandse Golf Federatie	1
Koninklijke Nederlandse Gymnastiek Unie	6
Koninklijke Nederlandse Hockey Bond	2
Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie	4
Koninklijke Nederlandsche Schaatsenrijders Bond	3
Koninklijke Nederlandse Zwembond	3
Atletiekunie	1
Nederlandse Volleybal Bond	10

Tabel 35: Aantal sportverenigingen Zwolle.

Bron: <sportservicezwolle.nl>, 2010.

Horeca

Het horeca-aanbod is al behandeld in het onderdeel II.2.1 op pagina 17 en volgende. Hieruit bleek dat Zwolle vergeleken met Amersfoort, Breda, Haarlem en 's-Hertogenbosch een beperkt culinair aanbod had maar dat het aanbod kwalitatief wel goed was. Verder kwam naar voren dat Zwolle relatief weinig cafés heeft. Het aantal discotheken is niet nog aanbod gekomen. Deze zijn als volgt:

Stad	Aantal discotheken
Amersfoort	1
Breda	3
Haarlem	5
's-Hertogenbosch	2
Zwolle	0
Gemiddeld	2,2

Tabel 36: Aantal discotheken.

Bron: <http://abf.kenniscentrumhoreca.nl>, 2009.

Zwolle blijkt negatief op te vallen in deze tabel omdat de stad als enige geen discotheek binnen de gemeentegrenzen heeft. Haarlem valt daarentegen positief op dankzij de aanwezigheid van vijf discotheken. 's-Hertogenbosch zit met twee discotheken het dichtst bij het gemiddelde van de benchmark.

Recreatie

De mogelijkheid tot recreatie is evenals de mogelijkheid tot sporten niet direct te bepalen. Vandaar dat ook hier gekozen is om een indicator te gebruiken. In dit geval wordt er gebruik gemaakt van het aantal hectaren recreatieterrein. Wederom wordt er dus gebruik gemaakt van een oppervlaktemaat omdat dit in grote mate verbonden is met capaciteit, en dus de mogelijkheid van mensen om gebruik te maken van recreatieve voorzieningen. Onder recreatieterreinen worden parken & plantsoenen, sportterreinen, volkstuinen, dagrecreatieve terreinen (bijvoorbeeld: pretparken, dierentuinen, speeltuinen en picknickplaatsen) en verblijfsrecreatieve terreinen (bijvoorbeeld: kampeerterreinen en campings) verstaan. Ook de sportterreinen in de stad worden dus weer meegenomen, maar aangezien sporten ook een vorm van recreatie is wordt dit niet als probleem ervaren.

De aantrekkelijkheid van de (omgeving van de) stad voor vormen van fiets- en wandelrecreatie worden niet afzonderlijk in deze categorie meegenomen. Dit komt terug bij omgeving, waar overeenkomstig met de woonfunctie van de stad, het aantal natuurgebieden binnen 15 kilometer afstand van een stad en de mate van verstedelijking is meegenomen.

Stad	Totaal recreatieterrein 2006	Totaal recreatieterrein per 10.000 inwoners
Amersfoort	360 ha.	25 ha.
Breda	548 ha.	38 ha.
Haarlem	442 ha.	31 ha.
's-Hertogenbosch	760 ha.	52 ha.
Zwolle	610 ha.	42 ha.
Gemiddeld	544 ha.	38 ha.

Tabel 37: Recreatieterreinen.

Bron: <statline.cbs.nl>, 2010.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat Zwolle, evenals 's-Hertogenbosch, vergeleken met de andere steden relatief veel recreatieterrein heeft. Amersfoort heeft het kleinste aanbod aan recreatieterrein. Wat betreft het aantal hectares recreatieterrein per 10.000 inwoners heeft Amersfoort niet eens de helft van het aanbod van 's-Hertogenbosch.

(Fun)shopping

Het aanbod van (fun)shopping wordt bekeken aan de hand van CBS-gegevens over het aantal bedrijfsvestigingen in een stad per (sterk afgebakende) bedrijfstak in 2009. In plaats van de bestuurlijke eenheid gemeente wordt in dit geval uitgegaan van de bestuurlijke eenheid grootstedelijke agglomeratie. Dit vanwege het ontbreken van gegevens over de gemeenten. Aangezien de gekozen steden in alle gevallen het *centrum* zijn van de grootstedelijke agglomeratie is het waarschijnlijk dat er geen grote verschillen veroorzaakt worden door de verandering van bestuurseenheid.

De bedrijfstakken die gebruikt zullen worden zijn winkels in: parfums & cosmetica, herenbovenkleding, damesbovenkleding, baby- & kinderkleding, modeartikelen, schoeisel en de textielsupermarkten. De bedrijfsklassen parfums & cosmetica en schoeisel zijn in de volgende tabel apart gehouden terwijl de andere bedrijfsklassen zijn verzameld onder de noemer kleding. De stedelijke attractie met betrekking tot (fun)shopping wordt ook weergegeven per 10.000 inwoners om ondermeer de grote steden (qua inwoneraantal) niet te bevoordelen.

Stad	Parfums & cosmetica	Kleding	Schoeisel	Totaal	Totaal per 10.000 inwoners
Amersfoort	5	155	30	190	13
Breda	10	225	50	285	16
Haarlem	15	240	50	305	20
's-Hertogenbosch	10	225	50	285	22
Zwolle	5	130	30	165	14
Gemiddeld	9	195	42	246	17

Tabel 38: Winkelaanbod.

Bron: <statline.cbs.nl>, 2010.

In de tabel is zichtbaar dat Zwolle absoluut gezien het kleinste winkelaanbod van de vijf steden heeft. Haarlem steekt er bovendien in absolute aantallen gevolgd door Breda en 's-Hertogenbosch die beide 285 (fun)shopping-winkels in de stad hebben. Wanneer gecorrigeerd wordt naar inwoneraantal dan blijkt Zwolle een ruimer aanbod te hebben dan Amersfoort. Na deze bewerking blijkt het winkelaanbod in Haarlem minder ruim te zijn dan in 's-Hertogenbosch. Het is eveneens duidelijk dat Zwolle relatief weinig kledingswinkels voor (fun)shopping heeft.

Entertainment/evenementen

Wat betreft evenementen wordt gebruik gemaakt van het aantal evenementen dat minimaal 5000 bezoekers trok. Deze gegevens zijn verzameld in de G50 Evenementenmonitor. Op pagina 48 kwam naar voren dat ook attractieparken van invloed zijn op het entertainmentaanbod in de stad. Geen van de steden onderscheidt zich wat dat betreft echter positief of negatief aangezien zij geen van allen een attractiepark binnen hun gemeentegrenzen hebben. Deze stedelijke attractie is dus niet van belang bij een vergelijking tussen de vijf steden. Bij evenementen is gekozen om deze per 100.000 inwoners weer te geven om zo grote steden niet te bevoordelen.

Stad	Evenementen	Evenementen per 100.000 inwoners
Amersfoort	20	14
Breda	27	16
Haarlem	28	19
's-Hertogenbosch	58	42
Zwolle	56	47
Gemiddeld	38	28

Tabel 39: Evenementen.

Bron: G50 Evenementenmonitor 2008.

Als het aantal evenementen afgezet wordt tegen het aantal inwoners dan blijkt Zwolle als beste uit de bus te komen met 47 evenementen per 100.000 inwoners. 's-Hertogenbosch heeft er relatief gezien (qua inwoners) minder maar absoluut gezien juist meer dan Zwolle. Amersfoort heeft zowel absoluut als relatief gezien het kleinste aantal evenementen in de stad.

Specifiek voor Zwolle blijkt dat de gemeente een goede reputatie heeft wat betreft festivals. Zo heeft de stad in 2007 de prijs voor het beste stadspromotie-evenement gewonnen (www.evenementenprijzen.nl). Hiernaast is het jaarlijkse bevrijdingsfestival in Zwolle één van de grootste van Nederland met 160.000 bezoekers in 2010 (www.destentor.nl, 2010b).

Omgeving

Voor omgeving is gekozen om gebruik te maken van de indicatoren die eveneens gebruikt zijn bij de woonattracties betreffende de esthetiek en de natuurlijke ligging. De indicatoren betreffende: aantal monumenten, aantal historische objecten, aantal natuurterreinen binnen 15 kilometer van de stad en de afstand tot de dichtstbijzijnde stad (>40.000 inwoners) zullen dus ook hier gebruikt worden maar hun voor het bepalen van de aantrekkelijkheid van de *omgeving* van de verblijfsfunctie van de stad.

Zwolle blijkt een aantrekkelijke natuurlijke ligging te bezitten. Hoewel het aantal natuurgebieden in een straal van 25 kilometer om de stad benedengemiddeld is ligt de dichtstbijzijnde stad (>40.000) op ruime afstand van Zwolle. Wat betreft monumenten en historische objecten zijn de aantallen in Zwolle benedengemiddeld. Qua esthetiek onderscheidt de stad zich niet positief.

Overnachten

Wat betreft overnachten wordt er gekeken naar het aantal bedden in hotels en pensions in 2009. Dit staat geregistreerd bij het Kenniscentrum Horeca.

Stad	Bedden	Bedden per 10.000 inwoners
Amersfoort	830	57
Breda	1.425	82
Haarlem	1.490	100
's-Hertogenbosch	805	58
Zwolle	639	54
Gemiddeld	1.038	70

Tabel 40: Aantal (hotel)bedden.

Bron: <<http://abf.kenniscentrumhoreca.nl>>, 2009.

Uit de volgende tabel blijkt dat Zwolle absoluut gezien de minste mogelijkheden heeft om te overnachten in een hotel of pension. Wanneer er gecorrigeerd wordt naar inwoneraantal dan heeft Zwolle eveneens de minste bedden vergeleken met de benchmark. Breda en Haarlem hebben daarentegen bijzonder veel bedden in de stad, meer dan twee keer zoveel als Zwolle. Er bestaan wel plannen om het beperkte aantal bedden in Zwolle te verhogen tot 1000 over drie jaar. Ondermeer

het hotel van Van Der Valk, met 200 kamers, zal een bijdrage hieraan leveren (www.zwolle.nl, 2010d). Aangezien overnachten een ondersteunende functie is en geen *doel op zich* zou het zo kunnen zijn dat als gevolg van een beperkt aanbod aan stedelijke attracties er weinig bezoekers komen waardoor er ook weinig overnachtingsmogelijkheden nodig zijn.

II.4.2 Bereikbaarheidsproblemen

Bij de aantrekkelijkheid van de verblijfsfunctie van de stad spelen problemen met betrekking tot de bereikbaarheid ook een rol. Van de twee indicatoren die de mate van bereikbaarheid indiceren bij de woonfunctie, wordt er bij dit onderdeel één vervangen. In tegenstelling tot bij de woonfunctie is 'het aantal banen dat vanuit de gemeente niet meer binnen een acceptabele reistijd bereikbaar is', niet gebruikt aangezien het banenaanbod niet samenhangt met de verblijfsfunctie van de stad. Deze indicator wordt dan ook vervangen door de indicator 'aantal mensen dat de geselecteerde gemeenten als gevolg van files niet meer kan bereiken per 100 inwoners'. De eigenschappen van de vijf steden betreffende deze twee indicatoren staan in de volgende tabel.

Stad	Aantal personen dat de geselecteerde gemeenten als gevolg van files niet meer kan bereiken per 100 inwoners.	Reistijd (minuten) benodigd voor het afleggen van 10 kilometer per auto in de spits.
Amersfoort	388	24
Breda	159	23
Haarlem	430	32
's-Hertogenbosch	267	20
Zwolle	135	23
Gemiddeld	275,8	24,4

Tabel 41: Aantal personen dat de geselecteerde gemeente als gevolg van files niet meer kan bereiken per 100 inwoners en reistijd (minuten) benodigd voor het afleggen van 10 kilometer per auto in de spits.

Bron: <www.waarstaatjegemeente.nl>, 2007

Zwolle blijkt in vergelijking met de andere steden in de benchmark goed bereikbaar te zijn. Het aantal personen dat de gemeente niet meer kan bereiken per 100 inwoners is het laagste van alle vijf de steden. Haarlem valt hier negatief op

aangezien een fors aantal mensen de stad niet meer kan bereiken als gevolg van files. Wat betreft de reistijd in de spits valt Haarlem wederom negatief op.

Wanneer gericht naar Zwolle wordt gekeken valt op dat bezoekers van de stad de Zwolse infrastructuur op een andere wijze gebruiken dan inwoners en bedrijven. Zo ligt de piek van het aantal bezoeken op de donderdagavond en de zaterdag (interview S. Tjepkema, bijlage 2). Als gevolg hiervan ontstaan er files op deze piekmomenten. Wat dit betreft zijn de eerder, in subparagraaf II.2.5, besproken knelpunten wederom van belang. Zo zijn de A28 en de N35 op bepaalde delen niet berekend op de intensiteit en loopt het verkeer op de IJsselallee en de Ceintuurbaan op sommige momenten vast. Deze knelpunten worden echter al aangepakt. Ook de binnenring, de wegen waarlangs bezoekers zoeken naar parkeerplaatsen, wordt op bepaalde delen zo intensief gebruikt dat er opstoppingen ontstaan. Het verkeerscirculatieplan dat door de gemeente ontwikkeld wordt zal hieraan aandacht besteden.

Het grootste probleem ligt echter niet bij het ontstaan van files maar bij het parkeren. De parkeergarage bij het Maagjesbolwerk is in het bijzonder een probleem (interview S. Tjepkema, bijlage 2). Zelfs wanneer deze vol is blijven bezoekers deze parkeergarage opzoeken. De ligging van de garage net naast de binnenstad is dan ook optimaal voor bezoekers die er een parkeerplek kunnen vinden maar voor de doorstroming van het verkeer is deze niet optimaal. Opvallend is wel dat als alle parkeerplaatsen rondom de binnenstad gebruikt worden er in principe helemaal geen parkeerprobleem hoeft te zijn, er is namelijk voldoende capaciteit (interview S. Tjepkema, bijlage 2). Ondanks dit feit is er, om de parkeerproblemen op te lossen, een nieuwe parkeergarage gepland aan de Katerdijk in de wijk Kamperpoort, de wijk nabij de binnenstad die thans gedeeltelijk herontwikkeld wordt.

II.4.3 Overlast & onveiligheid

In hoeverre overlast & onveiligheid invloed uitoefent op de aantrekkelijkheid van de vijf steden in de benchmark is moeilijk te bepalen aangezien gegevens die hier betrekking op hebben ontbreken.

Wanneer specifiek naar Zwolle gekeken wordt dan blijken er voor het belangrijkste verblijfsgebied, de binnenstad, wel degelijk misdaadcijfers beschikbaar te zijn. De binnenstad wordt overigens als belangrijkste verblijfsgebied gezien aangezien de meeste stedelijke attracties zich hier bevinden, bijvoorbeeld de attracties met betrekking tot cultuur, horeca, (fun)shopping, evenementen en omgeving (historische binnenstad). Als deze gegevens bekeken worden dan blijkt

dat er vooral veel vernielingen, mishandelingen, winkeldiefstallen en gevallen van zakkenrollerij voorkomen, zie hiervoor de volgende tabel.

Misdaad	Binnenstad
<i>Voertuig</i>	
Diefstal van motorvoertuig	6
Diefstal uit motorvoertuig	88
<i>Straat</i>	
Winkeldiefstal	129
Vernielingen	176
Zakkenrollen	124
Aantasting openbare orde	35
<i>Geweld</i>	
Mishandeling	156
Openlijk geweld	16
Straatroof	6
Overval	2
Moord/doodslag	0
Zedenmisdrijf	7
Bedreiging	43
<i>Totaal</i>	
Totaal	788

Tabel 42: Misdaad binnenstad.

Bron: Misdaadmeter AD, 2008.

Om toch specifieke uitspraken over de hoeveelheid overlast & onveiligheid in Zwolle te kunnen doen kan een bewonersonderzoek naar leefbaarheid aangehaald worden, namelijk: 'Onderzoek Buurt voor Buurt – 2009, Zwollenaren over leefbaarheid en veiligheid'. Uit dit onderzoek blijkt dat men in de binnenstad, in vergelijking met het gemiddelde genomen over de verschillende buurten in Zwolle, relatief veel overlast heeft van: dronken mensen op straat, groepen jongeren, drugsoverlast, geweldsdelicten, bedreiging en het lastig vallen van mensen (Onderzoek buurt voor buurt, 2009). Het uitgaanspubliek zou hiervan een oorzaak kunnen zijn. Hiernaast blijkt uit de Zwolle Gebiedsscan 2009 van de politie IJsselland dat in de binnenstad van Zwolle het aantal gevallen van voertuigcriminaliteit en zedenmisdrijven significant is gestegen en het aantal woninginbraken, fietsen- & brommerdiefstallen

en winkeldiefstallen significant is gedaald ten opzichte van 2008. Hiernaast is het aantal incidenten in het verkeer waarbij *ziekenhuisgewonden* vallen significant gestegen. Andere misdrijven, zoals het aantal geweldsdelicten, zijn niet significant in aantal toegenomen of afgenomen. Al met al is de veiligheid in de binnenstad niet veel veranderd de afgelopen jaren.

Sectie III. Aantrekkelijkheid van de stad

In het voorgaande sectie is duidelijk geworden wat Zwolle aantrekkelijk maakt. Dit ging echter over afzonderlijke punten waardoor er geen uiteindelijk, cumulatief oordeel te vellen valt over de aantrekkelijkheid van de stad in vergelijking met de andere benchmarksteden. De gegevens die betrekking hebben op de woon- en de verblijfsfunctie van de stad maken dit echter wel mogelijk. Hiermee kan namelijk een multicriteria-analyse (MCA) worden uitgevoerd. Voor de stedelijke functie werken is dit niet mogelijk aangezien er interviews afgenomen zijn om de aantrekkelijkheid van deze stedelijke functie te bepalen. De belangrijkste reden hiervoor was dat er geen kwantitatieve gegevens over mogelijke indicatoren beschikbaar waren. Zo laat de factor 'aanbod van afnemers & toeleveranciers' zich niet eenvoudig meten. Voor de uitgebreide beweegredenen achter de keuze om interviews af te nemen om de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad te bepalen wordt verwezen naar sectie I.

De uitkomsten van de MCA's in deze sectie moeten beschouwd worden als indicatief aangezien alleen de belangrijkste factoren die invloed uitoefenen op de aantrekkelijkheid van de stad voor bewoners, bedrijven en bezoekers meegenomen zijn in het model. Bovendien is de weging die gebruikt wordt ondersteunend aan het indicatieve doel van deze sectie en heeft deze dus niet tot doel om een exacte maat voor aantrekkelijkheid te leveren.

In de eerste paragraaf van deze sectie zal de aantrekkelijkheid van de woonfunctie van de stad geanalyseerd worden (§III.1) en in de daaropvolgende paragraaf (§III.2) zal voor de aantrekkelijkheid van de verblijfsfunctie hetzelfde gedaan worden.

III.1 De aantrekkelijkheid van de Zwolse woonfunctie

Werkwijze

De absolute scores van de benchmarksteden op de verschillende factoren die invloed uitoefenen op de aantrekkelijkheid van de woonfunctie van de stad staan weergegeven in tabel 49 op pagina 75. Deze zijn al uitgebreid aan bod gekomen in de voorgaande sectie waardoor deze tabel als schematisch overzicht te beschouwen is. In de daaropvolgende tabel (tabel 50) komt de relatieve score van de steden ten opzichte van het gemiddelde van de benchmark naar voren, de scores van de afzonderlijke steden zijn dus gedeeld door de gemiddelde score van de gehele benchmark (gewogen gemiddelde). In de daaropvolgende tabel (tabel 51) is gebruik gemaakt van een vorm van ranking. Wat betreft de *positieve* factoren heeft

de beste stad een hoge rank (5), en wat betreft de *negatieve* factoren heeft de beste stad een lage rank (1). Dit is vereist omdat er anders scheve resultaten ontstaan bij de optelling en de weging. Als een stad bijvoorbeeld de minste leefbaarheidsproblemen heeft dan worden er nu weinig punten afgetrokken zodat de stad er *goed* uitkomt in plaats van veel punten zodat deze stad er *slecht* uitkomt. Er wordt dus gebruik gemaakt van twee methoden, gewogen gemiddelde en ranking, om de betrouwbaarheid van de conclusies te vergroten.

Er is gekozen om de twee *positieve* factoren even zwaar te wegen als de drie *negatieve* factoren. Dit om te indiceren of de *positieve* factoren uit hoofdstuk twee overheersen of juist de *negatieve* factoren uit hetzelfde hoofdstuk. De totaalscore komt naar voren door 'Gemiddeld woonattracties' en 'Aanbod van banen' te vermenigvuldigen met zes en op te tellen, en de scores op 'Leefbaarheidsproblemen', 'Hoge huizenprijzen' en 'Bereikbaarheidsproblemen' te vermenigvuldigen met vier, en daar dan vanaf te trekken. Wat betreft 'Woonattracties' is gekozen om alle woonattracties even zwaar mee te tellen waardoor 'Gemiddeld woonattracties' als maat hiervoor genomen wordt (bij Amersfoort is als gevolg van de ontbrekende uittips door negen i.p.v. tien gedeeld). De score bij 'Esthetiek' is het gemiddelde genomen over de twee indicatoren die daaronder staan. Dit is ook het geval bij 'Natuurlijke ligging'. Tot slot tellen ook bij bereikbaarheidsproblemen de twee indicatoren even zwaar mee waardoor hier eveneens een gemiddelde score berekend is.

De indicatoren zijn overeenkomstig met degenen die in de voorgaande sectie gebruikt zijn. Ook hier geldt dus dat de functie van indicatoren is "*to tap concepts that are less directly quantifiable*" (Bryman, 2008). En zoals de al eveneens eerder aangehaalde Van Dale al aangaf, een indicator is "*een verschijnsel dat op iets wijst*" is of "*een factor dat iets aangeeft*". Het doen van kwantitatieve uitspraken is dan ook niet verantwoord maar het doen van kwalitatieve uitspraken wel. Zo zou geconstateerd kunnen worden dat Haarlem een groter aanbod aan woonattracties heeft dan Amersfoort en Breda.

III.1.1 Analyse m.b.v. gewogen gemiddelden

De resultaten van de analyse gebaseerd op gewogen gemiddelden zijn na vermenigvuldiging met de wegingsfactoren als volgt:

Factor (weging)	Amersfoort	Breda	Haarlem	's-Hertogenbosch	Zwolle
Woonattracties (6)	5,21	5,35	7,40	5,82	6,14
Banenaanbod (6)	5,59	5,50	4,63	6,95	7,33
Leefbaarheidsproblemen (-4)	-3,72	-4,61	-3,57	-4,43	-3,67
Hoge huizenprijzen (-4)	-4,05	-4,09	-4,23	-3,85	-3,78
Bereikbaarheidsproblemen (-4)	-5,02	-3,73	-4,41	-3,88	-2,96
Totaal	-1,98	-1,58	-0,18	0,60	3,06
Rangordening	5	4	3	2	1

Tabel 43: Scorematrix aantrekkelijkheid van de stad (gewogen gemiddelde) na weging.

Het blijkt dat Zwolle volgens deze methode de aantrekkelijkste stad is, gevolgd door achtereenvolgens; 's-Hertogenbosch, Haarlem, Breda en Amersfoort.

Hoewel het lijkt dat de hoge score van Zwolle op 'Culinaire kwaliteit' de vergelijking scheef trekt is dit slechts beperkt het geval. Als gevolg van de deling telt deze woonattractie namelijk maar voor 1/10 mee in 'Gemiddeld woonattracties'. Mocht de gehele indicator culinaire kwaliteit buiten beschouwing worden gelaten dan blijft Zwolle de aantrekkelijkste stad, maar dan gevolgd door achtereenvolgens 's-Hertogenbosch, Haarlem, Amersfoort en Breda. Zonder deze indicator wisselen Amersfoort en Breda dus van positie. Indien puur gekeken wordt naar de invloed van de culinaire kwaliteit op de ranking van de vijf steden op woonattracties dan is de invloed wel vrij groot. Zonder de woonattractie culinaire kwaliteit is deze rangordening namelijk; Haarlem, Amersfoort, 's-Hertogenbosch, Zwolle en tot slot Breda. Andere opvallende scores zijn die van Haarlem op vooroorlogse woningen en Uitips en die van Amersfoort op het aantal natuurgebieden. Echter, wanneer deze woonattracties afzonderlijk buiten beschouwing worden gehouden dan verandert er in alle drie gevallen niets in de uiteindelijke rangordening van de vijf steden. Hieronder zullen de scores van de afzonderlijke steden kort besproken worden, het getal achter de steden wijst op de score in tabel 50 op de pagina's 77 en 78.

Resultaten analyse

De hoge positie van Zwolle wordt voor een groot deel veroorzaakt door de uitzonderlijk goede score op het aanbod van banen (1,22). De vrij gemiddelde score op woonattracties (1,02) heeft een kleine invloed op de uiteindelijke ranking, en is bovendien sterk afhankelijk van de woonattractie culinaire kwaliteit (2,50). De natuurlijke ligging (1,01) van de stad en de grootte van de woningen (1,01) in de stad hebben een licht positief effect op de score van Zwolle op woonattracties. De stad heeft relatief beperkt last van problemen die de aantrekkelijkheid van de stad verlagen. Wat betreft leefbaarheidsproblemen (0,92), hoge huizenprijzen (0,94) en bereikbaarheidsproblemen (0,74) scoort de stad namelijk beter dan gemiddeld (de relatieve score op alle deze factoren is <1). De stad heeft haar goede eindpositie dus niet alleen aan het ruime banenaanbod te danken maar ook aan haar goede scores met betrekking tot de *negatieve* factoren. Zelfs wanneer het banenaanbod buiten beschouwing wordt gelaten, en de rest (incl. weging) onveranderd blijft, dan is Zwolle de meest aantrekkelijk stad, maar dan gevolgd door achtereenvolgens; Haarlem, 's-Hertogenbosch, Breda en Amersfoort.

De tweede plaats van 's-Hertogenbosch wordt grotendeels veroorzaakt door de goede score op het aanbod van banen (1,16) in de stad. Wat betreft woonattracties scoort 's-Hertogenbosch onder het gemiddelde (0,97). Vooral op vooroorlogse woningen scoort de stad slecht (0,49). Het verschil tussen 's-Hertogenbosch en Zwolle wordt grotendeels veroorzaakt door de slechte score van 's-Hertogenbosch op leefbaarheidsproblemen (1,11). Wat betreft problemen met hoge huizenprijzen (0,96) en de bereikbaarheid (0,97) van de stad doet 's-Hertogenbosch het bovengemiddeld goed vergeleken met de benchmark. Wat betreft de woonattracties wordt de score positief beïnvloed door het aantal bedrijven in de restaurantsector (1,27), de culinaire kwaliteit (1,25) en het aantal cafés (1,21) en negatief door het culturele aanbod in de vorm van uittips (0,69) en de capaciteit van de theaters (0,79). Het beperkte aantal natuurgebieden in de omgeving van de stad (0,72) beïnvloedt de score van de stad op de woonattractie natuurlijke ligging (1,15) negatief, deze negatieve score wordt echter weer (meer dan) opgeheven door de goede score op de afstand tot de dichtstbijzijnde stad (1,57). 's-Hertogenbosch heeft dus uiteindelijk een aantrekkelijke natuurlijke ligging.

De positie van Haarlem vindt hoofdzakelijk zijn oorsprong in het grote aantal woonattracties dat deze stad huisvest (1,23). Vooral op de woonattracties; vooroorlogse woningen (2,19) en uittips (2,05) scoort de stad uitzonderlijk goed. De positieve impuls van de woonattracties wordt bij deze methode opgeheven door

het relatief beperkte banenaanbod in de stad (0,77). Haarlem heeft wel het voordeel dat de regio waarin de stad ligt een ruim banenaanbod huisvest. De inwoners van de stad hebben dan ook de mogelijkheid om in een ander stad te gaan werken. De bereikbaarheid van Haarlem zorgt wat dat betreft ook niet voor problemen omdat het aantal banen dat als gevolg van files niet meer binnen acceptabele reistijd vanuit de gemeente te bereiken is relatief beperkt is (0,90). De gemiddelde reisduur per auto in de spits is wel relatief slecht (1,31) waardoor de bereikbaarheidsproblemen in de stad in vergelijking met de benchmark toch een vrij forse omvang hebben (1,10). Hiernaast is Haarlem de stad die als beste scoort op leefbaarheidsproblemen (0,89). Op hoge huizenprijzen scoort de stad daarentegen weer als slechtst (1,06).

Breda heeft haar vierde plaats voor een deel te danken aan de slechte score op het aantal woonattracties in de stad (0,89). Zo zijn er relatief gezien nauwelijks natuurgebieden in de omgeving van de stad (0,46) wat ervoor zorgt dat de score van de stad op de woonattractie met betrekking tot de natuurlijke ligging erg laag is (0,57). Bovendien heeft Breda, vergeleken wordt met de rest van de benchmark, relatief weinig uittips (0,37). De stad scoort daarentegen wel goed op culinaire kwaliteit (1,25) en het aantal cafés (1,24). Wat betreft het aanbod van banen heeft Breda geen goede score (0,92). Dit gaat ook op voor de factor leefbaarheidsproblemen (1,15), waarop Breda de stad is die het slechtst scoort vergeleken met de rest van de benchmark. De bereikbaarheid van de stad is daarentegen wel relatief goed (0,93).

Tot slot Amersfoort. Deze stad scoort relatief slecht op woonattracties (0,87) en werkplekken (0,93). Wat wel opvalt is dat de stad veruit het best scoort op natuurgebieden in de omgeving (2,19). De suggestie dat Amersfoort vooral een stad is waar *rustzoekende mensen wonen die elders werken* is dan ook niet vreemd. Dit zou ook de relatief slechte score op de omvang van de bereikbaarheidsproblemen met betrekking tot de bereikbaarheid van banen kunnen verklaren (1,53). De invloed van het ontbrekende aantal uittips op de ranking van Amersfoort is beperkt. Als deze factor compleet buiten beschouwing wordt gelaten dan wisselen alleen Breda en Haarlem van positie en blijft Amersfoort het minst aantrekkelijk. Op hoge huizenprijzen scoort Amersfoort vrij gemiddeld (1,01) en op leefbaarheid scoort de stad goed (0,93).

III.1.2 Analyse m.b.v. ranking

Indien niet gewerkt wordt met gewogen gemiddelden maar met rankingen op de verschillende indicatoren dan is, na vermenigvuldiging met de wegingsfactoren, de volgende tabel het resultaat:

Factor (weging)	Amersfoort	Breda	Haarlem	's-Hertogenbosch	Zwolle
Woonattracties (6)	16,5	18,2	21,6	17,1	15,3
Banenaanbod (6)	18,0	12,0	6,0	24,0	30,0
Leefbaarheidsproblemen (-4)	-12,0	-20,0	-4,0	-16,0	-8,0
Hoge huizenprijzen (-4)	-12,0	-16,0	-20,0	-8,0	-4,0
Bereikbaarheidsproblemen (-4)	-18,0	-11,0	-14,0	-10,0	-7,0
Totaal	-7,5	-16,9	-10,4	7,1	26,3
Rangordening	3	5	4	2	1

Tabel 44: Scorematrix aantrekkelijkheid van de stad (ranking) na weging

Wederom is Zwolle de aantrekkelijkste stad gevolgd door 's-Hertogenbosch. Amersfoort maakt echter een forse sprong van de vijfde naar de derde plaats. Als gevolg van deze sprong dalen Haarlem en Breda een plek.

Bij deze methode heeft het verwijderen van de score van Zwolle op 'Culinaire kwaliteit' geen invloed op de uiteindelijke rangordening. Deze rangordening verandert ook niet als de factor natuurlijke ligging buiten beschouwing gehouden wordt. Opvallend aan deze factor is wel dat alle steden ongeveer rond de 3,6 scoren, op Breda na die 1,3 scoort, zie tabel 51 op pagina's 79 en 80. De ranking-methode geeft geen kwantitatieve maat aan de verschillen tussen de scores van de verschillende steden. Dit maakt deze methode op sommige vlakken ongenueanceerd, bijvoorbeeld bij de factor hoge huizenprijzen, op andere vlakken heeft deze methode daarentegen juist wel een nuancerend effect, bijvoorbeeld bij de scores van steden op woonattracties als culinaire kwaliteit, uittips en vooroorlogse woningen. Hieronder zullen de scores van de steden kort besproken worden, het getal achter de steden wijst op de score in tabel 44 op deze pagina.

Resultaten analyse

De eerste plaats van Zwolle wordt wederom grotendeels veroorzaakt door de goede score op banenaanbod (30). De stad scoort daarentegen bij deze methode als slechtste op woonattracties (15,3) terwijl Zwolle bij de vorige methode hierop als één na hoogste scoorde. Een verklaring voor dit verschil is de *dempende werking* van de ranking-methode op de uitzonderlijk goede score van Zwolle op culinaire kwaliteit. Het ontbreken van problemen met betrekking tot de woonfunctie van de stad ook nu erg gunstig voor Zwolle omdat de stad hierdoor bijzonder weinig *minpunten* krijgt, zie: leefbaarheidsproblemen (-8), hoge huizenprijzen (-4) en bereikbaarheidsproblemen (-7).

Ook met de ranking-methode staat 's-Hertogenbosch op de tweede plaats. De hogere score van 's-Hertogenbosch ten opzichte van Zwolle op woonattracties (17,1) wordt bij deze methode *opgeheven* door de lagere score op banenaanbod (24,0). Hiernaast scoort de stad slechter dan Zwolle op alle *negatieve* factoren, zie: leefbaarheidsproblemen (-16), hoge huizenprijzen (-8), bereikbaarheidsproblemen (-10) waardoor de stad meer minpunten krijgt.

Bij de ranking-methode eindigt Amersfoort als derde terwijl bij de voorgaande methode, waarbij gebruik werd gemaakt van een gewogen gemiddelde, de stad nog achter Breda als vijfde eindigde. Indien gekeken wordt naar tabellen 50 en 51, dan wordt het verschil in uitkomsten tussen de beide methoden duidelijk. In tabel 50 (gewogen gemiddelde) is 45,8% van de *punten* (absoluut gezien) die Amersfoort haalt positief terwijl in tabel 51 (ranking-methode) ongeveer 45,1% positief is. Voor Breda zijn deze percentages respectievelijk 46,6% en 39,1% en voor Haarlem zijn deze percentages achtereenvolgens 49,6% en 42,1%. Vandaar dus de stijging van Amersfoort en de daling van Breda en Haarlem. Opvallend aan Amersfoort is dat de stad, vergeleken met rest van de benchmark, gemiddeld scoort op banenaanbod (18), leefbaarheidsproblemen (-12) en hoge huizenprijzen (-12) en als slechtst op bereikbaarheidsproblemen (-18). Qua woonattracties heeft Amersfoort eveneens geen hoge score (16,5), hoewel Zwolle het nog slechter doet (15,3).

De vierde plaats is weggelegd voor Haarlem. Hoewel de stad goed scoort op woonattracties (21,6) is de score op de andere *positieve* factor, het banenaanbod, erg laag (6). Dit laatste veroorzaakt een groot verschil met bijvoorbeeld Zwolle. Haarlem scoort als beste stad op leefbaarheidsproblemen (-4) maar als slechtste stad op hoge huizenprijzen (-20). Qua bereikbaarheidsproblemen scoort Haarlem ook beneden het gemiddelde van de benchmark (-14).

Hoewel Breda bij de methode die gebruikt maakt van een gewogen gemiddelde als vierde eindigt, is dit niet het geval bij de methode die gebruikt maakt van een ranking, hierbij eindigt de stad namelijk als vijfde. Aan de basis hiervan staat de slechte score van de stad op leefbaarheidsproblemen (-20) en hoge huizenprijzen (-16). Positief voor de stad is het aanbod van woonattracties (18,2), hierop scoort alleen Haarlem hoger, en de score op bereikbaarheidsproblemen (-11), hierop scoort Breda als derde. Het banenaanbod is daarentegen weer een factor waarop Breda benedengemiddeld scoort (12).

III.2 De aantrekkelijkheid van de Zwolse verblijfsfunctie

Werkwijze

De aantrekkelijkheid van de verblijfsfunctie van de stad wordt positief beïnvloed door de aanwezigheid van stedelijke attracties en negatief door bereikbaarheidsproblemen en overlast & onveiligheid. Tabel 52 op pagina 81 geeft de absolute scores van de steden hierop weer. In de daaropvolgende tabel (tabel 53) komt de relatieve score van de steden ten opzichte van het gemiddelde van de benchmark naar voren, de scores van de afzonderlijke steden zijn dus gedeeld door de gemiddelde score van de gehele benchmark. Er is dus gebruik gemaakt van een gewogen gemiddelde. In tabel 54 op de pagina's 85 en 86 staan de scores van de steden weergegeven wanneer gebruik wordt gemaakt van de ranking-methode. Wat betreft de *positieve* factoren heeft de beste stad ook nu weer een hoge rank (5), en wanneer gekeken wordt naar de *negatieve* factoren heeft de beste stad een lage rank (1). Dit is wederom vereist omdat wanneer een stad normatief gezien goed scoort op een negatieve factor anders veel minpunten krijgt in plaats van weinig. Ook hier wordt dus gebruik gemaakt van twee methoden, gewogen gemiddelde en ranking, om de betrouwbaarheid van de conclusies te vergroten.

Er is wederom gekozen om de score van de *positieve* factor (de stedelijke attracties) even zwaar te laten meewegen als de score van de twee *negatieve* factoren, bereikbaarheidsproblemen en overlast & onveiligheid. Dit om te indiceren of de positieve factoren overheersen of juist de negatieve factoren. Dit alles natuurlijk wel relatief gezien, dus ten opzichte van de andere steden in de benchmark. De eindresultaten zijn wederom geen eendoordelen over de aantrekkelijkheid van de verblijfsfuncties van de vijf steden, er zijn bijvoorbeeld een aantal stedelijke attracties buiten beschouwing gelaten, zoals casino's. De totaalscore wordt in dit geval berekend door 'Gemiddeld stedelijke attracties' te vermenigvuldigen met zes en de twee andere factoren te vermenigvuldigen met drie, en hiervan af te trekken. Wat betreft stedelijke attracties tellen de

verschillende categorieën even zwaar mee en de indicatoren binnen de categorieën 'Cultuur', 'Horeca' en 'Omgeving' ook, vandaar dat onder deze drie kopjes een rij met gemiddeld staat. Wat betreft de indicatoren gaat nu ook weer op dat zij "ergens op wijzen" en kwalitatief geïnterpreteerd moeten worden. Er kan dus bijvoorbeeld wel geconcludeerd worden dat Haarlem en 's-Hertogenbosch meer mogelijkheden bieden voor (fun)shopping dan Amersfoort en Zwolle.

III.2.1 Analyse m.b.v. gewogen gemiddelden

De resultaten van de analyse (gewogen gemiddelde) voor de afzonderlijke verblijfs categorieën staan in tabel 45. Tabel 46 op deze pagina geeft de scores van de steden voor de verschillende factoren na weging aan.

Categorie	Amersfoort	Breda	Haarlem	's-Hertogenbosch	Zwolle
Cultuur	1,03	0,86	1,51	0,87	0,76
Sport	0,80	0,93	0,67	1,40	1,13
Horeca	0,54	1,20	1,10	1,16	1,00
Recreatie	0,66	1,01	0,82	1,38	1,12
Funshopping	0,76	0,94	1,18	1,29	0,82
Evenementen	0,53	0,71	0,74	1,53	1,48
Omgeving	1,05	0,70	1,37	1,00	0,88
Overnachten	0,80	1,37	1,44	0,78	0,62

Tabel 45: Scorematrix (gewogen gemiddelde) betreffende verblijfs categorieën.

Factor	Amersfoort	Breda	Haarlem	's-Hertogenbosch	Zwolle
Stedelijke attracties (6)	4,63	5,80	6,61	7,06	5,86
Bereikbaarheidsproblemen (-3)	-3,59	-2,28	-4,31	-2,68	-2,15
Overlast & onveiligheid (-3)	-2,79	-3,46	-2,68	-3,32	-2,75
Totaal	-1,74	0,08	-0,35	1,06	0,93
Rangordening	5	3	4	1	2

Tabel 46: Scorematrix relatieve aantrekkelijkheid m.b.t. de verblijfsfunctie na weging.

NB1: voor overlast & onveiligheid is gekozen om dezelfde gegevens te gebruiken als voor leefbaarheidsproblemen bij de woonfunctie. Dit vanwege de grote overlap

tussen de definities die voor beide factoren worden aangehouden. Deze zijn namelijk in beide gevallen gerelateerd aan onveiligheid(gevoelens). Aangezien de mate waarin bewoners onveiligheid(gevoelens) ervaren vergelijkbaar is met de mate waarin bezoekers deze ervaren, het is namelijk in dezelfde stad, kan de verhouding tussen de steden wat betreft leefbaarheidsproblemen ook gelden als de verhouding tussen steden wat betreft overlast & onveiligheid.

NB2: *voor mogelijke parkeerproblemen was geen indicator vindbaar. Bij bereikbaarheidsproblemen zijn eventuele parkeerproblemen dus niet meegenomen.*

Uit de voorgaande tabel blijkt dat 's-Hertogenbosch volgens de methode van het gewogen gemiddelde de meest aantrekkelijke stad is om te verblijven. Hierna volgen Zwolle, Breda, Haarlem en tot slot Amersfoort.

Aangezien alle categorieën even zwaar mee tellen wordt de algemene score op stedelijke attracties niet scheef getrokken door een bepaalde categorie. De rangordening op de specifieke categorieën is wat dat betreft *gevoeliger*. Zo is de invloed van de Uittips op de uiteindelijke rangordening van de cultuurcategorie groot. Nu is deze: Haarlem, Amersfoort, 's-Hertogenbosch, Breda en Zwolle. Zonder uitgaanstips wordt deze: Haarlem, Amersfoort, Breda, 's-Hertogenbosch en Zwolle. Ook is de aanwezigheid van discotheken en de culinaire kwaliteit van grote invloed op de uiteindelijke rangordening van de steden voor de horecacategorie. Oorspronkelijk is deze rangordening: Breda, 's-Hertogenbosch, Haarlem, Zwolle en Amersfoort. Zonder de discotheken mee te nemen wordt deze: Zwolle, 's-Hertogenbosch, Breda, Haarlem en Amersfoort en wanneer de culinaire kwaliteit niet meegenomen wordt dan is deze: Haarlem, Breda, 's-Hertogenbosch, Amersfoort en Zwolle. Hieronder zullen de scores van de steden kort besproken worden. De getallen tussen haakjes verwijzen naar de scores van de steden op de aantrekkelijkheidsfactoren zoals zichtbaar in tabel 53 op de pagina's 83 en 84, of naar de scores van de steden op bepaalde categorieën zoals zichtbaar in tabel 45 op de vorige pagina.

Resultaten analyse

De grote aantrekkingskracht van 's-Hertogenbosch kan verklaard worden door de goede score van de stad op stedelijk attracties (1,18). 's-Hertogenbosch heeft dan ook een bovengemiddelde score op vrijwel alle verblijfs categorieën, in het bijzonder op de categorieën: evenementen (1,53), sport (1,40) en recreatie (1,38). Alleen het culturele aanbod (0,87) en de overnachtingsmogelijkheden (0,78) zijn relatief beperkt in deze stad. De bereikbaarheid van 's-Hertogenbosch zorgt eveneens voor

een relatief goede score (0,89). De hoeveelheid overlast & onveiligheid in de stad is daarentegen wel bovengemiddeld (1,11), wat ervoor zorgt dat de stad slecht scoort op deze aantrekkelijkheidsfactor.

De tweede plaats van Zwolle wordt niet zozeer veroorzaakt door wat er wel in de stad aanwezig is maar meer door wat er niet aanwezig is. Zo is het aanbod van stedelijk attracties in de stad benedengemiddeld (0,98) terwijl de bereikbaarheidsproblemen (0,72) en de hoeveelheid overlast & onveiligheid (0,92) bovengemiddeld laag zijn. Als specifiek naar de categorieën met stedelijke attracties gekeken wordt dan doet Zwolle het goed qua evenementen (1,48), sport (1,13) en recreatie (1,12). De stad scoort minder goed op overnachten (0,62) en cultuur (0,76). De score van de stad op horeca (1,00) is sterk afhankelijk van de culinaire kwaliteit. Indien deze indicator buiten beschouwing wordt gelaten scoort Zwolle als slechtste van de vijf steden op de categorie horeca.

De derde positie is voor Breda, dat wat betreft de stedelijke attracties gericht op horeca (1,20) en overnachten (1,31) erg goed scoort maar qua evenementen daarentegen een slechte score laat zien (0,71). Het algehele aanbod van stedelijke attracties vrij gemiddeld is (0,97). Het negatieve effect van de grote hoeveelheid overlast & onveiligheid (1,15) heeft dus een grote invloed op de positie van Breda. Tot slot heeft Breda last van een benedengemiddelde hoeveelheid bereikbaarheidsproblemen (0,76). Dit heeft een positief effect op de eindpositie van de stad.

Haarlem heeft de vierde positie in deze ranking verkregen door het grote aanbod van stedelijke attracties (1,10) in deze stad. Vooral wat betreft cultuur (1,51), overnachten (1,44) en (fun)shoppen (1,18) doet deze stad het goed. Ook op de categorie omgeving scoort Haarlem goed (1,37). Dit wordt echter alleen veroorzaakt door de indicatoren voor een historische binnenstad (1,95 en 1,86). Op de indicatoren gericht op een natuurlijke ligging scoort de stad slecht (0,78 en 0,88). De bereikbaarheid is een erg negatief punt van Haarlem (1,44) terwijl de benedengemiddelde hoeveelheid overlast & onveiligheid (0,89) juist een positief punt is.

Amersfoort is, als de methode van de gewogen gemiddelden gebruikt wordt, qua verblijven de minst aantrekkelijk stad. Het beperkte aanbod van stedelijk attracties (0,77) is hier grotendeels debet aan. Als specifiek naar de categorieën van stedelijke attracties wordt gekeken dan zijn alleen de scores op het culturele aanbod (1,03) en de omgeving (1,05) bovengemiddeld. Het horeca- (0,54) en evenementenaanbod (0,53) zijn negatieve uitschieters. Hiernaast heeft Amersfoort

een relatief goede score op overlast & onveiligheid (0,93) maar niet op bereikbaarheidsproblemen (1,20).

III.2.2 Analyse m.b.v. ranking

Indien niet gewerkt wordt met gewogen gemiddelden maar met rankingen op de verschillende indicatoren, dan zijn de volgende tabellen het resultaat (5=goed):

Categorie	Amersfoort	Breda	Haarlem	's-Hertogenbosch	Zwolle
Cultuur	3,0	3,0	4,5	2,1	1,9
Sport	2,0	3,0	1,0	5,0	4,0
Horeca	1,9	3,9	3,4	3,9	2,0
Recreatie	1,0	3,0	2,0	5,0	4,0
Funshopping	1,0	3,0	4,0	5,0	2,0
Evenementen	1,0	2,0	3,0	5,0	4,0
Omgeving	2,1	2,4	4,3	3,5	2,8
Overnachten	3,0	4,0	5,0	2,0	1,0

Tabel 47: Scorematrix (ranking) betreffende verblijfscategorieën.

Factor	Amersfoort	Breda	Haarlem	's-Hertogenbosch	Zwolle
Stedelijke attracties (6)	11,3	18,2	20,3	23,6	16,2
Bereikbaarheidsproblemen (-3)	-12,0	-6,8	-15,0	-6,0	-5,3
Overlast & onveiligheid (-3)	-9,0	-15,0	-3,0	-12,0	-6,0
Totaal	-10,0	-4,2	2,1	5,0	4,0
Rangordening	5	4	3	1	2

Tabel 48: Scorematrix relatieve aantrekkelijkheid m.b.t. de verblijfsfunctie na weging.

In tabel 48 is zichtbaar dat 's-Hertogenbosch volgens de ranking-methode de meest aantrekkelijke stad is om te verblijven. Hierna volgen Zwolle, Haarlem, Breda en tot slot Amersfoort. In de eindrangordening is er dus slechts één wisseling ten opzichte van de methode die gebruikt maakt van het gewogen gemiddelde, Haarlem en Breda zijn namelijk van positie gewisseld.

Ook bij de ranking-methode wordt de eindscore op stedelijke attracties niet scheefgetrokken door een bepaalde categorie omdat deze allemaal even zwaar

meetellen. Extreme scores voor een stedelijke attractie in een bepaalde categorie zorgen nu niet voor scheve resultaten in de eindrangordening aangezien bij de ranking-methode alle verschillen dezelfde omvang krijgen. Ook de eindscore van een stad voor een categorie wordt dus niet scheef getrokken door een uitzonderlijk goede score voor één stedelijke attractie aangezien de ranking-methode ook hier de onderlinge verschillen een gelijke omvang geeft. Toch wordt hier de culinaire kwaliteit er even uitgelicht aangezien deze stedelijke attractie een doelgroep van beperkte omvang heeft. Inclusief de indicator voor culinaire kwaliteit is de rangordening voor de categorie horeca als volgt; Breda en 's-Hertogenbosch op één gevolgd door Haarlem, Zwolle en tot slot Amersfoort. Zonder de indicator voor culinaire kwaliteit is de rangordening voor de horecacategorie; Breda, Haarlem en 's-Hertogenbosch op één gevolgd door Amersfoort en de stad Zwolle als laatste. Hieronder zullen de scores van de steden kort besproken worden. De getallen tussen haakjes verwijzen naar de scores van de steden in tabel 48 op de vorige pagina of naar de scores op de verblijfs categorieën zoals zichtbaar in tabel 47 op de vorige pagina.

Resultaten analyse

De eerste plaats wordt ook nu ingenomen door 's-Hertogenbosch. Het grote aantal stedelijke attracties in de stad heeft een grote invloed op deze hoge positie (23,6). Op de verblijfs categorieën; sport, recreatie, (fun)shopping en evenementen scoort de stad zelfs als beste. Hiernaast zijn de bereikbaarheidsproblemen in de stad beperkt van omvang (-6). De enige factor waar 's-Hertogenbosch benedengemiddeld op scoort is overlast & onveiligheid (-12), alleen Breda scoort slechter op deze factor (-15).

De tweede plaats van Zwolle wordt vooral veroorzaakt door goede score op de *negatieve* factoren. De stad heeft bijvoorbeeld een bovengemiddeld goede score op de bereikbaarheidsproblemen (-5,3) en overlast & onveiligheid (-6,0). Het aanbod aan stedelijke attracties is daarentegen erg beperkt (16,2), alleen Amersfoort (11,3) scoort slechter op deze factor. Zwolle scoort goed op de verblijfs categorieën; evenementen (4), sport (4) en recreatie (4) en slecht op de categorieën; overnachten (1), cultuur (1,9) en (fun)shopping (2).

Haarlem staat op de derde plaats in de eindrangordening. Hoewel Haarlem goed scoort op stedelijke attracties (20,3) heeft de slechte score van de stad op bereikbaarheidsproblemen (-15) een sterk negatief effect op de positie van Haarlem in de eindrangordening. Qua overlast & onveiligheid (-3) heeft Haarlem een relatief goede score. De verblijfs categorieën waar de stad het best op scoort

zijn cultuur (4,5), (fun)shopping (4), omgeving (4,3) en overnachten (5). De goede score op omgeving wordt bij deze methode niet meer alleen veroorzaakt door de historiciteit van de stad (5 en 5), maar ook door de natuurlijke ligging (3 en 4), zie hiervoor tabel 54. Op de categorieën sport (1) en recreatie (2) heeft Haarlem een slechte score.

Breda heeft de vierde plaats qua aantrekkelijkheid van de verblijfsfunctie. Hoewel het aanbod aan stedelijke attracties vrij gemiddeld is (18,2) heeft de stad een erg slechte score op overlast & onveiligheid (-15). Qua bereikbaarheidsproblemen heeft de stad een vrij gemiddelde score (-6,8). De woonattracties waar Breda het best op scoort zijn overnachten (4,0) en horeca (3,9) terwijl de score op evenementen (2) en omgeving (2,4) daarentegen laag is.

Amersfoort eindigt wederom op de vijfde plaats. Het aanbod van stedelijke attracties in de stad is klein (11,3) en de bereikbaarheidsproblemen zijn groot (-12). Qua overlast & onveiligheid scoort de stad gemiddeld (-9). Qua cultuur (3) en overnachten (3) haalt de stad nog gemiddelde scores en ook qua aantal natuurgebieden (5), onderdeel van omgeving (2,1), doet de stad het nog goed. Wat betreft recreatie (1), (fun)shopping (1) en evenementen (1) doet de stad het daarentegen erg slecht. Ook de scores op horeca (1,9) en sport (2) zijn niet goed te noemen.

Wonen	Amersfoort	Breda	Haarlem	's-Hertogenbosch	Zwolle	Gemiddeld
<i>Woonattracties</i>						
Kwaliteit woningen						
> Percentage grote woningen	43,6	35,1	28,5	37,8	36,7	36,3
> Percentage koopwoningen	52,7	56,5	52,8	50,3	52,0	52,9
> Percentage vooroorlogse woningen	14,0	11,1	34,2	7,7	11,2	15,6
Cultuur						
> Uittips per 10.000 inwoners	Geen data	8,0	44,0	14,8	19,1	21,5
> Theatrecapaciteit per 10.000 inwoners	176,3	180,5	273,0	149,0	166,5	189,1
Horeca						
> Bedrijven in restaurantsector per 10.000 inwoners	6,3	6,7	8,1	8,9	5,1	7,0
> Culinaire kwaliteit (aantal sterrenrestaurants)	0,0	1,0	0,0	1,0	2,0	0,8
> Aantal cafés per 10.000 inwoners	5,2	8,1	6,4	7,9	5,0	6,5
> Esthetiek						
-Gebouwde monumenten	368,0	462,0	1111,0	495,0	418,0	570,8
-Gebouwde objecten	430,0	542,0	1182,0	538,0	485,0	635,4
> Natuurlijke ligging						
-Afstand tot dichtstbijzijnde stad (>40.000)	7,0	7,0	8,0	16,0	13,0	10,2
-Natuurgebieden	158,0	33,0	63,0	52,0	54,0	72,0
<i>Aanbod van banen</i>						
Werkgelegenheidsquote	0,58	0,57	0,48	0,72,0	0,76	0,6

Leefbaarheidsproblemen										
Misdaden per 10.000 inwoners	316,0	392,0	303,0	376,0	312,0	339,8				
Hoge huizenprijzen										
Index verkoopprijs 2009	112,6	113,8	117,6	107,1	105,1	111,2				
Bereikbaarheidsproblemen										
-Aantal banen dat als gevolg van files niet meer binnen acceptabele reistijd vanuit de gemeente te bereiken is per 100 inwoners	419,0	253,0	246,0	308,0	147,0	274,6				
-De gemiddelde reisduur per auto in de spitsperiode voor een afstand van 10 kilometer	24,0	23,0	32,0	20,0	23,0	24,4				

Tabel 49: Scorematrix aantrekkelijkheid stad m.b.t. de woonfunctie.

Wonen	Amersfoort	Breda	Haarlem	's-Hertogenbosch	Zwolle	Gemiddeld
<i>Woonattracties</i>						
Kwaliteit woningen						
>Percentage grote woningen	1,20	0,97	0,78	1,04	1,01	1,00
>Percentage koopwoningen	1,00	1,07	1,00	0,95	0,98	1,00
>Percentage vooroorlogse woningen	0,90	0,71	2,19	0,49	0,72	1,00
-Gemiddeld	1,03	0,91	1,32	0,83	0,90	1,00
Cultuur						
>Uittips per 10.000 inwoners	Geen data	0,37	2,05	0,69	0,89	1,00
>Theatercapaciteit per 500 inwoners	0,93	0,95	1,45	0,79	0,88	1,00
-Gemiddeld	0,93	0,70	1,79	0,73	0,81	1,00
Horeca						
>Bedrijven in restaurantsector per 10.000 inwoners	0,90	0,95	1,15	1,27	0,73	1,00
>Culinaire kwaliteit (aantal sterrenrestaurants)	0,00	1,25	0,00	1,25	2,50	1,00
>Aantal cafés per 10.000 inwoners	0,80	1,24	0,98	1,21	0,77	1,00
-Gemiddeld	0,56	1,15	0,71	1,24	1,33	1,00
Esthetiek						
-Gebouwde monumenten	0,64	0,81	1,95	0,87	0,73	1,00
-Gebouwde objecten	0,68	0,85	1,86	0,85	0,76	1,00
>Gemiddeld	0,66	0,83	1,90	0,86	0,75	1,00
Natuurlijke ligging						
-Afstand tot dichtstbijzijnde stad (>40.000)	0,69	0,69	0,78	1,57	1,27	1,00

-Natuurgebieden	2,19	0,46	0,88	0,72	0,75	1,00
>Gemiddeld	1,44	0,57	0,83	1,15	1,01	1,00
Gemiddeld woonattracties	0,87	0,89	1,24	0,96	1,02	1,00
<i>Aanbod van banen</i>						
Werkgelegenheidsquote	0,93	0,92	0,77	1,16	1,22	1,00
<i>Leefbaarheidproblemen</i>						
Misdaden per 10.000 inwoners	0,93	1,15	0,89	1,11	0,92	1,00
<i>Hoge huizenprijzen</i>						
Index verkoopprijs 2009	1,01	1,02	1,06	0,96	0,94	1,00
<i>Bereikbaarheidsproblemen</i>						
-Aantal banen dat als gevolg van files niet meer binnen acceptabele reistijd vanuit de gemeente te bereiken is per 100 inwoners	1,53	0,92	0,90	1,12	0,54	1,00
-De gemiddelde reisduur per auto in de spitsperiode voor een afstand van 10 kilometer	0,98	0,94	1,31	0,82	0,94	1,00
Gemiddeld bereikbaarheidsproblemen	1,25	0,93	1,10	0,97	0,74	1,00

Tabel 50: Scorematrix relatieve aantrekkelijkheid stad (gewogen gemiddelde) m.b.t. de woonfunctie.

Wonen	Amersfoort	Breda	Haarlem	's-Hertogenbosch	Zwolle	Gemiddeld
<i>Woonattracties</i>						
Kwaliteit woningen						
> Percentage grote woningen	5,0	2,0	1,0	4,0	3,0	3,0
> Percentage koopwoningen	3,0	5,0	4,0	1,0	2,0	3,0
> Percentage vooroorlogse woningen	4,0	2,0	5,0	1,0	3,0	3,0
-Gemiddeld	4,0	3,0	3,3	2,0	2,7	3,0
Cultuur						
> Uittips per 10.000 inwoners	Geen data	1,0	4,0	2,0	3,0	2,5
> Theatercapaciteit per 500 inwoners	3,0	4,0	5,0	1,0	2,0	3,0
-Gemiddeld	3,0	2,5	4,5	1,5	2,5	2,8
Horeca						
> Bedrijven in restaurantsector per 10.000 inwoners	2,0	3,0	4,0	5,0	1,0	3,0
> Culinaire kwaliteit (aantal sterrenrestaurants)	1,5	3,5	1,5	3,5	5,0	3,0
> Aantal cafés per 10.000 inwoners	2,0	5,0	3,0	4,0	1,0	3,0
-Gemiddeld	1,8	3,8	2,8	4,2	2,3	3,0
Esthetiek						
-Gebouwde monumenten	1,0	3,0	5,0	4,0	2,0	3,0
-Gebouwde objecten	1,0	4,0	5,0	3,0	2,0	3,0
> Gemiddeld	1,0	3,5	5,0	3,5	2,0	3,0

Verbliven	Amersfoort	Breda	Haarlem	's-Hertogenbosch	Zwolle	Gemiddeld
<i>Stedelijke attracties</i>						
Cultuur						
> Uittips per 10.000 inwoners	Geen data	8,0	44,0	14,8	19,1	21,5
> Theatrecapaciteit per 10.000 inwoners	176,3	180,5	273,0	149,0	166,5	189,1
> Bioscopen	4,0	5,0	5,0	5,0	2,0	4,3
> Musea	9,0	7,0	10,0	6,0	6,0	7,3
Sport						
> Hectare sportterrein per 10.000 inwoners	12,0	14,0	10,0	21,0	17,0	15,0
Horeca						
> Aantal cafés per 10.000 inwoners	5,2	8,1	6,4	7,9	5,0	6,5
> Discotheken	1,0	3,0	5,0	2,0	0,0	2,2
> Bedrijven in restaurantsector per 10.000 inwoners	6,3	6,7	8,1	8,9	5,1	7,0
> Culinaire kwaliteit (aantal sterrenrestaurants)	0,0	1,0	0,0	1,0	2,0	0,8
Recreatie						
> Totaal recreatieterrein per 10.000 inwoners	25,0	38,0	31,0	52,0	42,0	37,6
(Fun)shopping						
> Winkels per 10.000 inwoners	13,0	16,0	20,0	22,0	14,0	17,0
Entertainment/evenementen						
> Evenementen	20,0	27,0	28,0	58,0	56,0	37,8

Verblijven	Amersfoort	Breda	Haarlem	's-Hertogenbosch	Zwolle	Gemiddeld
<i>Stedelijke attracties</i>						
Cultuur						
>Uittips per 10.000 inwoners	Geen data	0,37	2,05	0,69	0,89	1,00
>Theatercapaciteit per 500 inwoners	0,91	0,94	1,42	0,78	0,86	1,00
> Bioscopen	0,94	1,18	1,18	1,18	0,47	1,00
> Musea	1,24	0,97	1,38	0,83	0,83	1,00
*Gemiddeld	1,03	0,88	1,53	0,86	0,72	1,00
Sport						
> Hectare sportterrein per 10.000 inwoners	0,80	0,93	0,67	1,40	1,13	1,00
Horeca						
>Aantal cafés per 10.000 inwoners	0,80	1,24	0,98	1,21	0,77	1,00
>Discotheken	0,45	1,36	2,27	0,91	0,00	1,00
>Bedrijven in restaurantsector per 10.000 inwoners	0,90	0,95	1,15	1,27	0,73	1,00
>Culinaire kwaliteit (aantal sterrenrestaurants)	0,00	1,25	0,00	1,25	2,50	1,00
*Gemiddeld	0,54	1,20	1,10	1,16	1,00	1,00
Recreatie						
>Totaal recreatieterrein per 10.000 inwoners	0,66	1,01	0,82	1,38	1,12	1,00
(Fun)shopping						
>Winkels per 10.000 inwoners	0,76	0,94	1,18	1,29	0,82	1,00

Verblijven	Amersfoort	Breda	Haarlem	's-Hertogenbosch	Zwolle	Gemiddeld
<i>Stedelijke attracties</i>						
Cultuur						
>Uittips per 10.000 inwoners	Geen data	1,0	4,0	2,0	3,0	2,5
>Theatercapaciteit per 500 inwoners	3,0	4,0	5,0	1,0	2,0	3,0
>Bioscopen	2,0	4,0	4,0	4,0	1,0	3,0
>Musea	4,0	3,0	5,0	1,5	1,5	3,0
*Gemiddeld	3,0	3,0	4,5	2,1	1,9	2,9
Sport						
*Hectare sportterrein per 10.000 inwoners	2,0	3,0	1,0	5,0	4,0	3,0
Horeca						
>Aantal cafés per 10.000 inwoners	2,0	5,0	3,0	4,0	1,0	3,0
>Discotheken	2,0	4,0	5,0	3,0	1,0	3,0
>Bedrijven in restaurantsector per 10.000 inwoners	2,0	3,0	4,0	5,0	1,0	3,0
>Culinaire kwaliteit (aantal sterrenrestaurants)	1,5	3,5	1,5	3,5	5,0	3,0
*Gemiddeld	1,9	3,9	3,4	3,9	2,0	3,0
Recreatie						
>Totaal recreatieterrein per 10.000 inwoners	1,0	3,0	2,0	5,0	4,0	3,0
(Fun)shopping						
>Winkels per 10.000 inwoners	1,0	3,0	4,0	5,0	2,0	3,0
Entertainment/evenementen						
>Evenementen	1,0	2,0	3,0	5,0	4,0	3,0

Omgeving									
-Gebouwde monumenten	1,0	3,0	5,0	4,0	2,0	3,0			
-Gebouwde objecten	1,0	4,0	5,0	3,0	2,0	3,0			
-Afstand tot dichtstbijzijnde stad (>40.000)	1,5	1,5	3,0	5,0	4,0	3,0			
-Natuurgebieden	5,0	1,0	4,0	2,0	3,0	3,0			
>Gemiddeld	2,1	2,4	4,3	3,5	2,8	3,0			
Overnachten									
>Aantal bedden	3,0	4,0	5,0	2,0	1,0	3,0			
Gemiddeld stedelijke attracties	1,9	3,0	3,4	3,9	2,7	3,0			
<i>Bereikbaarheidsproblemen</i>									
-Aantal personen dat de gemeente niet meer kan bereiken binnen een acceptabele reistijd.	4,0	2,0	5,0	3,0	1,0	3,0			
-De gemiddelde reisduur per auto in de spitsperiode voor een afstand van 10 kilometer	4,0	2,5	5,0	1,0	2,5	3,0			
Gemiddeld bereikbaarheidsproblemen	4,0	2,3	5,0	2,0	1,8	3,0			
<i>Overlast & onveiligheid</i>									
Misdaden per 10.000 inwoners	3,0	5,0	1,0	4,0	2,0	3,0			

Tabel 54: Scorematrix relatieve aantrekkelijkheid stad (ranking) m.b.t. de verblijfsfunctie.

Sectie IV. Ontwikkelingen

Zoals eerder al vermeld woonde in 2004 ongeveer 41,6% van de Nederlanders in een stedelijke omgeving (Van Leeuwen, 2005). Het leven van deze mensen speelt zich dus voor een groot deel af in de stad. Wat betreft werkgelegenheid speelt de stad eveneens een grote rol; in sommige steden kan een deel van de werkgelegenheid zelfs niet alleen *gevuld* worden door de eigen beroepsbevolking. Zwolle is hier een mooi voorbeeld van. In de stad zijn ongeveer 85.000 werkplekken terwijl de beroepsbevolking uit ruwweg 75.000 personen bestaat (interview J. Nabers, bijlage 2). Wat betreft verblijven waren de nationale consumptieve bestedingen aan leisure (inclusief funshoppen) in de periode tussen April 2004 en Maart 2005 ongeveer 62 miljard euro per jaar (Van Golen, Segeren & Tuunter, 2006). Al deze drie functies zijn kortom van groot belang.

De wereld waarin deze functies hun plek vinden is echter niet statisch maar aan dynamiek onderhevig. Deze dynamiek wordt gekenmerkt door een aantal bepalende ontwikkelingen die beschreven zijn in literatuur en in deze sectie behandeld zullen worden. De verschillende paragrafen van deze sectie zullen deze ontwikkelingen behandelen voor; ten eerste de stad in het algemeen (§6.1), en daarna achtereenvolgens voor: de woonfunctie (§6.2), de werkfunctie (§6.3) en de verblijfsfunctie (§6.4) van de stad. De conclusies die hieruit getrokken worden voor Zwolle staan in het rapport.

Sommige ontwikkelingen hebben invloed op meerdere stedelijke functies. Deze ontwikkelingen worden behandeld bij de eerst beschreven stedelijke functie waar ze van belang zijn. Als ze bij een andere functie verderop in deze sectie eveneens van belang zijn, dan worden ze daar kort genoemd, en dan wordt er verwezen naar de stedelijke functie waar ze uitvoerig zijn beschreven.

IV.1 Toenemende stedelijke concurrentie

De concurrentie tussen steden om (potentiële) bewoners, bedrijven en bezoekers neemt toe. Van den Berg, Klaassen en Van der Meer (1990) schrijven ondermeer de opkomst van citymarketing hieraan toe. Een zestal ontwikkelingen staan aan de basis van de toenemende concurrentiestrijd (Van den Berg, Klaassen & Van der Meer, 1990):

- Globalisering en internationalisering; landsgrenzen zijn minder van belang omdat personen, goederen en diensten minder aan plaatsen gebonden zijn. Zie bijvoorbeeld het financiële systeem dat tegenwoordig de kenmerken van een globaal financieel netwerk heeft (Castells, 1996). Ook sociaal en

cultureel gezien is er sprake van internationalisering waarbij cultuur, informatie en ideeën overal ter wereld beschikbaar zijn.

- Informatie en telecommunicatie technologie (ICT); zoals ook al in paragraaf IV.2.1 naar voren zal komen is informatisering van groot belang voor de plaats die de stad in de toekomst in de samenleving inneemt. "*One could speak of an ICT-revolution in which the combination of information and telecommunications technology seems to have 'opened up the globe'*" (Braun, 2008).
- Politieke ontwikkelingen; het toenemende belang van internationale instituties en internationale verdragen. Ook de verschuiving van economische en politieke macht naar Zuidoost Azië speelt hierin mee. Dit heeft ondermeer invloed op de banen in Westerse steden en de Westerse economieën (Wereldbank, 2005).
- Terroristische dreiging; Steden zijn dé plaatsen voor terreur, ondermeer ook sinds de terroristische aanslagen van 11 September 2001 in de VS. Dit heeft niet tot gevolg gehad dat mensen de steden gingen ontvluchten maar veiligheid is een topprioriteit geworden van steden (Van den Berg, Pol, Mingardo & Speller, 2005).
- De prominente positie van de massamedia; de rol van de audiovisuele media en de grote mediaconglomeraten is erg groot geworden. Ook het internet is van buitengewone betekenis geworden voor de samenleving. Dit verleidt Braun (2008) tot de uitspraak; "*We live in a media society*".
- Ook de verandering in de transportinfrastructuur is een reden voor intensievere concurrentie tussen steden. Zie bijvoorbeeld de invloed van het netwerk van hogesnelheidslijnen (TGV, ICE) en de gevolgen van de introductie van het *low-cost* vliegmaatschappijen. Steden komen *dichterbij* elkaar te liggen waardoor meerdere plaatsen binnen een acceptabele reistijd te bereiken zijn.

Deze ontwikkeling betreffende de toegenomen concurrentie tussen steden treft niet de aard of de omvang van de stedelijke functies of de factoren die de aantrekkelijkheid van deze functies beïnvloeden maar de *omgeving* waarin de onderlinge verhoudingen tussen steden bepaald worden. Steden moeten in zich in toenemende mate onderscheiden om aantrekkelijk te zijn.

IV.2 Ontwikkelingen m.b.t. de woonfunctie van de stad

Wat betreft de woonfunctie van de stad zijn de relevante ontwikkelingen in te delen in; sociale & culturele ontwikkelingen, demografische ontwikkelingen en de economische ontwikkeling. Sociale & culturele ontwikkelingen zijn bepalend voor de wensen en het gedrag van de stedelijke bevolking en daardoor dus ook voor hun beeld van de aantrekkelijke stad. Demografische ontwikkelingen zijn bepalend voor de omvang en (een deel) van de karakteristieken van de bevolking. Op deze wijze heeft deze ontwikkeling ondermeer invloed op de kwantiteit van de vraag naar woonattracties en de omvang van de mobiliteit. Tot slot heeft de economische ontwikkeling invloed op de financiële mogelijkheden van mensen. Aangezien financiële mogelijkheden een belangrijke *beperkende factor* vormen voor het gedrag van mensen, is de economische ontwikkeling een relevante ontwikkeling bij het bepalen van de aantrekkelijkheid van de stad.

IV.2.1 Sociale & culturele ontwikkelingen

Schnabel (2000) onderscheidt de volgende vijf sociale & culturele ontwikkelingen:

- Individualisering van de samenleving;
- Informalisering van de samenleving;
- Informatisering van de samenleving;
- Internationalisering van de samenleving;
- Intensivering van het tijdsgebruik.

Individualisering

"*Individualisering is het nog altijd voortgaande proces van verminderende afhankelijkheid van het individu van een of enkele personen in zijn directe omgeving en van toenemende vrijheid van keuze met betrekking tot de inrichting van het eigen leven*" (Schnabel, 2000). Één van de gevolgen hiervan is de huishoudenverdunning. Zo is de gemiddelde huishoudengrootte in Nederland al jaren dalende. In 1960 was deze 3,65, in 1980 was deze 2,78, in 2000 was deze 2,30 en in 2009 is de gemiddelde huishoudengrootte verder gedaald tot 2,23 (statline.cbs.nl, 2010). Aan de basis van deze daling liggen volgens Schnabel (1999) de volgende oorzaken:

- De daling van het kindertal;
- De kortere duur van het verblijf van de kinderen thuis;
- Het toegenomen aantal echtscheidingen;
- De bewuste keuze van relatief veel paren om geheel af te zien van het krijgen van kinderen;

- Het vrijwel volledig verdwijnen van het verschijnsel van tot hetzelfde huishouden, maar niet tot het gezin behorende verwanten, kostgangers of personeelsleden;
- Het feit dat steeds meer gehuwde vrouwen na het overlijden van hun partner alleen achterblijven.

Volgens Schnabel (1999) kan de daling van de gemiddelde huishoudengrootte gezien worden als "*de kwantitatieve uiting van een maatschappelijk proces*". Individualisering en de daling van de huishoudengrootte hebben invloed op de aantrekkelijkheid van de stad als woonstad. Zo zullen de bereikbaarheidsproblemen toenemen als gevolg van de groeiende mobiliteit. Ook zal de huishoudenverdunning en daarmee gepaard gaande groei van het aantal huishoudens leiden tot een grotere vraag naar woningen en als gevolg daarvan een stijging van de huizenprijzen kunnen veroorzaken. Hiernaast zou individualisering kunnen zorgen voor een stijging van de leefbaarheidsproblemen omdat de sociale controle vermindert, de maatschappelijke verantwoordelijkheid daalt en omdat de *onverschilligheid* toe zou kunnen nemen (Schnabel, 2000). Individualisering zorgt er ook voor dat grootschaligheid, in sommige gevallen en tot op zekere hoogte, geaccepteerd wordt. Er is echter ook sprake van een tegengestelde beweging die juist tegen de schaalvergroting ingaat en inzet op kleinschaligheid. Deze twee verschijnselen hebben invloed op de aard en het karakter van woonattracties. Deze zullen specifiek op een doelgroep worden gericht, afhankelijk van hun voorkeur voor ofwel groot- ofwel kleinschalig.

Informalisering

"Individualisering leidt tot onthiërarchisering van de samenleving en tot grotere gelijkheid in de menselijke verhoudingen. Informalisering past daarbij, maar is toch veel meer dan alleen het losser worden van de omgangsvormen. Informalisering wordt maatschappelijk vooral zichtbaar in de vorm van deinstitutionalisering van organisaties en organisatievormen, zoals die zich vooral in de 19e en de eerste helft van de 20e eeuw hebben ontwikkeld" (Schnabel, 2000). Deze ontwikkeling heeft tot gevolg dat de mobiliteit groter wordt aangezien de sociale contacten die mensen hebben niet meer beperkt zijn tot een kleine groep in hun nabijheid. Dit was in het verleden, tijdens de 'verzuiling', wel het geval.

Informatisering

"Informatisering staat voor de oprukkende toepassing van informatie- en communicatietechnologie in alle geledingen van de maatschappij en de

veranderingen in kennisoverdracht en informatie-uitwisseling die dit met zich meebrengt" (Harms, 2008). Fysieke nabijheid doet er steeds minder toe waardoor de invloed van deze *beperkende factor* afneemt en de keuzevrijheid van mensen (en bedrijven) toeneemt. Qua aantrekkelijkheid van de stad als woonstad heeft deze ontwikkeling de grootste invloed op de bereikbaarheid.

De in literatuuronderzoek veronderstelde mobiliteitsgevolgen van ict-toepassingen zijn echter weinig eenduidig (Harms, 2008). Zo zijn er enkelen die veronderstellen dat de mobiliteit zal dalen als gevolg van telewerken omdat door thuis te werken de woon-werkverplaatsing eenvoudigweg overbodig wordt, zie bijvoorbeeld Breedveld en Van den Broek (2003) en Spittje (1999). Daarentegen wijzen anderen erop dat het wegvallen van de woon-werkverplaatsing gecompenseerd kan worden doordat mensen op grotere afstand van economische en voorzieningencentra gaan wonen of doordat men frequenter of langduriger sociaal-recreatieve verplaatsingen gaat maken (Martens, Demkes, Horrevoets, Pulaart & van den Broeke, 2002).

Informatisering heeft dus niet een eenduidige daling van de mobiliteit tot gevolg. Het belang van het aanbod van werkplekken in de fysieke nabijheid van iemands woonplaats wordt als gevolg van informatisering wel minder. Dit wel simpelweg omdat in sommige gevallen de woon-werkverplaatsing overbodig wordt. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat mensen een aantal dagen in de week thuiswerken en daardoor eerder genegen zijn een lange woon-werkafstand te accepteren omdat ze toch maar enkele dagen in de week naar hun werkplek bij hun werkgever moeten. Ze kunnen dus in toenemende mate kiezen voor een *woonstad* in plaats van een *werkstad*. In het licht hiervan is de aanleg van de Hanzelijn een pre voor Zwolle aangezien deze spoorlijn het westen van Nederland *dichterbij brengt*. Het dient echter wel in het achterhoofd gehouden worden dat dit opgaat voor een bepaalde groep mensen en (zeker) niet voor de gehele bevolking. Want zoals Castells al meldt over informatisering: *"this does not imply the end of the office, but the diversification of working sites for a large fraction of the population, and particularly for it's most dynamic, professional segment"* (Castells, 1996). Parallel aan het afnemende belang van fysieke nabijheid van de werkplek neemt het relatieve belang van woonattracties dus toe.

Internationalisering

"Informatisering heft de betekenis van grenzen, afstanden en tijdsverschillen op. De betekenis daarvan wordt ook in het gewone dagelijkse leven steeds minder relevant in de zin van beperkend. Internationalisering staat zowel voor de

toenemende invloed van de Europese Unie (in dit geval gesymboliseerd door de psychologisch zeer belangrijke invoering van de euro) en het multinationale bedrijfsleven als voor de groeiende oriëntatie op wat elders gebeurt, de participatie in het internationale aanbod aan cultuur en levensstijl. Internationalisering wordt fysiek gesymboliseerd in de processen van toerisme en migratie” (Schnabel, 2000).

Internationalisering heeft vooral invloed op de mobiliteit. Deze zal namelijk toenemen wat weer door zou kunnen werken in een stijging van de bereikbaarheidsproblemen. Een ander gevolg van internationalisering is dat sommige bedrijven hun activiteiten verplaatsen naar het buitenland waardoor er werkplekken verloren gaan. Voor heel Nederland gaat het om een aantal van 40.000 op een totaal banenaantal van 11 miljoen (ANP, 2010). Het effect van internationalisering op het aanbod van werkplekken is dus wel aanwezig maar beperkt qua omvang.

Internationalisering heeft eveneens een effect op de immigratie, deze wordt namelijk groter. Dit zou gepaard kunnen gaan met een toename van leefbaarheidsproblemen als de integratie van deze immigranten niet succesvol verloopt. Een rapport dat het CPB in samenwerking met het RPB en het MNP gemaakt heeft vermeldt namelijk dat *“in bepaalde wijken, vooral in de grote steden, zullen sociale en leefbaarheidsproblemen toenemen doordat de participatie van bepaalde groepen achterblijft. Bij een toenemende immigratie, vooral als het daarbij gaat om laagopgeleide gezinsmigranten, kunnen integratie en inburgering bijvoorbeeld meer problemen opleveren. Opleidingsniveau, emancipatie en integratie bepalen immers de kansen op de arbeidsmarkt”* (CPB, 2006).

Intensivering van het tijdgebruik

“Intensivering verwijst naar de veranderende dynamiek en de toenemende betekenis van de belevingscomponent in het moderne leven. Er moet veel meer in een leven en dat meer moet zowel afwisselend als belonend zijn” (Schnabel, 2000). Zo is sinds de jaren '80 een cultuur van haast onze samenleving binnengeslopen (Mommaas, 2004). *Een belangrijke uiting van deze cultuur van haast is de temporele intensivering van het dagelijks leven. Zo zijn het aantal verplichte activiteiten en de combinatie daarvan sterk uitgebreid. Steeds meer mensen zijn een substantiële hoeveelheid betaalde arbeid gaan combineren met een substantiële hoeveelheid huishoudelijke en zorgtaken. Echter, niet alleen de verplichte activiteiten, ook de vrije tijd zelf wordt in toenemende mate gekenmerkt door haast. Men wenst meer te doen, in minder tijd* (Harms, 2006).

Deze intensivering van het tijdsgebruik leidt tot een verhoging van de mobiliteit en daarmee tot stijgende bereikbaarheidsproblemen. Hiernaast zal het belang van woonattracties toenemen (ten opzichte van het belang van het aanbod van banen) en zal de aard van deze woonattracties veranderen omdat sommige mensen zoeken naar intensere belevingen. De bereikbaarheid van woonattracties wordt dus ook van groter belang waardoor mogelijke problemen met de bereikbaarheid een toenemende frustratie opleveren. De intense beleving van ervaringen zou volgens Schnabel (2000) in sommige, uiterste gevallen ook kunnen leiden tot uitingen in de vorm van fysiek geweld als het eigen gevoel van een persoon gekrenkt wordt.

IV.2.2 Demografische ontwikkelingen

Naast de voorgaande sociale & culturele ontwikkelingen spelen ook de kenmerken van de bevolking een rol bij de aantrekkelijkheid van de stad als woonstad in de toekomst. Hierbij gaat het o.a. om de bekende verschijnselen vergrijzing en ontgroening. Tegenwoordig is in Nederland de bevolkingsgroei aan het afvlakken. Hierdoor zal de omvang van de bevolking in 2038 pieken rond de 17,5 miljoen, waarna er een lichte krimp in zal zetten, en de bevolking in 2060 zal bestaan uit 17,3 miljoen mensen (Poelman en Van Duin, 2010). Bevolkingsvoorspellingen zijn echter onzeker. Zo is er een bevolkingsprognose uit 2005 die aangeeft dat Nederland in 2035 ongeveer 17 miljoen inwoners zal hebben waarna er bevolkingskrimp in zal zetten die leidt tot een bevolkingsomvang van 16,9 miljoen in 2050 (De Jong, 2005).

Zwolle wacht in de nabije toekomst geen bevolkingskrimp. Volgens de verwachtingen van de gemeente zal de bevolking in stad nog groeien tot minimaal 2027. De nieuwbouwwijk Stadshagen zal veruit het grootste deel van deze nieuwe bewoners gaan huisvesten. De demografische ontwikkelingen in Nederland hebben ondermeer gevolgen voor de huizenprijzen die in bepaalde gebieden waarschijnlijk gaan dalen als gevolg van een verminderde vraag. Neem bijvoorbeeld de regio's die te maken hebben met bevolkingskrimp, zoals Parkstad Limburg. De huizenprijzendaling wordt hier als een probleem aangezien een sterke daling van de woningwaarden ervoor zorgt dat mensen hun woning niet kunnen verkopen om elders een woning te kopen (Topteam Krimp, 2009). Bovendien kunnen regio's die te maken hebben met bevolkingskrimp in een neerwaartse spiraal raken als zij als gevolg van de huizenprijzendaling aantrekkelijk worden voor kansarme mensen (Provincie Groningen, 2009). Om een te sterke daling van de huizenprijzen in Parkstad Limburg tegen te gaan stelt men daar ondermeer een sloopregeling voor

(Parkstad Limburg, 2008). De lage huizenprijzen in regio's nabij voorzieningencentra en werkgelegenheidscentra zijn daarentegen een kans voor deze regio's om starters op de woningmarkt aan te trekken. Dit aangezien deze groep weinig financiële mogelijkheden heeft maar wel interessant is voor werkgevers omdat starters veelal jong zijn waardoor zij de *gaten* in het werknemersbestand die ontstaan als gevolg van vergrijzing kunnen vullen.

Volgens sommigen zal vergrijzing *an sich* niet sterk bijdragen aan de waarschijnlijke daling van de huizenprijzen hoewel dit op het eerste gezicht wel zo lijkt. *"De vraag naar woondiensten neemt nauwelijks af met leeftijd, zodat de gevolgen van die vergrijzing pas merkbaar zouden worden als de babyboomgeneratie niet meer zelfstandig kan wonen. Gegeven de trendmatige toename van de welvaart is het dan ook eerder te verwachten dat reële huizenprijzen in Nederland op de lange termijn zullen blijven stijgen, tenzij het ruimtelijke ordeningsbeleid versoepeld wordt. Wel kunnen de gevolgen van de vergrijzing regionaal verschillend uitwerken en kan een gebrek aan mobiliteit leiden tot een kwalitatieve mismatch op de woningmarkt"* (Rouwendal en Vermeulen, 2007). Hoewel er bij de trendmatige toename van de welvaart vraagtekens te plaatsen zijn, valt voor de constatering dat de gevolgen van de vergrijzing pas merkbaar zijn als de babyboomgeneratie niet meer zelfstandig kan wonen, veel te zeggen. *"Desalniettemin kan de vergrijzing zowel de markt als het beleid voor een aantal uitdagingen plaatsen. Deze bestaan waarschijnlijk vooral uit het samenbrengen van vraag en aanbod naar type woning en het voorzien in een groeiende behoefte aan op ouderen aangepaste huizen"* (Rouwendal en Vermeulen, 2007).

Hiernaast speelt de pensionering van een groot aantal "babyboomers" een rol. Deze groep mensen heeft in een fors aantal gevallen een aardig pensioen bijeen gespaard en bovendien zijn hun kinderen het huis uit waardoor de kosten die ze hebben dalen. Zij hebben dus de beschikking over tijd en geld. Dit verleid sommigen, bijvoorbeeld de Commissie van Overleg Sectorenraden (2007), om deze groep "de Zilvervloot" te noemen.

IV.2.3 Economische ontwikkeling

De economische ontwikkeling is lastig te voorspellen. Al lang geleden bleek bijvoorbeeld al dat vooral voorspellingen voor de korte termijn moeilijk zijn. Voorspellingen voor de langere termijn zijn, relatief gezien, makkelijker maar kennen nog steeds een grote mate van onzekerheid (Burns, Britton, Quirk, Mathian & Mason, 1986). Tegenwoordig is er dan ook *"a mounting body of empirical*

evidence showing that accurate forecasting in the economic and business world is usually not possible. In addition, there is huge uncertainty, as practically all economic and business activities are subject to events we are unable to predict (Makridakis, Hogarth & Gaba, 2009). Wat betreft economische ontwikkelingen zal een verwachting op dat vlak dan ook niet verder meegenomen worden.

IV.3 Ontwikkelingen m.b.t. de werkfunctie van de stad

Naast de woonfunctie is ook de werkfunctie van de stad aan dynamiek onderhevig. Deze ontwikkelingen zijn in de delen in: ontwikkelingen met betrekking tot het werknemeraanbod van bedrijven, de globalisering van het bedrijfsleven, het herstructureringsbeleid van bedrijventerreinen van de overheid en de economische ontwikkeling. Ontwikkelingen met betrekking tot het werknemeraanbod zijn van belang aangezien zij directe invloed uitoefenen op de vestigingsfactor 'aanbod van werknemers' en dus op de aantrekkelijkheid van de stad. De globalisering van het bedrijfsleven heeft invloed op het type bedrijven (kennisintensief) dat zich in Nederland vestigt. Hiernaast heeft globalisering tot gevolg dat *de beperkende rol van afstand* minder wordt, waardoor andere eigenschappen van een stad aantrekkelijk kan gaan vinden. Bovendien heeft het vestigingspatroon van bedrijven invloed op de mobiliteit en dus op de factor 'bereikbaarheidsproblemen'. Het herstructureringsbeleid (met betrekking tot bedrijventerreinen) van de overheid van invloed op de wijze waarop gemeenten bedrijven kunnen huisvesten. Als gevolg hiervan is deze ontwikkeling ook van invloed op de factor 'hoge grond- en huurprijzen'. Tot slot is de economische ontwikkeling van belang aangezien deze ondermeer invloed uitoefent op de hoeveelheid en de omvang van bedrijven en dus de vraag naar bedrijventerrein.

IV.3.1 Ontwikkelingen in het werknemersaanbod

Ondernemers en bedrijven zullen in de toekomst veranderingen gaan ondervinden bij hun personeelszaken. Zo vestigden industriële bedrijven zich in het verleden nabij hun grondstofbronnen en dan volgden de werknemers vrijwel vanzelf. Tegenwoordig gaat dit echter anders, werknemers houden zelf meer de regie in handen wat betreft het kiezen van hun woonplaats. Eerder is dit al gekarakteriseerd als de verschuiving van *producer city* naar *consumer city* (Glaeser, Kolko & Saiz, 2001). Verwacht wordt dat dit zich in de toekomst voort zal zetten. Zo zullen mensen in toenemende mate waarde gaan hechten aan het leisueraanbod in een stad (interview J. Nabers, bijlage 2). Het aanbod van werknemers hangt in de toekomst dus nog meer af van de aantrekkelijkheid van de woonfunctie van de stad

(Marlet, 2009). Ook thans merken enkele bedrijven in Zwolle al dat het lastig is om werknemers met een hoge technische opleiding te verkrijgen (interview A. van Rijssen, bijlage 2). De vraag of Zwolle wel aantrekkelijk genoeg is om in te wonen, is dus nu al actueel (interview A. van Rijssen, bijlage 2).

Hiernaast zetten bedrijven in de toekomst nog meer in op kennis waardoor we aan "*the advent of the knowledge-based economy*" staan (Tappeiner, Hauser & Walde, 2007). Ook de Europese Unie streeft er actief naar om een kenniseconomie te worden. De Lissabonstrategie van de Europese Raad uit 2000 met daarin de (niet-behaalde) doelstelling dat Europa voor 2010 de meest concurrerende en dynamische kenniseconomie in de wereld moest zijn, is hier illustrerend voor (www.europa-nu.nl). De Lissabonstrategie is in 2010 overigens opgevolgd door de EU 2020-strategie (www.europa-nu.nl). De kennisintensivering is ook regionaal zichtbaar in Gelderland en Overijssel. Zo signaleert Oost NV dertig nieuwe R&D-vestigingen, bedrijfsuitbreidingen en samenwerkingsverbanden, die over de komende drie jaren samen goed zullen zijn voor 99 miljoen euro aan investeringen en 829 nieuwe arbeidsplaatsen (www.oostnv.nl, 2010).

De uitstroom van werknemers speelt in de toekomst ook een belangrijke rol. Deze wordt in de nabije toekomst namelijk steeds groter waardoor voor sommige bedrijven personeelstekorten dreigen en er bovendien een grote hoeveelheid kennis verdwijnt. Illusterend hiervoor is het feit dat veel bedrijven, tegen de trend in, personeel hebben vastgehouden tijdens de crisis in verband met de verwachte personeelskrapte in de toekomst (SZW, 2009). Dit speelt ook in Zwolle. In de toekomst zal er waarschijnlijk een mismatch ontstaan tussen de vraag naar werknemers vanuit bedrijven in de techniek & bouw, het onderwijs en de zorg en het aanbod van werknemers die in deze sectoren willen en kunnen werken (interview J. Nabers, bijlage 2).

IV.3.2 Globalisering van het bedrijfsleven

De globalisering speelt een rol bij de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad. Zo is een groot deel van de (productie)bedrijven in Nederland al naar het buitenland vertrokken, ondermeer vanwege de lage lonen aldaar. En "*while the offshoring of manufacturing has been occurring for decades, the more recent trend of offshoring of services has been attracting greater attention. These services include not only low-value-added activities such as data entry but also high-value-added activities, including architectural design, financial analysis, software programming, human resource services and R&D*" (UNCTAD, 2005). De stroom

bedrijven die naar het buitenland verhuist blijft dus bestaan. Zoals eerder al is aangegeven gaat dit niet ten koste van veel banen.

Het belangrijkste aspect van de globalisering van het bedrijfsleven valt eenvoudigweg te benoemen als *het dalende belang van afstand*. Deze trend is al in een ver verleden ingezet en zal zich ondermeer als gevolg van informatisering (zie §IV.2.1) verder doorzetten. Fysieke nabijheid wordt dus nog minder van belang waardoor de factoren aanbod van afnemers & toeleveranciers in de stad en aanbod van klanten in de stad een nog minder belangrijke rol zullen spelen bij de vestigingsbeslissing van bedrijven. Nu was deze rol al vrij beperkt omdat bedrijven op een hoger schaalniveau werken dan het stedelijke niveau. Hierdoor is ligging ook een belangrijke vestigingsfactor geworden. Maar ook het belang dat bedrijven aan deze vestigingsfactor hechten zal in de toekomst dalen.

Desondanks is de rol van de klassieke vestigingsfactoren gericht op fysieke nabijheid niet geheel uitgespeeld. Zie bijvoorbeeld Christensen en Drejer (2005): *"the distinction between activities in relation to location can be dated back to Hymer (1979), who stated that the higher one goes in the hierarchy within a corporation, and the less standardized are the operations to be carried out, the greater the need for lateral communication. This implies that whereas activities at the lowest level, concerned with keeping activities going within the established framework, may spread themselves over the globe according to the pull of manpower, markets and raw materials, "[A]t the highest levels, continuous face to face contact and a large measure of common understanding are necessary"* (Hymer, 1979, p. 237). *Therefore these high-level activities tend to be far more geographically concentrated than lower level activities. Innovative activities, also within traditional industries, can be considered high-level activities, and should therefore, following Hymer, largely remain outside the trend of outsourcing production. Furthermore such activities are often based upon intangibles, therefore not adequately analysed with traditional location theories (see Feldman (1999) for a review of empirical studies of location and innovation).*" De productiebedrijven die naar het buitenland verhuisd zijn hebben nog vaak klanten en afnemers in Nederland. Dit veroorzaakt een stijging van het goederentransport en daardoor groei van de logistieke sector, maar het heeft ook mogelijke problemen met betrekking tot bereikbaarheid als (negatief) gevolg.

IV.3.3 Herstructureringsbeleid

In de toekomst zal het aanbod van nieuwe bedrijventerrein afnemen als gevolg van de toegenomen aandacht voor herstructurering. Aan de basis hiervan staan

ondermeer de toepassing van de SER-ladder en de navolging van het advies van de commissie Noordanus, onderdeel van de Taskforce herontwikkeling bedrijventerreinen. In dit advies wordt de volgende kern van de problematiek vermeld (THB, 2009):

- *"Te snelle veroudering van bedrijventerreinen (functionaliteit, representativiteit, ontsluiting), met als gevolg sociale (slechte werkomgeving) en economische marginalisering, inefficiënt ruimtegebruik, verrommeling en onveiligheid op de zogenaamde brownfields;*
- *Te ruim en goedkoop aanbod van nieuwe uitleglocaties (greenfields), die uitnodigen tot een vlucht van de brownfields en nodeloos beslag op ruimte in de hand werken;*
- *Onvoldoende vraaggestuurd en dus gedifferentieerd terreinaanbod, met als gevolg een suboptimaal vestigingsklimaat, gemiste kansen voor ruimtelijke kwaliteit en een bijdrage aan de te snelle veroudering;*
- *Vaak matige ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke inpassing van de greenfields, waaronder onvoldoende intensief ruimtegebruik (lage 'floor-space-index FSI)."*

Als oplossing voor deze problemen worden drie zogenaamde strategisch lijnen aangedragen (THB, 2009), namelijk:

- 1) Een collectieve aanpak van de achterstallige herstructureringsopgave, die naar analogie van de aloude stadsvernieuwing voor woongebieden kan worden getypeerd als *economische stadsvernieuwing*. Achterstallige herstructurering kan niet wachten op verzakelijking van de markt. Integendeel zelfs, het wegwerken van de herstructureringsachterstand zal juist het vertrouwen moeten wekken dat nodig is om de transitie naar een meer zakelijke bedrijventerreinensector op gang te brengen.
- 2) Het *verzakelijken* van ontwikkeling en beheer van bedrijventerreinen, herstructurering daaronder begrepen. In combinatie met een zekere ruimtelijke schaarste moet verzakelijking ertoe leiden dat herstructurering op den duur gaat behoren tot de normale, marktgestuurde levenscyclus van bedrijventerreinen, met een hooguit beperkte, faciliterende rol voor de overheid.
- 3) Positionering van planning en uitvoering van de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen in een *regionale arena*. De regionale arena sluit immers aan bij die van de bedrijventerreinenmarkt en biedt daardoor de beste kansen voor een proces van verzakelijking en voor koppeling van greenfieldontwikkeling aan brownfieldherontwikkeling. Deze laatste is van

belang voor een optimale, financiële bijdrage van marktpartijen en gemeenten aan de economische stadsvernieuwing.

Wat betreft Zwolle ligt er momenteel nog geen sterke nadruk op herstructurering. Alleen het kleine bedrijventerrein de Vrolijkheid heeft de afgelopen jaren een echte herontwikkeling ondergaan (www.zwolle.nl, 2010b). Deze is echter nog niet afgelopen en het terrein ondergaat momenteel ook nog een "*metamorfose*" (interview R. ter Braak, bijlage 2). Op de terreinen Voorst en de Marslanden hebben slechts kleinere herontwikkelingen plaatsgevonden. Hessenpoort is een recent bedrijventerrein en herstructurering is dan ook niet aan de orde voor dit terrein.

Als gekeken wordt naar het aanbod van bedrijventerrein in Zwolle dan had de stad in 2009 nog ruwweg 150 hectare uit te geven (Gemeenteboek PropertyNL, 2009). Het aanbod aan bedrijventerreinen is dus nog ruim in Zwolle. Dit is niet verrassend in het licht van het Convenant Bedrijventerreinen uitgegeven door VROM (2009). Hierin is het gewenste oppervlak bedrijventerrein in 2020 voor Overijssel bepaald op 1.182 hectare. Olden (2010) laat echter het geluid horen dat de aantallen in het Convenant Bedrijventerreinen te hoog zijn en dat ze neerwaarts moeten worden bijgesteld. Aangezien de totale oppervlakte gebruikt bedrijventerrein in Zwolle momenteel zo'n 385 hectare is (Gemeenteboek PropertyNL, 2009), en een uitbreiding met 150 hectare een toename van 39% is, lijkt de opgave voor Zwolle op het eerste gezicht ook wat ruim bepaald. Ook de prognose voor de kantorenmarkt, een uitbreiding van 270.000 m² (Gemeenteboek PropertyNL, 2009), is wellicht wat ruim. Dit in het licht van het feit dat zo'n 13 tot 20 procent van de kantoren in Nederland structureel leeg staat (www.nd.nl, 2009). Anno 2010 is "*het aanbod inmiddels zes maal groter dan de vraag*" (www.nvb-bouw.nl, 2010). De cijfers van het Economisch Instituut voor de Bouw (EIB) zijn genuanceerder, dit instituut ziet een overcapaciteit van 10% die bij ongewijzigd beleid weinig terug zal lopen (EIB, 2010).

Redelijkerwijs kan dan ook aangenomen worden dat in de nabije toekomst de grond- en huurprijzen dalen, waarna op een gegeven moment deze weer zullen stijgen als de strategische lijnen van de Commissie Noordanus tot uiting komen en "*herstructurering tot de normale, marktgestuurde levenscyclus van een bedrijventerrein*" gaat horen. Aangezien Zwolle nog veel uitgeefbaar bedrijventerrein heeft is dit voor Zwolle een kans omdat het aanbod van dit terrein in overige steden nu al krappert waardoor Zwolle relatief gezien aantrekkelijker wordt. Een negatief gevolg van dit ruime aanbod is dat de

bestaande terreinen (*brownfields*) zonder goed beheer kunnen verouderen of in een uiterst geval zelfs kunnen verloederen.

Ook van belang voor de werkfunctie is de stijgende mobiliteit, die voortvloeit uit de verschillende sociale & culturele ontwikkelingen en de globalisering van het bedrijfsleven. Deze stijgende mobiliteit zou namelijk kunnen leiden tot een toename van bereikbaarheidsproblemen. Hiernaast speelt de economische ontwikkeling een rol bij de aantrekkelijkheid van de stad voor bedrijven. Een stad *die het economisch goed doet* is namelijk aantrekkelijker voor bedrijven dan een stad *die het economisch minder doet*. Een groot, succesvol bedrijf trekt bijvoorbeeld tot op zekere hoogte kleine, afnemende en toeleverende bedrijven aan. Van groter belang is, bij een stijgende economische ontwikkeling, de groeiende vraag naar uitgeefbaar bedrijventerrein aangezien de bedrijvigheid groeit bij economische groei. Maar zoals in subparagraaf IV.2.3 al is aangegeven, is de economische ontwikkeling niet te voorzien.

IV.4 Ontwikkelingen m.b.t. de verblijfsfunctie van de stad

In de trend van de intensivering van het tijdsbestedingspatroon uit subparagraaf IV.2.1 en de behoefte aan belevenissen en ervaringen worden stedelijke attracties steeds belangrijker. Hierbij dient in het achterhoofd gehouden te worden dat "*door verdringing op de markt van de vrijetijdsindustrie het bestaande aanbod het aflegt tegen nieuw aanbod (hypes). Wat nu rendabel lijkt, hoeft dat over vijf jaar niet meer te zijn*" (Van Golen, Segeren & Tuunter, 2006). Het is dus vrij lastig om te voorspellen welke stedelijke attracties in de toekomst het meest aantrekkelijk zijn. Met dit in het achterhoofd worden hieronder per verblijfs categorie een aantal ontwikkelingen betreffende de ondersteunende stedelijke attracties kort op een rijtje gezet.

Indeling verblijfsfunctie	Ondersteunende stedelijke attracties
Cultuur	Theater & popodium, bioscoop en museum
Sport	Sportterreinen
Horeca	Café, discotheek en restaurant (kwaliteit & kwantiteit)
Recreatie	Recreatieterreinen
(Fun)shopping	Winkels, Outlet centrum
Entertainment/evenementen	Evenementen (bv: festivals) en attractiepark
Omgeving	Historische binnenstad en natuurlijke ligging
Overnachten	Hotel en pension

Tabel 55: Verblijfsfuncties en bijbehorende, ondersteunende stedelijke attracties.

Bron: eigen materiaal.

IV.4.1 Ontwikkelingen m.b.t. stedelijke attracties

Cultuur (NVM BOG Leisuremarktonderzoek 2009):

Het incidentele bezoek aan theaters neemt toe. Dit komt vooral op het conto van cultuur in de vorm van cabaret en musicals van grote private producenten. Het gesubsidieerde theater, vooral toneel, trekt daarentegen steeds minder publiek en lijkt onderdeel van een "elitecultuur" te worden. De belangstelling voor popmuziek, popcultuur en populaire muziekevenementen is de afgelopen jaren flink gestegen. Zo zijn de bezoekcijfers de afgelopen jaren met 50% toegenomen. Het bioscoopbezoek in Nederland neemt ook toe. Ten opzichte van 2007 zijn in 2008 de bezoekersaantallen van de bioscopen gestegen (+1,7%) evenals de omzet van deze bioscopen (+3,4%). Er zit een neerwaartse trend in het aantal bioscopen terwijl de omvang van de afzonderlijke bioscopen toeneemt. Het bezoek aan musea is daarentegen al sinds 1993 aan het afnemen. Wel blijken evenementen als museumnachten en museumweekenden relatief veel en nieuw publiek te trekken. Tegenwoordig staat een museumbezoek niet meer op zich. *"Bezoek aan winkel en restaurant vormen een vanzelfsprekend onderdeel van het museumbezoek: gastvrijheid behoort tegenwoordig tot het museale kernproduct"* (NVM BOG Leisuremarktonderzoek 2009).

Sport (NVM BOG Leisuremarktonderzoek 2009):

Als gevolg van sociaaleconomische, demografische en technologische ontwikkelingen is de sportsector een groeimarkt. Vooral de fitnesscentra ondergaan een grote groei. In het bijlagenrapport van het Masterplan Sportaccommodaties Zwolle (2009) wordt de conclusie getrokken dat er een extra sporthal en een zestal extra gymzalen gerealiseerd dienen te worden om te voldoen aan de toekomstige

behoefte. Wat betreft de buitensport verwacht men dat er in 2020 een overschot is aan tennisbanen en dat er een tekort is aan zowel voetbal- als hockeyvelden. Zie de volgende tabel.

Sportbehoefte Buitensportaccommodaties Zwolle 2008 - 2020							
Sport	Behoeftte 2008		Behoeftte 2020		Veldbehoefte 2020	Huidig	Saldo
Voetbal	232	SWE	280	SWE	51 Wedstrijdvelen	49 Wedstrijdvelen	-2 Wedstrijdvelen
Hockey	67	norm	86	norm	10 Wedstrijdvelen	5 Wedstrijdvelen	-5 Wedstrijdvelen
Korfbal	24	norm	26	norm	4 Wedstrijdvelen	6 Wedstrijdvelen	2 Wedstrijdvelen
Tennis	3826	leden	4468	leden	50 Tennisvelden	57 Tennisvelden	7 Tennisvelden
Handbal	16	teams	17	teams	2 Velden	2 Velden	0 Velden
Honk-softbal	4	teams	4	teams	1 Veld	2 Velden	1 Veld
Rugby	-		-		-	1 Veld	-
Atletiek	707	leden	930	leden	1 atletiekbaan	1 atletiekbaan	0 atletiekbaan

Figuur 19: Sportbehoefte buitensportaccommodaties Zwolle 2008 - 2020.

Bron: Bijlagenrapport Masterplan Sportaccommodaties Zwolle, 2009.

Horeca (NVM BOG Leisuremarktonderzoek 2009):

De afgelopen jaren heeft de horeca hoofdzakelijk groei doorgemaakt. Zo groeiden in 2007 de bestedingen met 7,2% ten opzichte van 2006. Dit was afgelopen in 2008 toen de sector in het eerste kwartaal nog een lichte groei kon noteren maar waarna de rest van het jaar een omzetsdaling ondergaan werd. *"De redenen hiervoor zijn de afnemende hoogconjunctuur, het lagere consumentenvertrouwen en de toenemende concurrentie binnen de branche."* (NVM BOG Leisuremarktonderzoek 2009)

In 2008 is de omzet in cafés met twee procent gestegen ten opzicht van 2006. Het aantal cafés is daarentegen gedaald als gevolg van de economische crisis en het rookverbod. Het rookverbod staat ook aan de basis van de dalende omzet van de discotheken in Nederland. Discotheken hebben sterke concurrentie van dancefestivals en ervaren bovendien een daling in de bestedingen per bezoeker. Er is dan ook een daling waar te nemen in het aantal discotheken in Nederland. Wel neemt, net als bij de cafés, ook bij de discotheken het gemiddelde oppervlak toe. In beide sectoren is dus sprake van schaalvergroting. De totale drankensector laat qua aantallen een daling zien over de periode 1998 tot 2009 (abf.kenniscentrumhoreca.nl, 2010). Het aantal restaurants neemt daarentegen jaarlijks toe. In 2007 heeft deze groei voornamelijk plaats gevonden in de buurt van grote bedrijven als gevolg van de stijgende vraag van de zakelijke klant.

Recreatie (Kenniscentrum Recreatie, 2008)

Wandelen en fietsen zijn al decennia de populairste recreatieactiviteiten in de buitenruimte. Dit zal in de toekomst zo blijven. De meeste wandelaars en fietsers blijven relatief dichtbij huis. Wandelaars gaan bij voorkeur naar bos- en heidegebieden. Voor fietsen zijn bos- en heidegebieden ook het meest populair, maar scoren ook landbouwgebieden hoog. De goede ligging van Zwolle nabij zowel landbouw- als natuurgebieden is ook in de toekomst nog een pre. Momenteel is het aanbod aan recreatieterreinen bovengemiddeld wat suggereert dat Zwolle een vraagstijging zou kunnen opvangen. Gekeken naar de dagrecreatieve terreinen zullen deze mee moeten stijgen met de bevolkingsomvang. Het is wel bekend dat er meer ruimte nodig is voor verblijfsrecreatieve terreinen. Voor Nederland werd deze ruimtebehoefte in 2002 geschat op 9.000 tot 15.000 hectare voor de daaropvolgende 20 jaar (Ministerie van VROM, 2002 vermeld door Kenniscentrum Recreatie, 2004).

(Fun)shopping

(Fun)shopping is al jaren één van de populairste vrijetijdsactiviteiten in Nederland zoals al uit paragraaf 2.3.1 uit het rapport bleek. Maciocco (2008) signaleert dat steden meer en meer gethematiseerd worden. Hierbij haalt hij de ideeën van Jacobsen aan (1998), die stelt dat; *"the shopping city is in this sense organized like a theme park, modeled for a set of irregular, picturesque itineraries, dictated by spectacular, changing experience, which is also the model of the place of pleasure"*. Een shopping city ontstaat ondermeer omdat *"most of the scientific economic activities have moved out of the city and now what remains is basically a boutique lifestyle"* (Kotkin, 2006). Al met al kan gezegd worden dat (fun)shopping in de toekomst naar alle waarschijnlijkheid van nog groter belang zal zijn.

Hierbij is de uitkomst van de discussie over outlet centra (shoppingmalls) belangrijk voor steden. Deze kunnen extra concurrentie veroorzaken voor ondernemers in de binnensteden hoewel er vanuit de consument wel behoefte is aan deze grootschalige winkelvoorzieningen. Zie bijvoorbeeld het plan van projectontwikkelaar OVG om ten noorden van Tilburg een shopping mall van ruim 80.000 vierkante meter te ontwikkelen (www.brabantsdagblad.nl, 2009). Dit levert geen problemen op als de kwalitatieve bezetting van deze nieuwe shopping mall 'boven' het niveau van de winkels in de stadscentra ligt, en dus bestaat uit de zogenaamde 'high-end retailing'; winkels met een assortiment dat luxer en exclusiever is dan in de stadscentra. Op deze wijze is de concurrentie voor ondernemers in de stadscentra geringer dan als het winkelasortiment in de

shopping mall bestaat uit winkels uit hetzelfde segment. Het is echter maar de vraag of de luxe merken zich in Tilburg willen vestigen. De discussie over deze mall duurt voort.

Entertainment

In dit onderzoek worden attractieparken en evenementen onder entertainment verstaan. Een ontwikkeling die zichtbaar is bij de attractieparken is dat zij een toenemende thematisering ondergaan en actief aan ketenvorming doen (NVM BOG Leisuremarktonderzoek 2009). Jan Reuvers, de voorzitter van de club van 11 (de vereniging van grote dagattractiebedrijven in Nederland bestaande uit o.a; attractiepark Slagharen, Walibi World en Duinrell Wassenaar), geeft aan dat hij niet verwacht dat de bezoekersaantallen van de attractieparken zullen dalen in de nabije toekomst (de Jong, 2009). Wat betreft evenementen is de trend dat de bezoekersaantallen stijgen. Voor de provincie Overijssel zijn de ontwikkelingen van de bezoekersaantallen voor de tien grootste evenementen zichtbaar in de volgende figuur. Ook hier is in vrijwel alle gevallen sprake van een stijging.

Naam	Plaats	2004	2005	2006	2007	2008
IJSSCULPTUREN FESTIVAL	ZWOLLE					260.000
STOPPELHAENE	RAALTE	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
INTERNATIONALE CULTURELE MARKT	ENSCHEDA		150.000	GG	200.000	190.000
KUNSTEN OP STRAAT	OVERIJSSSEL	GG	GG	GG	GG	172.600
DICKENS FESTIJN /KERSTMARKT	DEVENTER	135.000	135.000	150.000	160.000	160.000
BEVRIJDINGSFESTIVAL	ZWOLLE	90.000	100.000	120.000	130.000	145.000
DEVENTER BOEKENMARKT	DEVENTER	125.000	125.000	130.000	120.000	130.000
DEVENTER OP STELTEN	DEVENTER	100.000	100.000	120.000	120.000	120.000
ENSCHEDA MARATHON	ENSCHEDA	100.000	GG	100.000	100.000	115.000
KERST IN OUD KAMPEN	KAMPEN	80.000	90.000	95.000	100.000	100.000
HELLENDOORN RALLY	HELLENDOORN	110.000	125.000	GG	80.000	100.000
BREUGHELIAANS FESTIJN	LOSSER	72.000	90.000	80.000	65.000	100.000
KAMPER-UIT-DAGEN	KAMPEN	100.000	100.000	100.000	GG	100.000

Figuur 20: Bezoekersaantallen 10 grootse evenementen in Overijssel.

Bron: GOBT, 2009.

Omgeving

De omgeving bestaande uit de historische binnenstad kan als statisch gegeven beschouwd worden. De binnenstad zal zich namelijk niet meer uitbreiden terwijl sloop ook geen realistisch toekomstbeeld is. Deze redenering gaat ook op voor de natuurlijke ligging. Hoewel het oppervlak natuur wellicht zal verminderen als gevolg van verstedelijking zal er redelijkerwijs nog voldoende resteren om de vraag naar recreatieterrein te kunnen faciliteren. De goede natuurlijke ligging van Zwolle zal dus niet verslechteren. Hiernaast zal de vraag naar een aantrekkelijke verblijfsomgeving stijgen. Dit biedt kansen voor Zwolle.

Overnachten

Schaalvergroting speelt in grote rol in de hotelsector. Zo is sinds 1995 het aantal kamers en het aantal bedden stijgende terwijl het aantal hotels met enkele (forse) schommelingen rond de 2.870 bleef hangen (abf.kenniscentrumhoreca.nl, 2010). Wel is de omzet van de hotels in 2007 ten opzichte van 2005 met 5,5% gestegen (NVM BOG Leisuremarktonderzoek 2009).

Resumerend

Als gevolg van de toegenomen concurrentie tussen steden zijn de stedelijke attracties in een stad steeds belangrijker voor een stad om zich te profileren als verblijfplaats, om op deze wijze bezoekers te blijven trekken. De belangstelling voor stedelijke attracties gericht op het ondersteunen van cultuur wordt groter. Theaters, poppodia en bioscopen hebben te maken met een stijgend bezoekersaantal, in tegenstelling tot de musea die al jaren te maken hebben met dalende bezoekersaantallen. Op sportgebied is eveneens een groei waar te nemen, vooral fitnesscentra hebben te maken met een stijgende toeloop. De horecasector kent als gevolg van de economische crisis zware tijden. Zo neemt zowel het aantal cafés als het aantal discotheken af. Bovendien hebben discotheken te maken met een dalende omzet. Bij deze beide stedelijke attracties is wel een trend richting schaalvergroting zichtbaar. Hiernaast neemt het aantal restaurants in Nederland jaarlijks toe. De recreatiebehoefte in Nederland wordt ook groter, en aangezien wandelen en fietsen al tijdens de populairste recreatieve activiteiten zijn komt de grotere behoefte vooral in deze activiteiten tot uiting. Hiernaast neemt ook het (fun)shoppen toe wat de stad deels doet veranderen in een "boutique city". Tot slot zijn er stijgende bezoekersaantallen waar te nemen bij evenementen en weerspiegelt het stijgende aantal hotelkamers en -bedden, het feit dat de vraag naar overnachtingruimtes toeneemt.

Hiernaast is ook de verwachte bevolkingsgroei relevant voor de verblijfsfunctie van de stad omdat deze zorgt voor een stijgende vraag naar stedelijke attracties waardoor er een schaa sprong gemaakt zou kunnen worden. Bovendien zal de "Zilvervloot" een aantrekkelijke doelgroep vormen voor zowel steden als ondernemers. Zie voor beide ontwikkelingen subparagraaf IV.2.2. De sociale ontwikkeling betreffende de intensivering van het tijdsgebruik leidt ertoe dat mensen vaker stedelijke attracties willen bezoeken. De vraag naar stedelijke attracties zal als gevolg hiervan toenemen, zie hiervoor subparagraaf IV.2.1. Ook de economische ontwikkeling is relevant voor de verblijfsfunctie omdat het budget van mensen hier grotendeels van afhankelijk is. In subparagraaf IV.2.3 is echter al aangegeven dat de economische ontwikkeling niet te voorspellen is en dat deze ontwikkeling daarom ook niet verder meegenomen wordt. Ook de stijgende mobiliteit, die ontstaat als gevolg van verschillende demografische ontwikkelingen, sociale & culturele ontwikkelingen en de globalisering van het bedrijfsleven, heeft invloed op de aantrekkelijkheid van de stad voor bezoekers. De stijgende mobiliteit zou namelijk kunnen leiden tot een toename van bereikbaarheidsproblemen.

Bijlagen



Thorbeckegracht Festival, 2009.



Lübeckplein in Zwolle, 2004.

Inhoud bijlagen:

- Bijlage 1. Overzicht bronnen theatercapaciteit.
- Bijlage 2. Overzicht interviews met een korte samenvatting.
- Bijlage 3. Werkgelegenheid benchmark.
- Bijlage 4. Mogelijke maatregelen.
- Bijlage 5. Summary.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Bijlage 1. Overzicht bronnen theatercapaciteit	3
Bijlage 2. Overzicht interviews met een korte samenvatting	5
Interview Arian van Rijssen, gemeente Zwolle.	5
Interview Sieb Tjepkema, gemeente Zwolle.....	5
Interview Jaap Pleeging, gemeente Zwolle.	6
Interview Richard ter Braak, gemeente Zwolle.	7
Interview Jan Nabers, gemeente Zwolle.	8
Interview Janna van Maar, gemeente Zwolle.	8
Interview Klaas Korterink, Kamer van Koophandel Zwolle.	9
Interview Berenda de Paus, gemeente Zwolle.	9
Antwoorden per email.....	10
Bijlage 3. Werkgelegenheid benchmark	11
Bijlage 4. Mogelijke maatregelen.....	12
Bijlage 5. Summary	29

Bijlage 1. Overzicht bronnen theatercapaciteit

Amersfoort	Capaciteit	Bron
De Flint	1854	http://www.deflint.nl/page.ocl?pageid=59&mode=&version=
De Kamers	150	Antwoord Dhr. van der Meulen
De Kelder	350	http://www.podiumdekelder.nl/vacatures/
Theater de Lieve Vrouw	200	Bron: http://www.lieievrouw.nl/page.ocl?pageid=20
Totaal	2554	
Breda		
Breda	Capaciteit	Bron
Chassétheater	2330	http://www.chasse.nl/algemeen/over_ons/gebouw
Mezz	800	http://www.mezz.nl/jointhemusic/info/default.asp
Totaal	3130	
Haarlem		
Haarlem	Capaciteit	Bron
Patronaat	1250	http://nl.wikipedia.org/wiki/Patronaat_(Haarlem)
Philharmonie	1800	http://www.exclusevents.nl/artikel/0109135
Stadsschouwburg	650	http://www.locaties.nl/locaties/12/schouwburgen-en-theaters/
Toneelschuur	382	http://www.toneelschuur.nl/cms/toneelschuur/index.asp?id=12
Totaal	4082	
's-Hertogenbosch		
's-Hertogenbosch	Capaciteit	Bron
De Engelenburcht	500	http://www.locaties.nl/partycentra/de-engelenburcht.html
Koningstheater	187	Antwoord Dhr. Stovers
Theater aan de Parade	900	http://www.theateraandeparade.nl/informatie/Zalen/
Toonzaal	120	http://www.detoonzaal.nl/overdetoonzaal/verhuur
Verkadefabriek	376	http://www.verkadefabriek.nl/
Totaal	2083	
Zwolle		
Zwolle	Capaciteit	Bron
Hedon	500	http://www.hedon-zwolle.nl/index.php?option=com_content&view=article&id=19&Itemid=40
Odeon	480	http://www.oistat.nl/tmpl_submenu.asp?path=iyimepdmywfs97vym6

De Spiegel	1000	http://nl.wikipedia.org/wiki/De_Spiegel_(theater)
Totaal	1980	

Bijlage 2. Overzicht interviews met een korte samenvatting

Interview Arian van Rijssen, gemeente Zwolle.

Dhr. van Rijssen is adviseur stadseconomie en accountmanager van het bedrijventerrein Hessenpoort voor de gemeente Zwolle. Vanuit deze functie is hij goed op de hoogte van wat er speelt op dit bedrijventerrein en bovendien weet hij welke motieven bedrijven hebben om zich op Hessenpoort te vestigen.

Hessenpoort is een regionaal bedrijventerrein met een gemengd karakter waarop middelgrote en grote bedrijven gevestigd zijn. De meeste bedrijven hebben klanten in de verre omtrek en slecht zeer beperkt in (de nabij omgeving) van Zwolle. Fysieke nabijheid speelt dus een beperkte rol bij de vestiging van bedrijven, een groot deel van de bedrijven op Hessenpoort is bijvoorbeeld internationaal georiënteerd. Als belangrijkste motieven voor de vestiging op dit terrein gelden:

- De bereikbaarheid dankzij de A28, de A50 en de haven van Kampen.
- Ligging, het is een weids gebied met veel ruimte voor mogelijk uitbreidingen.
- Arbeidsethiek Zwollenaar, "men wil hard werken voor de baas."
- Er waren al vrij snel grote namen gevestigd op het terrein waardoor andere bedrijven volgden.

Bedrijven ondervinden enigszins problemen bij het vinden van hooggeschoold technisch personeel. Wellicht is de vraag of Zwolle een aantrekkelijke woonstad is voor hoogopgeleid personeel nu al actueel. Hiernaast zijn files snel een probleem voor de bedrijven op Hessenpoort omdat zij weids georiënteerd zijn, ze hebben veel contacten in de niet-nabije omgeving van Zwolle, en omdat deze bedrijven een grote omvang hebben en dus veel transportbewegingen veroorzaken.

Interview Sieb Tjepkema, gemeente Zwolle.

Dhr. Tjepkema is beleidsadviseur mobiliteit voor de gemeente Zwolle. Vanuit zijn functie is hij goed op de hoogte van de bereikbaarheid van de stad waardoor hij goed aan kan geven in welke mate Zwolle bereikbaar is en op welke plekken de bereikbaarheid (mogelijk) onder druk staat.

Zwolle heeft in origine haar bestaan te danken aan haar ligging. Zowel over water (IJssel, Zwarte Water), weg (A28 en A50) en spoor is Zwolle in principe goed bereikbaar. De A28 begint op momenten echter in enige mate vast te lopen en de problemen op de A35/N35 (het is een rijksweg) zijn nog groter van aard. Een

oorzaak hiervan is het lokale verkeer dat op de A28 tot 40% van het totale verkeer bedraagt. Beide wegen worden echter verbeterd in de toekomst waardoor de goede externe bereikbaarheid van Zwolle behouden kan blijven. De interne bereikbaarheid van de stad is een groter probleem. Zowel de binnen- als de buitenring heeft last van congestie maar ook hier worden al maatregelen genomen. Na het maken van een Gebiedsgerichte verkenning door het Rijk, de provincie en de gemeente (de eerste in deze vorm van Nederland) worden zowel de IJsselallee als de Ceintuurbaan verbreed. Ook in de nieuwbouwwijk Stadshagen wordt het wegennet, gekoppeld aan de ontwikkeling van de wijk, verder uitgebreid. Hiernaast valt op dat Zwolle zich goed leent voor de fiets en dat zo'n 50% van de verkeerbewegingen met de fiets wordt gemaakt. De goede fietsvoorzieningen en de (compacte) structuur van de stad staan aan de basis hiervan. De oversteekbaarheid van de binnenring begint voor fietsers wel een probleem te worden maar de omvang van dit probleem is thans nog beperkt. Om tot een goed gebruik van de binnenring te komen wordt er momenteel een verkeerscirculatieplan voor dit gebied gemaakt. Hieraan wordt een investeringsprogramma gekoppeld in eenzelfde vorm als de Gebiedsgerichte verkenning regio Zwolle/A28. Het openbaar vervoer in Zwolle speelt een kleine rol in het personenvervoer (2%). Vooral scholieren, studenten, ouderen en personen met weinig financiële middelen maken gebruik van het OV. In de spits zijn er een aantal werknemers die het openbaar vervoer gebruiken maar dit is een minderheid. Parkeren in Zwolle wordt ervaren als een probleem terwijl er in principe voldoende parkeermogelijkheden zijn. De parkeergarage bij het Maagjesbolwerk is hiervoor symboliserend aangezien mensen deze blijven opzoeken ook al is deze volledig bezet. Daarom wordt er een nieuwe parkeergarage gebouwd in Kamperpoort. De *stroom* van bezoekers verschilt van die van werknemers omdat de piek van vervoer van bezoekers op donderdagavond en de zaterdag ligt.

Interview Jaap Pleeging, gemeente Zwolle.

Dhr. Pleeging is beleidsadviseur bij de afdeling leefbaarheid en participatie van de gemeente Zwolle. Hij is dus goed op de hoogte van de leefbaarheid in Zwolle en bovendien weet hij op welke punten deze leefbaarheid wellicht onder druk staat.

Zwolle heeft vergeleken met andere grote steden in het land een goede leefbaarheid. Slechts enkele adressen hebben een ondergemiddelde leefbaarheid. De beperkte hoeveelheid leefbaarheidsproblemen in de stad worden voor een groot deel veroorzaakt door het feit dat Zwolle een regionaal centrum is. Ondermeer het

uitgaanspubliek uit de regio dat Zwolle bezoekt zorgt voor overlast & onveiligheid. Voor de leefbaarheid in Zwolle is zowel het buurt-voor-buurt-onderzoek van de gemeente Zwolle als de stadsfoto van de Atlas voor Gemeenten bruikbaar als bron.

Interview Richard ter Braak, gemeente Zwolle.

Dhr. ter Braak is adviseur stadseconomie en accountmanager van de bedrijventerreinen Marslanden, Vrolijkheid, Oosterenk en Berkum voor de gemeente Zwolle. Vanuit deze functie is hij goed op de hoogte van wat er speelt op dit bedrijventerrein en bovendien weet hij welke motieven bedrijven hebben om zich op de Marslanden te vestigen.

De Vrolijkheid is een klein bedrijventerrein dat momenteel een metamorfose ondergaat, de huidige staat is dan ook niet representatief voor de staat in de toekomst. Marslanden is het grootste bedrijventerrein van Overijssel en heeft een gemengd karakter. Er zijn veel bedrijven gevestigd die de stap hebben gemaakt van startend ondernemer naar gevestigd ondernemer. Een belangrijk vestigingsmotief voor dit terrein is dan ook dat ondernemers een uitbreidingsstap konden maken. Er bevinden zich, afgezien van een klein aantal grote bedrijven, hoofdzakelijk kleinschaligere bedrijven op dit bedrijventerrein. Deze kleine bedrijven leveren in enkele instanties aan de grotere bedrijven op het terrein maar aanbod van afnemers & toeleveranciers en klanten speelt geen echte rol van betekenis. Een voorbeeld waar dit wel een rol speelt is een bedrijf in retourneerbare emballageartikelen, veelal kratten, die zich heeft gevestigd op Hessenpoort en veel zaken doet met het distributiecentrum van Albert Heijn op de Marslanden. Verder is het vooral *per toeval* dat bedrijven op hetzelfde terrein zakelijke contacten aangaan. Bedrijven op de Marslanden vinden makkelijker werknemers dan twee jaar geleden alhoewel ze thans in plaats van lageropgeleiden vooral middelbaar opgeleiden zoeken. De aantrekkelijkheid van Zwolle als woonstad speelt voor komende bedrijven vrijwel geen rol omdat deze bedrijven zich meestal om economische redenen in Zwolle vestigen. Bedrijven die al gevestigd zijn op de Marslanden verhuizen wel minder vaak omdat men Zwolle een aantrekkelijke woonstad vindt. Op dit moment is de Marslanden bijna volledig uitgegeven.

Interview Jan Nabers, gemeente Zwolle.

Dhr. Nabers is hoofd economische zaken van de gemeente Zwolle en hij is dan ook goed op de hoogte van de eigenschappen van de stad die Zwolle aantrekkelijk maken voor bedrijven.

De aantrekkelijkheid van Zwolle voor bedrijven is voor een groot deel het gevolg van de goede bereikbaarheid. Hiernaast hebben werknemers uit de regio Zwolle een goed arbeidsethos. De nabijheid van afnemers & toeleveranciers is "een vestigingsfactor uit het verleden". De grondprijzen van de bedrijventerreinen in Zwolle worden constant gebenchmarkt met steden in de omgeving. Om bedrijven aan te trekken en in Zwolle te houden werkt men niet met vestigingssubsidies omdat dit niet tot binding leidt en daardoor geen continuïteit brengt. Met goed accountmanagement probeert de gemeente Zwolle zich te onderscheiden, de importantie van de *kenfactor* wordt namelijk groter geacht dan de importantie van de *koopfactor*. Het aanbod aan werknemers wordt in grotere mate van belang voor bedrijven, vooral als de crisis voorbij is, en we een jaar of vijf verder zijn. Leisure en andere manieren om van Zwolle een aantrekkelijkere woonstad te maken worden dan ook van steeds groter belang. In de toekomst zal er waarschijnlijk een mismatch ontstaan tussen de vraag naar werknemers vanuit bedrijven in de techniek&bouw, het onderwijs en de zorg en het aanbod van werknemers die in deze sectoren willen en kunnen werken. Zwolle huisvest een groot aantal banen, zo zijn er ongeveer 85.000 werkplekken terwijl de beroepsbevolking uit ruwweg 75.000 personen bestaat. Vestigingssubsidies helpen niet bij het vergroten van de bedrijvigheid in een gemeente, het effect van dergelijke subsidies is namelijk niet langdurig waardoor continuïteit ontbreekt. Zwolle richt zich op goed accountmanagement om zo de binding tussen bedrijf en stad te vergroten om zo wel tot continuïteit te komen.

Interview Janna van Maar, gemeente Zwolle.

Mw. van Maar is adviseur stadseconomie en accountmanager van het bedrijventerrein Voorst voor de gemeente Zwolle. Vanuit deze functie is ze goed op de hoogte van wat er speelt op dit bedrijventerrein en bovendien weet ze welke motieven bedrijven hebben om zich op Voorst te vestigen.

Vorst is een divers bedrijventerrein direct gelegen aan de A28 met ongeveer 175 bedrijven. Bedrijven vestigen zich op Voorst als gevolg van een aantal redenen waarvan de belangrijkste twee de ligging van de stad Zwolle en de ligging van

Voorst in Zwolle zijn. Wat betreft de ligging in Zwolle speelt mee dat het terrein direct aan de snelweg ligt waardoor men geen forse afstanden door de stad hoeft af te leggen. Wat betreft de ligging van Zwolle speelt mee dat Zwolle ten opzichte van hun markt strategisch gelegen is. Zwolle is logistiek goed bereikbaar zowel over de weg als over het water. Hiernaast zijn er werknemers in Zwolle die dusdanig (technisch) specialistische kennis bezitten, op MBO-niveau, dat zij interessant zijn voor bedrijven. Ook het feit dat Voorst een relatief oud bedrijventerrein is waardoor sommige bedrijfspanden relatief goedkoop zijn speelt een rol bij de vestiging van een aantal bedrijven. Gebrekkige uitbreidingsmogelijkheden zijn een probleem waardoor bedrijven soms moeten verhuizen. Een mogelijke bestemming voor deze bedrijven is Hessenpoort.

Interview Klaas Korterink, Kamer van Koophandel Zwolle.

Dhr. Korterink is als regiomanager bij de Kamer van Koophandel verantwoordelijk voor de regio Zwolle. Als gevolg hiervan is hij dus goed op de hoogte van de drijfveren van bedrijven om zich in Zwolle te vestigen.

Zwolle onderscheidt zich door haar goede ligging. Het is echter zo dat er maar weinig bedrijven zijn die over grote afstanden verhuizen. *Kleine* bedrijven uit bijvoorbeeld Staphorst verhuizen naar Zwolle maar er komen nauwelijks bedrijven uit bijvoorbeeld Hilversum. Als deze bedrijven toch komen heeft dit te maken met de afstand tot klanten en het distributiepatroon van het bedrijf. De nabijheid van afnemers & toeleveranciers in Zwolle speelt geen rol voor bedrijven maar de ligging van Zwolle ten opzichte van bedrijven in andere steden is wel van groot belang. Zwolle heeft geen tekort aan onderwijsinstellingen en het aanbod van deze onderwijsinstellingen zorgt ervoor dat werknemers en ondernemers wel naar Zwolle willen verhuizen omdat ze dan onderwijs voor hun kinderen hebben. Zwolle wordt door sommige ondernemers als een aantrekkelijke woonstad beschouwd waardoor deze ondernemers persoonlijk ook graag in Zwolle willen wonen en als gevolg daarvan hun bedrijf soms laten meeverhuizen

Interview Berenda de Paus, gemeente Zwolle.

Mw. de Paus is senior beleidsadviseur wonen voor de gemeente Zwolle. Vanuit haar functie is zij goed op de hoogte van de huidige stand van zaken met betrekking tot de woningvoorraad in de stad en de woonwensen van de mensen die (in Zwolle) een woning zoeken..

Een opvallend gegeven van Zwolle is dat het buitengebied vanuit vrijwel elke locatie in de stad binnen een kwartier te bereiken is. In Zwolle wonen absoluut gezien veel studenten. Echter, op basis van de aanwezigheid van de verschillende onderwijsinstellingen in de stad zou dit aantal hoger kunnen liggen. De oorzaak van dit relatief kleine aantal is het feit dat de onderwijsinstellingen in de stad HBO- en MBO-onderwijs geven en zich richten op een regionale markt. Gezien het feit dat Zwolle goed bereikbaar is voor deze studenten uit de regio zijn zij verre van gedwongen om te verhuizen om een acceptabele reistijd naar hun onderwijsinstelling te hebben. Er zijn kwantitatief gezien dan ook voldoende studentenkamers in de stad, er is echter wel een kwalitatieve vraag naar goedkope, grote, nabij het centrum gelegen woningen. In hoeverre deze wensen realistisch zijn is nog maar de vraag. De woningvoorraad in de stad sluit goed aan op de bevolkingssamenstelling. Dit geldt ook voor de aansluiting van de woningvoorraad op de inkomensniveaus van de bewoners van Zwolle. De stad is wat betreft wonen dus in balans. Dit is echter pas echt het geval geworden toen men begonnen is met het uitgeven van kavels voor het topsegment. In Zwolle is er vooral vraag naar eengezinswoningen waardoor het opvallend is dat deze niet door Marlet geïdentificeerd zijn als woonattractie. Zijn aanbeveling om appartementen te bouwen nabij de binnenstad moet dan ook niet ondoordacht gevolgd worden door de gemeente. Om bewoners aan te trekken moet er geïnvesteerd worden in kwaliteit. Het echte productiebouwen is namelijk verleden tijd.

Antwoorden per email.

Bezoekersaantallen Hedon, Zwolle; Aldwin Ensing, PR medewerker Hedon.

Capaciteit de Kamers, Amersfoort; Jan van der Meulen.

Capaciteit Koningstheater, 's-Hertogenbosch; Lauren Stovers, stagair communicatie, Koningstheater.

Intensiteiten en capaciteiten snelwegen; Jeroen Wolf, adviseur verkeers- en vervoersmodellen en verkeersgegevens Rijkswaterstaat.

Intensiteiten en capaciteiten snelwegen; Jaap de Kleine, adviseur beleidsinformatie, Provincie Overijssel.

Bijlage 3. Werkgelegenheid benchmark

Code bedrijfsklasse	Amersfoort	Breda	Haarlem	's- Hertogenbosch	Zwolle	Gemiddeld benchmark
Lb	0,1%	0,7%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%
Delf	Geen data	Geen data	Geen data	Geen data	Geen data	Geen data
Ind	6,9%	8,3	9,1	6,7%	7,6%	7,7%
Nuts	Geen data	Geen data	Geen data	Geen data	Geen data	Geen data
Bouw	Geen data	Geen data	Geen data	Geen data!	Geen data	Geen data
RCH	15,3%	18,6%	15,1%	16,2%	12,2%	15,5%
Horeca	3,2%	3,3%	3,8%	3,7%	3,2%	3,4%
VOC	5,5%	4,5%	3,8%	4,2%	6,0%	4,8%
Fin	6,6%	3,9%	4,1%	4,7%	4,5%	4,8%
VH	24,9%	19,4%	20,0%	27,0%	24,5%	23,1%
Bestu	3,7%	9,5%	9,7%	7,5%	8,9%	7,9%
Ond	8,9%	7,3%	6,6%	5,5%	7,7%	7,2%
Gewe	15,3%	15,9%	18,2%	14,8%	17,7%	16,4%
MCROV	4,9%	3,5%	6,6%	4,0%	2,7%	4,3%

Bijlage 4. Mogelijke maatregelen.

- Overweeg de bouw van afgeschermdde wooncomplexen.

Om de verwachte bevolkingsgroei te kunnen huisvesten en om in te kunnen spelen op de huishoudenverdunning (individualisering) kan ook gedacht worden aan het bouwen van afgeschermdde wooncomplexen. De populariteit van het doelgroepgerichte bouwen in de vorm van wooncomplexen met een besloten karakter neemt namelijk steeds meer toe in Nederland (Ruimtelijk Planbureau, 2007). Het feit dat wooncomplexen met een besloten karakter met een zeker argwaan bekeken worden berust op een misverstand betreffende het verschil tussen deze wooncomplexen en *gated communities*. De wooncomplexen met een besloten karakter kenmerken zich namelijk door "*beslotenheid door begrenzing*" in plaats van door "*beveiliging door afsluiting*". Hekken en afgesloten poorten zijn dan ook niet nodig voor deze wooncomplexen. De beslotenheid wordt bereikt door "*de keuze voor zogeheten zachte randen (die bestaan uit water, groen en niveauverschillen) en een defensieve architectuur*" (Ruimtelijk Planbureau, 2007). De verklaring voor de populariteit van besloten wooncomplexen, de behoefte aan overzichtelijkheid, voorspelbaarheid en geborgenheid, wijkt ook af van de verklaring voor de populariteit van de *gated communities* die voornamelijk voortkomt uit de angst voor onveiligheid. Het Ruimtelijke Planbureau (2007) onderscheidt de volgende woondomeinen: afgeschermdde woonblokken, afgeschermdde woonstraten en woonpleinen, afgeschermdde recreatieve woonparken, nieuwe hofjes, nieuwe kastelen en nieuwe landgoederen. In andere gemeenten bestaan al afgeschermdde wooncomplexen. Zo heeft Lelystad de beschikking over een afgeschermd recreatief woonpark, het Flevo Golf Resort. In Pijnacker-Nootdorp staat een voorbeeld van een nieuw hofje, De Grote Hof genaamd. Deze blijkt zeer geschikt te zijn voor gezinnen met jonge kinderen en bovendien voelen ouderen zich mogelijk op hun gemak (Ruimtelijk Planbureau, 2007). Het misschien wel meest bekende voorbeeld van een afgeschermd wooncomplex is er één die onder het kopje nieuwe kastelen valt, namelijk de Haverleij in 's-Herthogenbosch. Op wijkniveau heeft dit gesloten wooncomplex opvallend genoeg een zeer open karakter. Op het schaalniveau van het afzonderlijke kasteel is Haverleij daarentegen behoorlijk gesloten. Dit zijn maar enkele voorbeelden maar afhankelijk van de specifieke locatie zou één van de typen woondomeinen ook in Zwolle toegepast kunnen worden.

- Richt knooppunten/overstappunten in t.o.v. buitenrecreatieve activiteiten.

Het inrichten van knooppunten en overstappunten om buitenrecreatieve activiteiten te ondersteunen kan mogelijkheden bieden om de natuurlijke ligging van de stad uitgebreider te benutten. In samenwerking met gemeenten op of nabij de Veluwe of de Weerribben kunnen daar transferia gerealiseerd worden. Ook zou bij deze transferia de mogelijkheid tot fietsverhuur geboden kunnen worden, wellicht in de vorm van de OV-fiets. Hierdoor wordt fietsrecreatie op de nabijgelegen natuurgebieden makkelijker voor zowel de inwoners als de bezoekers van de stad.

- Aanleg en verbreding van wegen.

In verband met de huidige, alhoewel qua omvang beperkte, bereikbaarheidsproblemen en de verwachte stijging van de mobiliteit in de toekomst is de aanleg en de verbreding van wegen de meest *directe* oplossing om steden bereikbaar te houden. Voor Zwolle werkt dit ondermeer uit in de eerder genoemde aanpassing/verbreding van de A28. Deze wordt versneld uitgevoerd op basis van de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten (www.verkeerenwaterstaat.nl). Hiernaast wordt ook de N35 opgewaardeerd. De regie over dergelijke interventies aan het hoofdwegennet wordt hoofdzakelijk gevoerd door Rijkswaterstaat. Wat betreft de interne ontsluiting is de gemeente Zwolle al bezig met werkzaamheden. Zo wordt er bij de IJsselallee en de Ceintuurbaan aan de weg gewerkt. Hierbij werken de gemeente, de provincie en Rijkswaterstaat samen.

- Overweeg het gebruik van spitsstroken.

In vergelijking met de aanleg van wegen zijn benuttingmaatregelen kosteneffectiever en bovendien sneller uitvoerbaar. Één van deze benuttingmaatregelen is het gebruik van spitsstroken. Hierbij wordt binnen de bestaande verhardingsbreedte een extra rijstrook gecreëerd die alleen tijdens de spits beschikbaar is. Deze maatregel werd voor het eerst toegepast op de A28 in 1996. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer heeft in 2000 een evaluatieonderzoek gedaan naar het gebruik van een drietal spitsstroken, te weten die op de A28, de A27 en de A73/A50. *"De evaluaties van de drie proefprojecten laten zien dat de spitsstrook tussen aansluitingen een effectieve benuttingsmaatregel is om lokale congestievorming op het hoofdwegennet tegen te gaan. De dagelijkse files zijn op de plaatsen waar de spitsstroken zijn toegepast geheel of nagenoeg verdwenen. Ook in andere opzichten zijn de resultaten van de proefprojecten positief. De weggebruikers zijn in het algemeen (zeer) enthousiast over de maatregel. Doordat*

de filevorming verdwijnt neemt ook het aantal kop-staartbotsingen af. Dit betekent een verbetering van de verkeersveiligheid. Op het gebied van leefbaarheid is er niet of nauwelijks sprake van negatieve effecten" (AVV, 2000). Afhankelijk van de specifieke locatie is het gebruik van spitsstroken ook in Zwolle mogelijk, zo is er tussen Zwolle-Zuid en Ommen al sprake van een spitsstrook (www.rijkswaterstaat.nl).

- Overweeg het gebruik van doelgroepstroken.

"Een doelgroep is een deelgroep van het verkeer die op grond van maatschappelijke of economische overwegingen in aanmerking komt voor een voorkeursbehandeling. Het selectief verbeteren van de bereikbaarheid voor bepaalde doelgroepen door middel van een speciale doelgroepstrook is een middel om de negatieve gevolgen hiervan te beperken. Een doelgroepstrook is alleen effectief indien de doelgroep langs een bottleneck wordt gevoerd en dit stroomafwaarts geen nieuwe bottleneck teweeg brengt" (Lelsz en Overkamp, 2003). De effectiviteit van een doelgroepstrook is dus sterk afhankelijk van de specifieke locatie. Voor de casestudy's A16 en A20, ter hoogte van Terbregseplein, is er een evaluatieonderzoek naar deze effectiviteit verricht, zie Lelsz en Overkamp (2003). Hieruit kwam naar voren dat bij afwezigheid van files de doelgroepstroken geen extra tijdswinst opleverden omdat de gemiddelde snelheid op de doelgroepstrook niet afweek van die op de overige stroken. Aangezien slechts 2% van de tijd er file staat op de A16 is de doelgroepstrook ook slechts 2% van de tijd effectief. Dit levert voor de doelgroep, in dit geval de vrachtwagens, op die momenten een tijdswinst op van 3,5 minuut. De verkeersveiligheid op de A16 is echter afgenomen na de ingebruikname van de doelgroepstrook. Het aantal ongevallen is namelijk gestegen van gemiddeld 55 naar 89 ongevallen per jaar (er is ook een toename van de etmaalintensiteit). Doelgroepstroken zijn ook geschikt voor het (openbaar) busvervoer. Een snelle doorstroming hiervan zou de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer kunnen vergroten en als gevolg daarvan de verkeerdruk kunnen verlagen.

- Probeer bedrijven weloverwogen te huisvesten.

Als gevolg van een aantal redenen is het belangrijk om bedrijven op de juiste locatie te huisvesten. Bereikbaarheid is er daar één van, indien een bedrijf veel verkeer aantrekt is het verstandig om dit bedrijf op een bedrijventerrein nabij een snelweg te lokaliseren. Deze denkwijze gaat ook op voor het niveau van bedrijventerrein zelf. Hier kan eveneens het bedrijf dat de meeste verkeersoverlast

veroorzaakt het dichtst bij de belangrijkste ontsluitingsroute gerealiseerd worden. Rekening houdend met twee andere factoren uit dit onderzoek, nabijheid afnemers & toeleveranciers en klanten, is het ook een mogelijkheid om bedrijven uit dezelfde keten bij elkaar te vestigen. Niet alleen wat betreft transportkosten maar ook vanuit innovatieoogpunt, zie Jacobs (1969), heeft dit voordelen. De actieve concentratie van identieke bedrijven, die dus geen keten vormen, heeft daarentegen geen toegevoegde waarde omdat deze bedrijven geen interactie hebben met elkaar waardoor er geen transportkostenvoordelen te behalen zijn. Hiernaast is actieve clustering van identieke bedrijven gericht op het creëren van *kennisspillovers* volgens Hospers, Desrochers en Sautet (2008) nauwelijks effectief. Deze auteurs "*only see a potential role for public authorities ex-post: they may brand the success of clusters after they have emerged spontaneously in the market.*" Echter, gezien het feit dat fysieke nabijheid van afnemers, toeleveranciers en klanten (in dezelfde stad) slechts een beperkte rol speelt bij de vestigingsbeslissing van bedrijven is het belangrijk om niet onevenredig veel middelen in zetten voor deze maatregel.

- Stimulering netwerkvorming tussen ondernemers, overheid, onderwijs en onderzoeksinstituten.

Het stimuleren van netwerkvorming tussen bedrijven levert een aantal voordelen op. Zo is het eenvoudigweg een kans voor bedrijven om nieuwe afnemers, toeleveranciers en klanten te vinden. Hiernaast geeft het bedrijven een kans om kennis met elkaar te delen. Hierover kunnen dan ook concrete afspraken worden gemaakt, bijvoorbeeld met betrekking tot het uitwisselen van werknemers die kennis bij andere bedrijven op kunnen doen om die te gebruiken bij hun *originele werkgever*. Uitwisseling, en verspreiding van kennis en technologie wordt door Hall en Soskice (2001) geïdentificeerd als een voordeel van het wisselen van werkgever door bepaalde werknemers. Het *uitlenen* van werknemers van bedrijven die *het rustig hebben* naar bedrijven die *het druk hebben* is ook een mogelijkheid. Op deze wijze hebben de *rustige bedrijven* tijdelijk minder loonkosten terwijl de *drukke bedrijven* een grotere productie kunnen draaien. Wat dit betreft moeten de bedrijven wel tot op zekere hoogte vergelijkbare werkzaamheden verrichten anders is dit praktisch gezien niet mogelijk. Samenwerking wat betreft transport (bv: goederen van bedrijf A heen, goederen van bedrijf B terug) is ook een mogelijk voordeel dat bedrijven hebben als ze met elkaar in een netwerk zitten.

Hiernaast is het opzetten van een regeling voor studenten om hun stage te lopen bij een bepaald bedrijf, de gemeente of een onderzoeksinstituut een

voordeel van netwerkvorming. Dit levert niet alleen een bijdrage aan het terugdringen aan het tekort aan stageplaatsen, in bijvoorbeeld het MBO (www.mboraad.nl, 2009), maar het kan ook voor kennisuitwisseling zorgen waar beide partijen hun voordeel mee kunnen doen. Zo zou een ondernemersvereniging op een bepaald bedrijventerrein samen kunnen werken met een bepaalde onderwijsinstelling om *in ruil voor* het bieden van stageplaatsen de mogelijkheid te hebben om vroegtijdig in contact te komen met (jonge) potentiële weknemers. Hiernaast kunnen onderwijs- en onderzoeksinstituten onderzoek doen, of bestaand onderzoek aandragen, waar bedrijven en de gemeente hun voordeel mee kunnen doen. Indien er sprake is van een netwerk dan is het eveneens een gezamenlijk voordeel dat de verschillende partijen beter op de hoogte zijn van elkaars wensen. Zo kan bijvoorbeeld de gemeente beter inspelen op de wensen van bepaalde ondernemers/bedrijven en kunnen bedrijven met onderwijs- en onderzoeksinstituten gaan samenwerken om zo mee te kunnen met de kennisintensivering van de economie.

- Stimuleer parkmanagement

Het stimuleren van parkmanagement (een vorm van formele netwerkvorming) heeft zowel voordelen voor de gemeente als de bedrijven op een bepaald bedrijventerrein, zie tabel 2 op pagina 24 van het rapport. Parkmanagement kan er ondermeer voor zorgen dat de oudere bedrijventerreinen in Zwolle in goede staat blijven en niet verouderen of, in een heel extreem geval, verloederen. Dit is ondermeer van belang gezien het feit dat het meest recent aangelegde bedrijventerrein in Zwolle (Hessenpoort) nog veel uitgifbare kavels heeft waardoor er geen ruimtelijke schaarste gecreëerd kan worden. Voor het stimuleren van parkmanagement zou de BIZ gebruikt kunnen worden. Deze wet hoeft niet meteen ingezet te worden maar kan ook dienen als *stok achter de deur*.

- Overweeg (uitgebreider) cameratoezicht

Het invoeren van cameratoezicht zou de overlast & onveiligheid in de stad kunnen verminderen. Toch is de invoering van cameratoezicht omstrede. Naast het verwachte positieve effect op de veiligheid(sgevoelens) is er namelijk het negatieve effect op de privacy. Deze inbreuk op de privacy wordt in Nederland echter steeds minder als problematisch ervaren door mensen (Dekkers en Homburg, 2006). De effectiviteit van cameratoezicht is echter nog wel met twijfels omgeven. Williams en Johnstone (2000) melden hierover dat "*a number of commentators claim that criminal behaviour is reduced in those areas under CCTV surveillance, but a*

growing body of academic research would seem to indicate, however, that CCTV has little or no lasting effects on levels of crime. Crucially, the most extensive CCTV evaluation of the 1990s concluded that any reduction was so minimal as not to be worthy of real note (Ditto, Short, Phillips, Norris & Armstrong, 1999). Even the most supportive research concludes that the preventative effects of CCTV only arise in property crime (vandalism and burglary), and that it has little effect on personal crime (such as assault or public order)." Het positieve effect van cameratoezicht op de objectieve en subjectieve veiligheid is in Nederland ook nog niet eenduidig aangetoond. In een evaluatieonderzoek uit 2006 onder een aantal gemeenten die cameratoezicht hadden ingevoerd werd bijvoorbeeld gevonden dat de objectieve en subjectieve veiligheid in een aantal van deze gemeenten toegenomen was terwijl deze in andere gemeenten juist afgenomen was na de invoering van het cameratoezicht (Dekkers en Homburg, 2006). In later evaluatieonderzoek werd wederom tot deze conclusie gekomen alhoewel de gemeenten die hun evaluaties het laatst opstuurden een stijging in de subjectieve veiligheid gevonden hadden (Hissel en Dekkers, 2008).

Het laatste evaluatieonderzoek door Hissel en Dekkers (2008) geeft ook een aantal specifiek voor Zwolle geldende constateringën weer. Zo werd in Zwolle na de invoering van het cameratoezicht geen verandering in het aantal geweldsmisdrijven gevonden. Daarentegen werd er wel een daling van het aantal vernielingen waargenomen. Ook bleek dat het horecapersoneel en de bezoekers zich over het algemeen veiliger voelden. Praktische problemen met het cameratoezicht waren het feit dat het systeem storingsgevoelig was en dat de beelden vaak niet scherp genoeg waren om er een identificatie op te kunnen baseren. Twee voordelen van het systeem waren dat de politie sneller kon reageren op incidenten en dat verdachten eerder werden opgepakt. Ook tegenwoordig heeft Zwolle nog cameratoezicht (www.zwolle.nl, 2010e).

- Overweeg het aanbrengen van extra verlichting.

Het aanbrengen van extra verlichting wordt als decennia gebruikt als middel om criminaliteit in grote steden tegen te gaan (Bruinsma en Bernasco, 2004). Enschede is één van de steden die zelfs een Beleidsplan Openbare verlichting heeft. De gemeente vermeldt hierin dat één van de doelen van openbare verlichting het bevorderen van de sociale veiligheid is (Gemeente Enschede, 2005). Het effect van extra verlichting op (sociale) veiligheid is daarentegen nog niet eenduidig bepaald. Zo vinden Farrington en Welsh (2002) dat het gebruik van straatverlichting vooral in gebieden met veel criminaliteit een redelijk effectief preventiemiddel is. Ramsey

(1991) vindt daarentegen dat: *"there is clearer evidence that improved street lighting can help to reduce fear of crime, at least among some people, or in relation to certain specific places, than there is of any consistent impact on crime itself."* Hij ziet dus vooral een verbetering in subjectieve veiligheid in plaats van een verbetering in objectieve veiligheid als gevolg van het aanbrengen van verlichting.

- Verkoop bestaande huurwoningen.

Uit de tabel met woonattracties is naar voren gekomen dat men liever koopt dan huurt. Bovendien blijkt de verkoop van sociale huurwoningen significant samen te hangen met een afname van de mate van overlast, onveiligheid en verloedering in de woonomgeving (Marlet, Poort & Woerkens, 2008). Verkoop van huurwoningen heeft dus op twee wijzen een positieve invloed op de aantrekkelijkheid van de stad. Hiernaast biedt de verkoop van huurwoningen de corporaties een aantrekkelijke optie om aan hun verplichtingen met betrekking tot de financiering van de aanpak van de veertig Vogelwaardwijken te voldoen (Keicentrum, 2010a). Bovendien kunnen de opbrengsten van de verkoop van huurwoningen door de corporaties gebruikt worden om de verliezen die worden afgeschreven op de nieuwbouw van de sociale huurwoningen (de onrendabele top) op te vangen (Keicentrum, 2010a). Een nadeel van de verkoop van huurwoningen is dat er achterstallig onderhoud kan ontstaan omdat sommige eigenaren hiervoor onvoldoende financiële middelen hebben (Keicentrum, 2010b). Ook zorgt de verkoop van huurwoningen ervoor dat het woningbezit versnipperd raakt wat een wijkbrede aanpak van bepaalde problemen bemoeilijkt en wordt het voor lagere inkomensgroepen moeilijker om een woning te verkrijgen (Keicentrum, 2010b).

De meest voorkomende manier om huurwoningen te verkopen is vrije verkoop tegen de marktwaarde. Maar dit is als gevolg van financiële redenen soms niet mogelijk. Er zijn een aantal tussenvormen bedacht om dit probleem te overkomen: Maatschappelijk Gebonden Eigendom, Maatschappelijk Verantwoord Eigendom, Te Woon, Slimmer Kopen, Koophuur, Koop Goedkoop en Sociale Koop (experiment), meer hierover is vindbaar bij het Keicentrum (2010c). Een voorbeeld van succesvolle verkoop van huurwoningen is te vinden in Rotterdam. *"Bijna 60% van de vierduizend woningen die het WBR (nu: Woonstad Rotterdam) tot 2006 met haar koopconstructie Maatschappelijk Verbonden Eigendom (MVE) verkocht, ging naar starters op de koopmarkt. De verkoop van huurwoningen onder maatschappelijke voorwaarden verhoogt niet alleen de mogelijkheden van starters, maar levert ook een positieve bijdrage aan de vastgelopen woningmarkt"* (Keicentrum 2010d). Voor nog meer voorbeelden, zie Keicentrum (2010d).

- Bouw grote koopwoningen in een vooroorlogse stijl.

Om de verwachte bevolkingsgroei te kunnen huisvesten en om in te kunnen spelen op de huishoudenverdunding (individualisering) zullen woningen gebouwd moeten worden. Bij deze gevallen van nieuwbouw, inbreiding, herstructurering en transformatie ligt het voor de hand dat er woningen gebouwd worden die het meest gewenst zijn. Dit zijn grote koopwoningen in een vooroorlogse stijl (Marlet, 2009). Het is natuurlijk wel van belang dat er rekening wordt gehouden met het feit dat dit de wens is van een groep mensen en niet van de gehele (potentiële) bevolking. Uit een casestudy die in Helmond is verricht bleek echter wel dat retrowijken de aantrekkingskracht van die stad hebben vergroot (Blijleven en Marlet, 2003). De bouw van grote koopwoningen in een vooroorlogse stijl is niet alleen te plaatsen onder het uitbreiden van het aantal woonattracties in de stad. De bouw van deze woningen, die in een hoge prijscategorie vallen, kan er namelijk ook voor zorgen dat de doorstroming op de woningmarkt wordt verbeterd waardoor ook starters de mogelijkheid krijgen een woning te betrekken (VROM en CBS, 2010). Gezien het feit dat starters veelal jong zijn, zijn zij wat betreft hun leeftijd aantrekkelijke (potentiële) werknemers voor bedrijven. De bouw van grote koopwoningen in een vooroorlogse stijl heeft dus, via een verbeterde doorstroming, ook tot gevolg dat de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad groter wordt.

- Vergroot de capaciteit van theaters en poppodia.

Het vergroten van de capaciteit van poppodia en theaters is een directe manier om de aantrekkingskracht van een stad te vergroten. Bovendien is uitbreiding gezien de bevolkingsgroei en de stijgende populariteit van het bezoek aan een theater of poppodium waarschijnlijk noodzakelijk omdat er capaciteitsproblemen kunnen ontstaan. Het probleem van capaciteitsuitbreiding is dat het een vrij kostbare werkwijze is, zo kost de bouw van het theater in het Cultureel Kwartier in Sneek veertien miljoen euro (www.frieschdagblad.nl, 2010) en kostte de bouw van de Spiegel in Zwolle 25 miljoen euro (De Vries, 2006). Hier komt bij dat de kosten van de bouw van een theater regelmatig onderschat worden. Voorbeelden hiervan zijn: *“de Stadsgehoorzaal in Vlaardingen: 3,3 miljoen duurder, ‘t Paard in Den Haag: 5 miljoen duurder, de Rodahal in Kerkrade: 700.000 euro duurder, het Utrechtse Muziekpaleis op het Vredenburg: 34 miljoen duurder, het Chassé-theater in Breda: 2 miljoen duurder, Schouwburg Zwolle: 9 miljoen duurder, Muziekgebouw aan het IJ in Amsterdam: 5 miljoen duurder”* (Driesen, 2009). Als er puur gekeken wordt naar Zwolle dan zou de gemeente het aanbod aan podiumkunsten kunnen

vergroten door de huidige plannen voor de uitbreiding van poppodium Hedon op korte termijn uit te voeren.

- Stimuleer de samenwerking met, en tussen culturele instellingen.

Aangezien het culturele aanbod een grote rol speelt bij het aantrekkelijk maken van de woonfunctie van de stad is het verstandig om samen te werken, of regelmatig overleg te voeren met de belangrijkste culturele instellingen in de stad. Wat betreft Zwolle zou er ondermeer gedacht kunnen worden aan het zoeken van een samenwerking met ARTEz, een hogeschool voor de kunsten met vestigingen in Arnhem, Enschede en Zwolle. Praktisch gezien zou het misschien mogelijk zijn om via deze samenwerking afspraken te maken over het gebruik van ruimten in beheer van de gemeente, wellicht een gymzaal of sporthal, door studenten van deze hogeschool voor bijvoorbeeld het geven van voorstellingen. Zo wordt in Breda de gymzaal van de Seeligkazerne op bepaalde momenten voor toneel gebruikt (www.deweekkrant.nl, 2010). Ook zouden de verschillende culturele instellingen gebruik kunnen maken van dezelfde ruimten waardoor er efficiënter met deze ruimten omgegaan wordt. Hiervoor is onderling overleg noodzakelijk.

- Bouw starterswoningen.

Om de jonge bewoners aan te trekken waar een stad behoefte aan heeft is er vanzelfsprekend woonruimte nodig voor deze personen. Aangezien zij veelal geen grote financiële daadkracht hebben is woningbouw gericht op starters geen onnodige luxe voor een stad. Een veelvuldig genoemd probleem is dat de waardeontwikkeling van de starterswoningen zo groot is dat deze woningen op een gegeven moment te duur zijn voor nieuwe starters. Er zijn twee methoden om deze marktwerking te matigen. *"Ten eerste verkoopregulerende bepalingen die een rem zetten op woningspeculatie. Verkoop je binnen drie of vijf jaar je woning, dan wordt een deel van de winst afgedragen aan een fonds waardoor de woning toch betaalbaar blijft. De tweede methode is de terugkoopregeling die bijvoorbeeld door woningcorporaties wordt gearrangeerd. De corporatie koopt de woning terug en de verkoper ontvangt slechts een deel van de winst. Maar ook een eventueel verlies wordt gedeeld"* (Van Bodegom, 2007). Hiernaast maken grondkosten ongeveer 30 procent of meer uit van de verkoopprijs (excl. BTW) van woningen. Voor starters moet dit richting de 20 procent om de woningen betaalbaar te houden en wat dat betreft zouden gemeenten dus hun grondprijs kunnen verlagen om starters te ondersteunen (Van Bodegom, 2007). Volgens sommigen zijn subsidies op starterswoningen echter niet de oplossing omdat ze marktverstoring werken en

"omdat allerlei ingewikkelde koopconstructies moeten worden bedacht om te voorkomen dat de verkeerde doelgroepen profiteren, of dat de kopende starter na een paar jaar tienduizenden euro's door de overheid gesubsidieerde overwaarde in zijn zak steekt" (De Vos, 2007). Er is een aantal steden waar starterswoningen gebouwd worden. Zo zijn er in Lisserbroek (gemeente Haarlemmermeer) 35 starterswoningen voor minder dan €100.000 gebouwd (Keicentrum, 2007). Naast bouwkundige mogelijkheden zijn er ook financiële mogelijkheden om starters makkelijker aan een woning te helpen. Zo heeft de gemeente Utrecht in 2006 de starterslening in het leven geroepen om de financiële bereikbaarheid van koopwoningen voor starters te vergroten (www2.utrecht.nl, 2006).

Hiernaast bestaat er de al eerder vermeldde visie dat het startersprobleem voor het grootste deel bestaat uit een gebrek aan doorstroming. Vanuit deze visie zouden er wel duurdere woningen gebouwd kunnen worden om op deze wijze de doorstroming op gang te brengen om zo goedkope woningen op de markt te laten komen.

- Bouw studentenwoningen.

Het voorzien in studentenwoningen past in het streven om jongeren aan te trekken voor de stad. Hiernaast blijven afgestudeerde studenten ook vaak *hangen* in hun studiestad waardoor zij ook na hun studie, behouden blijven voor de stad (Marlet, 2009). Dit heeft ondermeer een positief gevolg voor de aantrekkelijkheid van de werkfunctie van de stad omdat hierdoor het aanbod aan geschoold personeel op peil blijft. Op de lange termijn kan een tekort aan studentenhuysvesting verkleind worden door: nieuwbouw, aankoop van panden en verbouw daarvan, meer verhuur door particulieren, doorstroming en bouw- en verbouw van (studenten)panden in de omgeving van de stad (VROM, 2004). Een dergelijk tekort is in Zwolle echter niet aanwezig en kwantitatief gezien is het aanbod aan studentenkamers in de stad goed (interview B. de Paus, bijlage 2 en www.destentor.nl, 2009). Daarentegen is er wel een kwalitatieve vraag naar grote, goedkope en goed gelegen studentenwoningen (interview B. de Paus, bijlage 2 en www.destentor.nl, 2009). Er dient dus een goede afweging te worden gemaakt tussen de kosten van de investering om aan de kwalitatieve vraag te voldoen en de *winst* die studenten (*die blijven hangen*) voor de stad opleveren.

- Verruim en versoepel de vergunningverlening m.b.t. restaurants en cafés. Gemeenten oefenen invloed uit op de aanwezigheid van restaurants en cafés, een tweetal woonattracties, via vergunningverlening. Een gemeente zou de eisen voor

het verkrijgen van deze vergunningen kunnen versoepelen en het *bemachtigen* van een vergunning kunnen versimpelen om zo het aanbod van cafés en restaurants te vergroten en zo de stad aantrekkelijker te maken. Ook zou een gemeente de kosten van dergelijke vergunningen kunnen verlagen. Zwolle staat bijvoorbeeld 6^e in de lijst met duurste gemeenten gebaseerd op de prijs die de gemeente hanteert voor het vergeven van een Drank- en Horecawetvergunning (Bedrijfschap Horeca en Catering, 2009). Hiernaast staat de stad 8^e op de lijst met duurste gemeenten gebaseerd op de prijs die de gemeente hanteert voor het vergeven van een exploitatievergunning (Bedrijfschap Horeca en Catering, 2009). Ook zou via het ruimtelijk beleid meer (fysieke) ruimte gecreëerd kunnen worden voor horecaondernemers, bijvoorbeeld door de vestigingsmogelijkheden te verruimen.

- Acquisitie van horecaondernemers.

De gemeente Zwolle huisvest weinig restaurants en cafés waardoor het wellicht handig is om actief te handelen om zo ondernemers in deze bedrijfstak te stimuleren zich in Zwolle te vestigen. Er zou bijvoorbeeld een klein aantal *grote ondernemers* met een bewezen concept aangetrokken kunnen worden waarna deze als vliegwielen kunnen functioneren waardoor *kleinere ondernemers* volgen.

- Vergroot de aanloop bij de horeca.

Om het aanbod van restaurants en cafés te vergroten zou ook gedacht kunnen worden aan het vergroten van de afzetmarkt (aanloop) voor deze woonattracties. Het feit dat een gemeente het horeca-aanbod binnen haar gemeentegrenzen probeert te verruimen is overigens geen nieuw fenomeen. Zo heeft de gemeente Dordrecht hiervoor een zogenaamd horeca-actieplan opgesteld (Blijleven en Esseboom, 2007). Hierin komen verschillende maatregelen naar voren om het horeca-aanbod in de stad te vergroten via een vergroting van *de aanloop*, zoals: het verdichten van horecaconcentraties, de productie van promotie- & acquisitiemateriaal, het verruimen van terrasvergunningen, het naar Dordrecht trekken van meer HBO-opleidingen, het creëren van meer woonruimte voor jongeren in de buurt van de binnenstad, het vergroten van het aantal bronpunten van betekenis (bijvoorbeeld een bioscoop), het verbeteren van de (perceptie van de) bereikbaarheid van de binnenstad, het vergroten van de bekendheid van het aanbod, het aanbrenge van meer diversiteit in het aanbod, het ondersteunen van het bereiken van de kritische massa (één terras met 5 tafeltjes trekt niet, een terrassenplein wel) en het vergroten van het aantal jongeren en studenten in de

binnenstad, bijvoorbeeld via het lokaliseren van een opleiding/studie op een goed bereikbare plaats in of nabij de binnenstad (Blijleven en Esseboom, 2007).

- Creëer concentratiepunten voor de horeca.

Een aantal horecaondernemingen heeft de behoefte om zich nabij elkaar te vestigen om als gevolg daarvan te kunnen profiteren van elkaars aanwezigheid. Deze concentratie kan er bijvoorbeeld voor zorgen dat de vereiste massa wordt bereikt. Om bedrijven te stimuleren zich te vestigen op een bepaald concentratiepunt moet dit daadwerkelijke voordelen bieden voor deze bedrijven. Zo kan er voor bepaalde locaties in de stad meer ruimte worden gemaakt in wet- en regelgeving (bijv. geluidsruimte, openingstijden terrassen) om bedrijven naar dit punt te trekken.

- Creëer een overlegorgaan met daarin vertegenwoordigers van zowel de gemeente als de onderwijsinstellingen.

Een overlegorgaan tussen de gemeente en de onderwijsinstellingen in de stad zou van toegevoegde waarde voor de stad kunnen zijn aangezien beide partijen op deze wijze beter op de hoogte zijn van elkaars wensen en mogelijkheden. Zo zou een gemeente op de hoogte kunnen komen van uitbreidingsplannen die een onderwijsinstelling heeft voor de lange termijn waarna zij daarmee rekening kan houden. Bovendien zouden er in overleg een locatie voor deze uitbreiding gekozen kunnen worden die ook de gemeente voordelen biedt, bijvoorbeeld nabij de binnenstad waardoor er meer aanloop bij de daar aanwezig horeca ontstaat. Indien ook bedrijven betrokken worden in dit overlegorgaan dan zouden onderwijsinstellingen bijvoorbeeld onderzoek kunnen uitvoeren in opdracht van bedrijven. Hiernaast zouden bedrijven ook (afstudeer)stageplaatsen kunnen aanbieden die aansluiten op de opleidingen/studies die gegeven worden op de diverse onderwijsinstellingen. Zo zou er een bijdrage geleverd kunnen worden aan het oplossen van het tekort aan stageplaatsen in bijvoorbeeld het MBO (www.mboraad.nl, 2009). De belangrijkste onderbouwing voor deze maatregel is natuurlijk het voorzien in goede opleidingen zodat de bedrijven in de stad voldoende (goedopgeleide) werknemers hebben. Gezien het feit dat de economie in Zwolle gestoeld is op de dienstverlening (zie §3.3) is een goedgeschoolde bevolking van groot belang. De gemeente heeft al een platform waar de besturen van het primaire en het voortgezette onderwijs en de gemeente elkaar ontmoeten (www.zwolle.nl, 2009), het Besturenoverleg Lokaal Onderwijsbeleid Zwolle (BLOZ), maar voor het beroepsonderwijs en de gemeente is een dergelijk orgaan nog niet

aanwezig. Een goede stap in deze richting is wel gezet door de samenwerking tussen HBO-instelling Windesheim en ROC Deltion (www.destentor.nl, 2010), maar andere instellingen zoals ROC Landstede ontbreken in deze samenwerking.

- Verbeter het openbaar vervoer.

Zoals uit de beschouwing van de bereikbaarheid blijkt is het gebruik van het openbaar vervoer in Zwolle vrij beperkt (zie pagina 37 van de Onderzoeksverantwoording), zo'n 2% van de vervoersbewegingen wordt per OV gemaakt. Op dit vlak valt dus nog veel winst te behalen. Aangezien het openbaar vervoer voornamelijk een zaak is van de provincie dient de gemeente de provincie te overtuigen van het nut van het verbeteren van het openbaar vervoer.

Het verbeteren van het openbaar vervoer kan op een aantal manieren. Het vergroten van de intensiteit is er hier één van. Hiernaast zou ook de route van de verschillende lijnen heroverwogen kunnen worden om wellicht een nog optimaler eindresultaat te bereiken. Hiernaast zijn ook maatregelen met een meer kwalitatief karakter mogelijk, bijvoorbeeld het vergroten van het comfort. Ook vanuit het oogpunt van het knooppuntconcept zijn verbeteringen mogelijk. De meest eenvoudige hiervan is het verbeteren van de stalmogelijkheden voor fietsen nabij stations. *"Het belang dat aan stalling wordt gehecht is verschillend: mannen, jongeren en mensen met een duurdere fiets vinden een stalling belangrijker dan vrouwen, ouderen en mensen met een goedkopere fiets (Hunt en Abraham, 2007). Het is opvallend dat juist de maatregelen die fietsgebruik zouden kunnen stimuleren - namelijk aanleg van fietsenstalling - in Nederland soms afketsen op financiële overwegingen. Een reden zou kunnen zijn dat verkeersinvesteringen in Nederland vaak probleemoplossend zijn. Aangezien fietsen nauwelijks problemen veroorzaakt wordt mogelijk relatief weinig in fietsvoorzieningen geïnvesteerd"* (Heinen, 2009). In Leiden is jaren geleden wel geïnvesteerd in een fietsenstalling voor 4.050 fietsen. In 2006 had de stad echter al weer te maken met een capaciteitstekort waardoor de gemeente alweer een extra stalling voor 1.600 fietsen wilde gaan bouwen (www.volkskrant.nl, 2006). Tegenwoordig is er in Nederland bijvoorbeeld nog steeds een tekort aan mogelijkheden voor mensen om hun fiets te stallen nabij het station. Tot 2012 worden er door Prorail als gevolg hiervan nog 100.000 plekken bijgebouwd of aangepast, maar dan nog is er een tekort van 50.000 plaatsen, dat in 2020 zelfs opgelopen zal zijn tot 100.000 plaatsen (www.volkskrant.nl, 2010). Hiernaast zou vanuit het knooppuntconcept gedacht kunnen worden aan transferia waar men met de auto of de bus heen kan, waarna er overgestapt wordt op een (huur)fiets of bus. Deze transferia moeten wel

gunstig gelegen zijn in de stad zodat de (potentiële) gebruikers daadwerkelijk voordeel hebben qua reistijd.

De meest kostbare maatregel om het openbaar vervoer te stimuleren is waarschijnlijk het (gedeeltelijk) gratis maken ervan. In Nederland bestaat dit in een aantal steden voor speciale doelgroepen. Zo hebben 65-plussers in Dordrecht van 1 Juli 2009 to 30 Juni 2010 de mogelijkheid om gratis met de bus binnen de gemeentegrenzen te reizen (www.arriva.nl, 2009). In Eindhoven loopt een dergelijk project al langer. Na een succesvolle proef in 2007 en 2008 werd het gratis openbaar vervoer voor 65+ en 12- een structurele maatregel in deze stad (www.gratisopenbaarvervoer.nl, 2010 en www.eindhoven.nl, 2010). Voor meer over het Eindhovense gratis openbaar vervoer is "Gratis OV is Ok!" geschreven door Van Hal (2009), een medewerker van de gemeente Eindhoven, aan te raden. De provincie Noord-Brabant heeft in 2006 een proef uitgevoerd met gratis OV (voor één weekend) met een stijging van het totale aantal reizigers van 40% tot gevolg. Hiernaast was 7,5% van de reizigers een *nieuwe reiziger* (SRE, 2006). Een welbekend internationaal voorbeeld van gratis openbaar vervoer is Hasselt waar al sinds 1997 al is. Wat betreft de reizigersaantallen van het openbaar vervoer in de stad betekende dit het volgende (www.hasselt.be):

Jaar	Aantal reizigers	Stijging t.o.v 1996
1997	1.498.088	4,28 keer meer.
1998	2.837.975	8,10 keer meer.
1999	2.840.924	8,11 keer meer.
2000	3.178.548	9,08 keer meer.
2001	3.706.638	10,59 keer meer
2002	3.640.270	10,40 keer meer.
2003	3.895.886	11,13 keer meer.
2004	4.259.008	12,17 keer meer.
2005	4.257.408	12,16 keer meer.
2006	4.614.844	13,19 keer meer.

Tabel 56: Reizigersaantallen Hasselt.

Bron: <www.hasselt.be>

Gratis openbaar vervoer is dus een goede maatregel om het gebruik van het openbaar vervoer te vergroten. Als gevolg hiervan neemt de drukte op de weg af waardoor de bereikbaarheid van de stad toe kan nemen. Hier zijn natuurlijk wel

kosten aan verbonden. Het project in Eindhoven kost bijvoorbeeld een half miljoen euro, wat 3,3% is van de totale kosten van het OV in de agglomeratie (Van Hal, 2009). *"De kosten van het gratis openbaar vervoer in Hasselt zijn voor de openbare vervoersmaatschappij De Lijn gestegen van 967.000 euro in 1997 naar 3.453.000 euro in 2007"* (www.demorgen.be, 2009). Helemaal gratis openbaar vervoer is dus een erg kostbare aangelegenheid.

- Stimuleer het fietsgebruik.

Een verhoging van het fietsgebruik in de stad zou de bereikbaarheidsproblemen kunnen verminderen, vooral wat betreft het interne wegennet van Zwolle. Het fietsgebruik in Zwolle is overigens al erg hoog waardoor het de vraag is in hoeverre een verdere verhoging mogelijk is. Een mogelijkheid om het fietsgebruik te stimuleren is het vergroten van het aantal stallingsmogelijkheden en het verbeteren van het comfort van het fietsen, dit laatste bijvoorbeeld doormiddel van het geven van het primaat bij stoplichten aan fietsers of via het realiseren van speciale fietsvoorzieningen zoals fietsstroken of fietsbruggen. Neem bijvoorbeeld Groningen, hier is het fietsgebruik tussen 2007 en 2009 met 15% gestegen. De gemeente Groningen heeft tussen 2005 en 2009 dan ook tien miljoen geïnvesteerd in speciale voorzieningen voor fietsers, bijvoorbeeld: fietspaden, fietsstroken, fietsbruggen, fietsvriendelijke verkeerslichten en bewaakte fietsenstallingen die gratis zijn (gemeentegroningen.nl, 2010). Echter, *"uit buitenlands onderzoek blijkt dat vooral een gebouwde omgeving die resulteert in korte afstanden tussen herkomsten en bestemmingen en die bijdragen aan een groter gevoel van verkeersveiligheid, invloed hebben op fietsgedrag. Het effect van inrichtingskenmerken die vooral aangrijpen op het fietscomfort heeft echter beperkte wetenschappelijk onderbouwing"* (Heinen, 2009). Compacte stadsuitbreidingen en een goede *fietsstructuur* bieden dus de grootste zekerheid om het fietsgebruik in een stad te vergroten.

- Benut de historische binnenstad beter.

De aanwezigheid van een historische binnenstad is een stedelijke attractie van de gemeente Zwolle. Deze aanwezigheid zou beter uitgebuit kunnen worden, zoals op de wijze van het Thorbeckegrachtenfestival dat 6000 tot 7000 bezoekers trok in 2009 (www.destentor.nl, 2009). De historische binnenstad zou bijvoorbeeld ook gebruikt kunnen worden als *ondersteuning* voor het eerder genoemde mogelijke concentratiepunt horeca. Hiernaast is wonen in de binnenstad wellicht een optie, dit garandeert niet alleen een esthetisch aantrekkelijke woonomgeving maar dit kan

ook de aanloop voor de horeca vergroten. Momenteel wonen er 2.981 mensen in de binnenstad van Zwolle maar met behulp van bijvoorbeeld inbreiding zou dit aantal verhoogd kunnen worden. Het weghalen van mogelijke *zichthinderende (horizonvervuilende)* objecten en het meer in het zicht brengen van de meest aantrekkelijke delen van de historische binnenstad passen ook in het streven om de binnenstad beter te benutten. Tot slot zou ook de renovatie van bepaalde panden hieraan bij kunnen dragen.

- Benut de natuurlijke ligging van de stad beter.

Zwolle heeft een aantrekkelijke natuurlijke ligging. Zo bevinden zich in de nabijheid van Zwolle natuurgebieden, ligt de dichtstbijzijnde stad met meer dan 40.000 inwoners op 13 kilometer afstand (Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Kampen, 2010) en is het buitengebied vanuit vrijwel elk willekeurig punt in Zwolle binnen een kwartier te bereiken (interview B. de Paus, bijlage 2). Deze natuurlijke ligging is verder uitbaatbaar, niet alleen door er de aandacht op te vestigen in (promotie)campagnes, maar ook door het nog beter bereikbaar maken van natuurgebieden, bijvoorbeeld door uitbreiding van het recreatieve wandel- en fietsnetwerk. Hiervoor is enige vorm van samenwerking met omliggende gemeenten waarschijnlijk noodzakelijk. Een goed voorbeeld van uitbreiding van het fietsnetwerk is het geplande fietspad op de nieuwe spoorbrug over de IJssel. Dit fietspad verbindt ondermeer Zwolle en Hattem beter met elkaar. Aangezien Hattem op de rand van de Veluwe ligt, het grootste natuurgebied van Nederland, bieden verdere aansluitingen van dit fietspad op het *Veluwse fietsnetwerk* interessante kansen om het praktische gebruik van de natuurlijke ligging van Zwolle verder te vergroten.

- Organiseer evenementen met de "Zilvervloot" als doelgroep.

Het organiseren van evenementen met de "Zilvervloot" als doelgroep zou voor economische spin-off kunnen zorgen. Gezien het feit dat deze doelgroep over tijd en geld beschikt maakt dit dat ze de stad vaker kunnen bezoeken dan de gemiddelde persoon, en dat ze daarnaast meer geld uit kunnen geven dan de gemiddelde persoon. Hiernaast zouden evenementen de bekendheid van de stad kunnen vergroten. Een mogelijk nadeel is wel dat het imago van de stad veranderd waardoor de stad misschien minder aantrekkelijk wordt voor jongeren.

- Benut de ligging aan het water beter.

Het beter benutten van de ligging van Zwolle aan het water kan de stad aantrekkelijker maken voor bezoekers. Het feit dat Zwolle wel een Hanzestad is maar geen grote jachthaven aan de IJssel heeft, is illustrerend voor de beperkte aandacht die de stad heeft voor haar *waterrijke ligging*. Onder andere de structuur van de stad is een oorzaak hiervan, zo ligt het centrum van Zwolle niet aan de IJssel of het Zwarte Water. De aanwezigheid van deze *waterwegen* verdient echter meer aandacht omdat het een potentieel aantrekkelijk punt van de stad is. Zo heeft het nabijgelegen Hattem, gelegen *tegenover* Zwolle aan de andere kant van de IJssel, de plaatselijke jachthaven uitgebreid van 80 naar 200 ligplaatsen omdat er een wachtlijst is voor ligplaatsen (www.rvg.nl, 2009). Bezoekers van deze jachthaven gaan vaak de binnenstad in waardoor de aanwezigheid van deze jachthaven ook economisch profijt brengt voor Hattem (www.rvg.nl, 2009). Zwolle heeft slechts de beschikking over een drietal kleine jachthavens; de Hanze, Rodetorenplein en WSC. Het economisch profiteren van een waterrijke ligging hoeft echter niet perse plaats te vinden via waterrecreatie. Ook natuurontwikkeling nabij een rivier kan een stad economisch profijt brengen. In de Gelderse Poort bijvoorbeeld; "*natuurontwikkeling in de Gelderse Poort ging samen met een toename van recreatie en toerisme, die omzet en werkgelegenheid genereerde*" (Lottik, De Boer, Goossen & Groot Bruinderink, 2006).

Bijlage 5. Summary

Central theme in this research is the attractiveness of the city. This theme is a much-discussed topic in both popular and academic literature. Well-known examples are respectively a yearly research by Elsevier, a Dutch magazine, aimed at identifying the best Dutch municipality to live in, and the book of Richard Florida titled "The rise of the creative class". This research is aimed at the residential (inhabitants), work (firms) and leisure (visitors) function of the city. The city Zwolle is the central case in this study. In the city rankings of Elsevier for "the best city to life", Zwolle is at the top of the table. So it's interesting to see what makes Zwolle such a attractive city. This is carried out with the help of the following thesis:

- *Which factors explain the attractiveness of Zwolle for the urban functions; residence, work and leisure and which measures will maintain or even increase the attractiveness of Zwolle in the future.*

Model

The first step in answering this thesis was to search scientific literature for factors that determine the attractiveness of the city for the foregoing three selected functions. For the residential function the availability of residential amenities and availability of jobs have a positive effect on a city's attractiveness. Livability problems, high housing prices and traffic congestion (problems with accessibility) have a negative effect on the city's attractiveness for it's inhabitants. For firms the availability of employees, clients (other firms) & suppliers and customers (mainly consumers) have a positive effect on the attractiveness of a city. High prices of building land and, again, traffic congestion (problems with accessibility), have a negative effect on the attractiveness of the city's *work function*. A city attracts visitors with urban amenities and pushes them off by insecurity and problems with accessibility. There is interaction between the attractiveness of the city for firms and the availability of jobs. This is also the case between the attractiveness of the city for it's inhabitants and both the availability of employees and the availability of customers.

All these factors are selected out of *a continuum of factors*. This research is therefore not intended as an all-embracing measurement of the attractiveness of the city Zwolle, but as a measurement of the attractiveness of the city for the factors stated above. The attractiveness of the city for residents and visitors is researched with statistics and multi-criteria assessment techniques and the attractiveness of the city for firms in researched with the help of interviews.

Attractiveness of Zwolle

The attractiveness of Zwolle for its residents originates mainly from the extensive availability of jobs in the city and the absence of problems with livability, high housing prices and accessibility. With respect to residential amenities, Zwolle scores below-average. Besides that, the score of the city depends heavily on a single residential amenity, culinary quality. So Zwolle's main attractions are the extensive availability of jobs and the absence of negative influences. When a multi-criteria assessment technique, which includes all five factors, is used to determine the relative attractiveness of Zwolle compared to Amersfoort, Breda, Haarlem and 's-Hertogenbosch; the result is a ranking in which Zwolle has the first position.

The attractiveness of Zwolle for firms depends on the good accessibility and the favorable situation of the city. Situation is a variation on the factors 'availability of clients (other firms) & suppliers in the city' and 'availability of customers (mainly consumers) in the city', at a higher level of scale than the scale of the city. The availability of employees is a less important location factor for firms in Zwolle. However, employees from Zwolle are attractive for firms because of their labor ethos ("arbeidsethos") and for the reason that they are loyal. With respect to this location factor; the fact that a shortage of personal will probably emerge in the sectors building & construction, healthcare and education, is negative for Zwolle. The height of the prices of building land hardly plays a role in the location decision of the firms in Zwolle. As a result, these prices have a limited influence on the attractiveness of Zwolle.

The attractiveness of the city for visitors originates mainly from the absence of problems with accessibility and insecurity. With respect to urban amenities, Zwolle scores below-average when compared to Amersfoort, Breda, Haarlem and 's-Hertogenbosch. So also for this urban function, the attractiveness of Zwolle depends largely on the absence of negative influences. When a multi-criteria assessment technique which includes all three factors, is used to determine the relative attractiveness of Zwolle, compared to Amersfoort, Breda, Haarlem and 's-Hertogenbosch; this results in a ranking with a second position for Zwolle.

Developments

Following the analysis of the current attractiveness of Zwolle, some developments which influence the attractiveness of the city have been identified. With both these developments and the analysis of the current attractiveness of the city in mind, it's possible to formulate strategies with supporting measures to increase the attractiveness of the city.

Strategies and measures

- Strategy: invest in residential amenities.

Considering the fact that Zwolle has a limited amount of residential amenities and obtains its attractiveness for a large part from the extensive amount of jobs; it is threatening for Zwolle that in the decision people make about their most preferable place of residence, the importance of a city's supply of residential amenities is growing and the importance of the availability of jobs is decreasing. So if Zwolle wants to remain attractive, the city has to invest in residential amenities. Both the fact that *distance is shrinking*, which makes firms less restricted in their location decision, and the fact that firms attach more importance to the availability of employees, support a strategy which invests in residential amenities. An attractive city to live in will bring in young (well-educated) employees who are attractive for firms. Also, these so-called youngsters have a positive influence on the vitality of a city, which makes a city more proof against the ageing of the population. As a result, investing in residential amenities aimed at youngsters is beneficial.

- Measures: sell public houses; build large private houses in a prewar style; increase the capacity of theaters & stages for pop music; increase the collaboration with, and between cultural organizations.
 - Measures aimed at youngsters: build non-expensive houses ("starterswoningen"); build houses for students ("studentenwoningen"); simplify the licensing for restaurants and bars/pubs; acquisition of entrepreneurs in the hospitality business; enlarge the flow of visitors towards the hospitality business; create "concentration points" for the hospitality business.
- Strategy: intensify the collaboration with the educational institutes in the city.

A good collaboration with the educational institutes in the city has two advantages. First, educational institutes can increase the availability of well-educated employees in the city. Second, educational institutes can increase the number of youngsters living in the city, making the city more proof against the ageing of the population.

- Measures: create an institution in which both the municipality and the educational institutes participate.

- Strategy: maintain, and enlarge if possible, the accessibility of the city.

In view of the fact that good accessibility is the most important location factor for firms in Zwolle, it's important to maintain this good accessibility. Especially the

national highways near the city and the internal road-system of the city, run the risk of traffic congestion. This is so because, at times, they already have to deal with *flow-through* problems.

- Measures: improve public transport, stimulate bicycle-use.
- Strategy: invest in urban amenities.

Increasing the amount of urban amenities is a good strategy because the attractiveness of Zwolle for visitors is not very high. Besides that, the attractiveness of Zwolle for visitors is mainly caused by the absent of problems with accessibility and insecurity. Furthermore, the amount of visitors of the city is expected to grow. Investing in urban amenities is therefore a desirable strategy. Since the number of retiring baby boomers is growing, and they have both time and financial resources, an investment in urban amenities with them as a target group could be profitable.

- Measures: simplify the licensing for restaurants and bars/pubs; acquisition of entrepreneurs in the hospitality business; enlarge the flow of visitors towards the hospitality business; create "concentration points" for the hospitality business; increase the capacity of theaters & stages for pop music; increase the collaboration with, and between cultural organizations.
- Measures aimed at retired baby boomers: make better use of the historic city centre; make better use of the natural surroundings of the city; organize events aimed at retired baby boomers; make better use of the situation of Zwolle near the water.

Conclusion

In short, the attractiveness of Zwolle for it's residents is mainly caused by the extensive amount of jobs in the city and the absent of negative influences. With respect to residential amenities, the city can improve. The attractiveness of Zwolle for firms is mainly caused by the favorable situation of the city and the absent of problems with accessibility. With respect to the availability of employees, progress can be made. For instance by making the city more attractive for youngsters, for example by investing in residential amenities, and by improving the educational services in the city, for example by making the contents of education more suitable for use in economic life. The attractiveness of Zwolle for visitors is also mainly caused by the absent of negative influences, and not so much by the presence of urban amenities. Here too, the city has much to gain.