

Essay, Gilbert Bal

KANSEN VOOR DE STADSSTRAAT IN DE NIEUWE ECONOMIE



Stadsstraten zijn de slagaders van Rotterdam en hebben met hun voorzieningen, winkels en horeca een belangrijke wijkfunctie. Maar kunnen ze ook in de next economy een hoofdrol blijven vervullen?

De stadsstraten van Rotterdam verbinden van oudsher het centrum van de stad met het ommeland. Voorbeelden zijn de Bergweg als verbindingsroute tussen Rotterdam en Bergschenhoek en de West-Kruiskade als verbindingsroute tussen Rotterdam, Delfshaven en Schiedam. Dankzij de ligging van deze stadsstraten vonden hier al in de middeleeuwen handelsactiviteiten plaats, zelfs toen ze nog vrijwel geïsoleerd in het polderlandschap lagen.

Figuur 1: Situering van de geanalyseerde stadsstraten (oranje) en buurten (groen).

Bron: Google Earth, bewerking Roots Beleidsadvies



Later vormden de stadsstraten het logische netwerk waarlangs de diverse stads-uitbreidingen van Rotterdam plaatsvonden. De stadsstraten kregen daardoor in toenemende mate een functie voor de wijken waarin zij waren gelegen. Qua economische activiteiten betekende dit dat de stadsstraten steeds meer detailhandel en horeca gingen huisvesten, alsmede publiekvoorzieningen zoals bioscopen, uitgaanscentra, maar ook bibliotheken, galeries, et cetera.

In het kader van de recente Internationale Architectuur Biennale (IABR) in Rotterdam zijn de stadsstraten omschreven als 'ruggengraat waaraan mixed-use stadswijken, industriegebieden en landschappelijke buitengebieden liggen' en als straten 'die de (werk)plekken van kleinschalige makers kunnen verbinden met grootschaliger productiefaciliteiten en services'. Met deze typering gaan de stadsstraten eigenlijk weer terug naar de roots. Maar de vraag is of de stadsstraten ook daadwerkelijk deze functie vervullen en/of in de toekomst gaan vervullen.

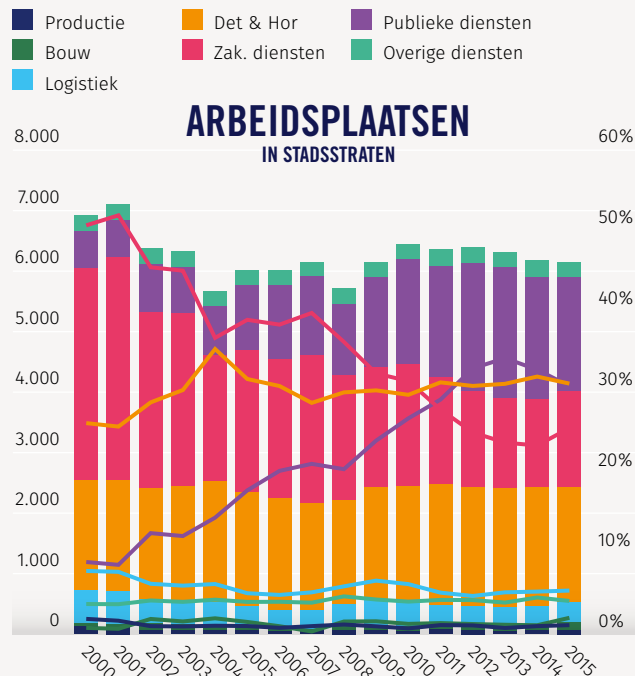
WERKGELEGENHEID IN DE STADSSTRATEN

Uit de analyse van de ruimtelijk-economische ontwikkeling van twee stadsstraten blijkt in ieder geval dat het aantal banen bij productiebedrijven en zakelijke dienstverleners hier (sterk) afneemt (zie figuur 2). De werkgelegenheid in de detailhandel en horeca bleef de afgelopen vijftien jaar min of meer gelijk, terwijl het aantal banen in de publieke dienstverlening (overheid, onderwijs en zorg) sterk toenam.

In 2015 was ruim 60% van de werkgelegenheid in de stadsstraten geconcentreerd in de detailhandel, horeca en publieke dienstverlening, terwijl deze sectoren in 2000 nog zo'n 34% van de werkgelegenheid voor hun rekening namen. In dezelfde periode nam het aandeel van de zakelijke dienstverlening juist af van meer dan de helft in 2000 tot iets meer dan een kwart in 2015.

Figuur 2: Aantal arbeidsplaatsen in de stadsstraten per sector, absoluut en als % van het totaal, 2000-2015.

Bron: Bedrijvenregister Zuid-Holland, bewerking Roots Beleidsadvies



Sowieso valt op dat de werkgelegenheidsfunctie van de stadsstraten de afgelopen vijftien jaar niet is toegenomen. Kijkend naar de (bedrijfsmatige) activiteiten die geassocieerd kunnen worden met de next economy zien we eenzelfde beeld. Het aantal banen bij innovatieve bedrijven nam af van ruim 2.000 aan het begin van deze eeuw tot zo'n 550 in 2015.

Daarnaast bleef het aantal banen bij zogenaamde ontmoetingsplekken in al die jaren min of meer gelijk. En hoewel het aantal zzp'ers in de stadsstraten de afgelopen vijftien jaar met 26% toenam, bleef die groei ver achter bij die in Rotterdam als geheel (+60%).

De vraag is dan of de genoemde ontwikkeling wellicht in de directe omgeving van de stadsstraten plaatsvindt. Uit een analyse van de buurten waarin de stadsstraten zijn gelegen, komt echter eenzelfde beeld naar voren. Hoewel de economische structuur van de buurten iets gemêleerder is dan die van de stadsstraten, neemt ook hier vooral de werkgelegenheid in de publieke dienstverlening toe (zie figuur 3). Daarnaast groeit het aantal arbeidsplaatsen in de detailhandel & horeca, terwijl dit in de zakelijke dienstverlening afneemt. Positief is de ontwikkeling van de creatieve industrie. In deze sector nam het aantal banen in de buurten van de stadsstraten toe van zo'n 1.750 in 2000 tot ruim 2.100 in 2015.

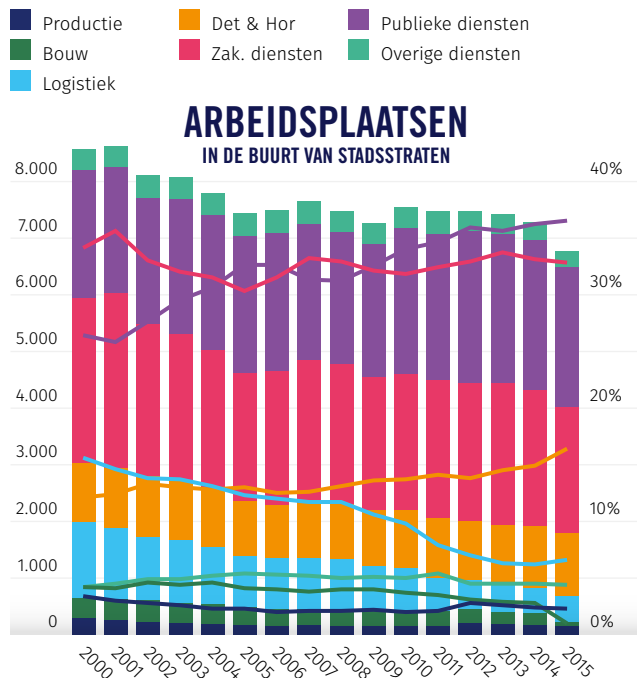
Per saldo blijkt echter ook de werkgelegenheidsfunctie van de buurten waarin de stadsstraten zijn gelegen af te nemen. De bevolkingsgroei in deze buurten kwam in de afgelopen tien jaar uit op 5% en bleef daarmee iets achter bij het Rotterdamse gemiddelde van 6%. Niettemin was er dus sprake van bevolkingsgroei, terwijl de werkgelegenheid er kromp.

OPVALLENDE SOCIAAL-ECONOMISCHE VERSCHILLEN

Ook al zijn de buurten waarin de twee geanalyseerde stadsstraten zijn gelegen qua werkgelegenheidsontwikkeling goed vergelijkbaar, er is een aantal belangrijke sociaal-economische verschillen. In de buurten van de 'Bergweg/ Straatweg' wonen relatief veel autochtonen, groeit de bevolking, ligt de werkloosheid op een laag niveau en is zowel het gemiddelde inkomen als de gemiddelde WOZ-waarde van woningen bovengemiddeld. In de buurten van de stadsstraat 'West-Kruiskade – Marconistraat' wonen relatief veel allochtonen, blijft de bevolkingsgroei achter, is de werkloosheid relatief groot en is zowel het gemiddelde inkomen als de gemiddelde WOZ-waarde benedengemiddeld. De waardering van de buurten waarin de Bergweg/Straatweg is gesitueerd, ligt dan ook op een (fors) hoger niveau dan die van de West-Kruiskade – Marconistraat. Dit ondanks het verhoudingsgewijs hoge aantal misdrijven in de buurten van de Bergweg/Straatweg.

Een gedeeld kenmerk van alle geanalyseerde buurten is de hoge winkeldichtheid. In de buurten van de Bergweg/Straatweg is vooral het aantal non-food winkels per inwoner groot, terwijl de omgeving van de West-Kruiskade – Marconistraat vooral veel (kleinere) foodwinkels telt.

Figuur 3: Aantal arbeidsplaatsen in de buurten van de stadsstraten per sector, absoluut (staven) en als % van het totaal (lijnen), 2000-2015. Bron: Bedrijvenregister Zuid-Holland, bewerking Roots Beleidsadvies



Beide gebieden hebben daarnaast verhoudingsgewijs veel leegstaande winkels. Maar afgezet tegen de totale winkelvoorraad blijkt de leegstand maar net boven het Rotterdamse gemiddelde te liggen. Op de West-Kruiskade en 1ste Middellandstraat zelf is de leegstand zelfs benedengemiddeld en nemen de bezoekersaantallen toe.

TOEKOMST VAN DE STADSSTRATEN

Het relatief hoge aantal leegstaande panden in de stadsstraten is in de IABR als een positief kenmerk van deze straten geformuleerd. Dit schept immers mogelijkheden om (nieuwe) vormen van maakeconomie te huisvesten. Hoewel de leegstand dus niet in alle (delen van) stadsstraten even hoog is, biedt de situering van de stadsstraten langs eeuwenoude transportroutes inderdaad kansen voor nieuwe activiteiten. Daarnaast wordt terecht aangegeven dat de stadsstraten op sociaal, economisch en ruimtelijk vlak een verbindende rol spelen en dat juist in deze straten diverse netwerken bij elkaar komen.

Tegelijkertijd heeft de analyse van de ruimtelijk-economische ontwikkeling van zowel de stadsstraten als de buurten waarin deze zijn gelegen, verduidelijkt dat de transitie naar een next economy nog in de kinderschoenen staat. In de geanalyseerde gebieden zijn de activiteiten die direct met de nieuwe economie kunnen worden geassocieerd klein, terwijl ze in sommige gevallen zelfs in omvang afnemen. In algemene zin geldt dit voor de sectoren productie en zakelijke dienstverlening die – ten gunste van publieke diensten – een steeds minder belangrijke rol in de stadsstraten lijken te gaan spelen. Dit betekent dat een ontwikkeling zoals die bij de IABR is gepresenteerd niet zonder slag of stoot zal gaan. De analyse die in het kader van dit essay is uitgevoerd, rechtvaardigt de vraag of de stadsstraten de meest aangewezen plekken zijn om de overgang naar de next city te stimuleren. Mogelijk moet de stimulering van de stadsstraten dan ook vanuit een ander perspectief worden gemotiveerd, namelijk dat enkele stadsstraten op korte termijn voor groot onderhoud en fysieke verbeteringen in aanmerking komen en belangrijk zijn om – ook op langere termijn – een fijnmazig (stedelijk) netwerk te borgen. Dit laatste kan bijdragen aan de ontwikkeling van de Rotterdamse economie, de gewenste verdichting in de stad en het verhogen van de aantrekkelijkheid van de woon- en werkmilieus in (directe omgeving van) de stadsstraten, zoals ook in de IABR is gesteld.

