



ANTWERPS BEROEPSKREDIET C.V.

Frankrijklei 136

2000 ANTWERPEN Tel.: (03) 233 89 35

UNIEK voor ZELFSTANDIGEN en KMO's

KREDIETEN:

Meer dan 60 jaar uitsluitend ten dienste van de zelfstandigen, vandaar een ver doorgedreven specialisatie inzake de financiële, fiscale en sociale stimuli toegekend door de overheid.

Rentetoelagen (wet 4.8.78)

Waarborgfonds (idem)

Participatiefonds, bijzonder interessant voor jonge en snel groeiende bedrijven (uitsluitend via het beroepskrediet)

DEPOSITOBOEKJES:

Interessante netto-opbrengsten.

DEPOSITOCERTIFICATEN:

Belegging op middellange termijn.
Hoog rendement.

AGENTSCHAPPEN:

2100	Deurne, Boekenberglei 114	Tel.: (03) 321 51 34
2660	Hoboken, Heidestraat 2/7	Tel.: (03) 828 23 71
2920	Kalmthout, Pastoor Weytslaan 7	Tel.: (03) 666 98 58
2170	Merksem, J. Buerbaumstraat 47	Tel.: (03) 645 01 94
2900	Schoten, Churchillaan 41	Tel.: (03) 658 76 32
2800	Mechelen, Raghenoplein 15	Tel.: (015) 41 62 63
2300	Turnhout, de Merodelei 67	Tel.: (014) 41 23 94
2200	Herentals, Zandstraat 63	Tel.: (014) 21 50 05
2400	Mol, Markt 55	Tel.: (014) 31 44 47

+ diverse vrije medewerkers over gans de provincie Antwerpen.

Ann Verhetsel *

Het mobiliteitsbeleid, motor in het verstedelijkingsproces Economisch-geografische verklaringen voor de lokalisatie van gezinnen

Vlaanderen wordt gekenmerkt door steden in crisis en een verstedelijkt platteland. In economisch en sociaal opzicht is dit een zeer ongunstige situatie: de investeringen in voorzieningen in de steden worden onvoldoende gebruikt en de schaarse open ruimte verdwijnt in snel tempo. In dit artikel wordt eerst de dynamiek in de lokalisatie van huishoudens geschetst. Vervolgens wordt naar een verklaring gezocht via zowel de klassieke stadstheorieën als de maatschappijkritische benaderingen. Speciale aandacht wordt besteed aan de rol van mobiliteitsfactoren. Uiteindelijk wordt vanuit deze theorieën voorspeld welke invloed de nieuwe voorstellen die in het kader van verkeers- en vervoerplannen worden geformuleerd, zullen hebben op de lokalisatie van de huishoudens en de verstedelijking. De situatie in het Antwerpse wordt exemplarisch weergegeven.

Inleiding

"Zooals in alle groote, groeiende steden het geval is, beheerscht een dubbele beweging gansch dit phenomeen in Antwerpen: lijk een waterpomp zuigt en stuwt, trekt de grootstad de landelijke bevolking een tijdlang naar zich toe, naar een beperkt middel, om haar dan weer, met verminderde kracht weliswaar, terug naar buiten te stuwen, zij het dan ook in een meer onmiddellijke nabijheid. Het is met een illustratie gezegd, de geschiedenis van het jonge echtpaar uit Eeckeren dat voor twintig jaren in de stad kwam wonen omwege den arbeid van den man en dat nu, door kindertal en woningnood gedwongen naar de Luchtbal of naar Wilrijck moet gaan huizen. ...

* Universitaire Faculteiten Sint-Ignatius te Antwerpen (UFSIA), Universiteit Antwerpen

De grootstad heeft rond de jaren 1900 de verre bevolking aangezogen en gecantonneerd in de oudste deelen van haar gebied. Laat ons niet uit het oog verliezen daarbij dat voor 50 jaar Turnhout ongeveer op 8 uren van Antwerpen was en een dorp als Brasschaet op 2 uur, plaatsen die nu op anderhalf uur en 35 minuten te bereiken zijn. Toen echter de aantrekking der 'ville tentaculaire' voor gevolg had een verhoogde vitaliteit der stad en een te dichte bevolking, heeft zij de aangetrokken menschenmassa terug naar de voorsteden gestuwd met bijna gelijke kracht."

(J. Goris in L. Franck, 1929, p. 336-339)

Het bovenstaande citaat uit 1929 leert ons dat een aantal actuele problemen omtrent de lokalisatie van gezinnen reeds toen aan de orde van de dag waren. De nog steeds voor de hand liggende redenen voor de keuze van een woonplaats werden al genoemd: de aantrekkingskracht van de stad op landelijke bevolking vanwege de werkgelegenheid, de afstoting van de grootstedelijke bevolking naar de voorsteden wegens de niet aangepaste woningen voor gezinnen met kinderen, en de rol van de toegenomen mobiliteit in de woonplaatskeuze. Deze economische (werkgelegenheid), sociale (aangepaste huisvesting) en geografische (mobiliteit) factoren worden nu nog altijd genoemd bij deze problematiek.

In onze bijdrage willen we eerst aangeven hoe de groei van de Westeuropese steden sinds de industriële revolutie is verlopen en hoe in dit kader de lokalisatie van gezinnen mee geëvolueerd is. Vervolgens geven we een overzicht van enerzijds de klassieke verklaringen en anderzijds de maatschappijkritische verklaringen voor deze fenomenen. In een derde deel maken we een doorlichting van het recent geformuleerde verkeers- en vervoersbeleid: hoe zal dit in de toekomst de lokalisatie van de gezinnen beïnvloeden?

In elk deel zal bijzondere aandacht worden besteed aan de rol van mobiliteit en in ieder deel zal de geschetste theorie getoetst worden aan de situatie en ontwikkelingen in het Antwerpse.

1 De dynamiek in de lokalisatie van de huishoudens

1.1 Stadsgewesten: de huidige stedelijke organisatie

In Vlaanderen kan men geen strikte grens meer trekken tussen stad en platteland. De stedelijke kenmerken zijn over een veel grotere omgeving verspreid dan de administratieve begrenzingen van onze steden

suggereren. De grotere stedelijke omgevingen noemen we *stadsgewesten* (Leemans e.a., 1989). De toegenomen mobiliteit maakt het mogelijk dat men in verschillende delen van het stadsgewest woont, werkt, winkelt en ontspant. Zo zijn er niet alleen meer de klassieke ruimtelijke relaties tussen stadscentrum en stadsrand, maar tussen alle delen van het stadsgewest onderling zijn er veelvuldige relaties.

Een stadsgewest is opgebouwd uit een kernstad, een agglomeratie en een banlieue. De *kernstad* is de centrale, historische stad waaruit het stadsgewest groeide. Men vindt er een concentratie van handel en diensten en daarbij aansluitend dicht bebouwde wijken. De *agglomeratie* is de zone van aaneengesloten bebouwing waarin de woonfunctie zeer belangrijk is, maar men vindt er ook secundaire handels- en dienstencentra, industrie en grote infrastructuren, b.v. voor transport. De *banlieue* is op het eerste gezicht een landelijk gebied; ze bevat echter vele stedelijke functies (woongebieden, bedrijven, instellingen) die zeer belangrijke relaties met de kernstad onderhouden. Naargelang van de gehanteerde definitie wordt de *forensenwoonzone* wel of niet als deel van het stadsgewest beschouwd; het zijn de gemeenten waarvan minstens 15% van de beroepsbevolking naar de kernstad of de agglomeratie pendelt.

De afbakening van een stadsgewest gebeurt met verschillende criteria. Zowel kenmerken van de bevolking, het woningbestand als de tewerkstelling worden gehanteerd. Het is dus een multifunctionele afbakening. Ook mobiliteitsaspecten worden gemeten: het aandeel van de beroepsbevolking dat pendelt naar de agglomeratie.

1.2 De bevolkingsevolutie in de stadsgewesten

De bevolkingsevolutie in de verschillende delen van een stadsgewest is de weerspiegeling van de dynamiek in de lokalisatie van huishoudens. Tabel 1 en figuur 1 tonen het verband tussen de stedelijke ontwikkelingsfasen en de bevolkingsveranderingen in de verschillende zones van een stadsgewest.

Tabel 1
De stedelijke ontwikkelingsfasen en de bevolkingsveranderingen in een stadsgewest

	Bevolkingsverandering				
	Kern	Agglomeratie	Som	Banlieue	Som
Urbanisatie					
1. Eerste fase centralisatie	++	+/-	+ / ++	+/-	+ / ++
2. Tweede fase	++	+	+++	+	+++
Suburbanisatie					
3. Eerste fase decentralisatie	+	++	+++	++	++++
4. Tweede fase	-	++	+	++	+++
Desurbanisatie					
5. Eerste fase decentralisatie	-	+	-	+++	+/-
6. Tweede fase	-	-	-	+++	+/-
Reurbanisatie	+	?	?	?	?

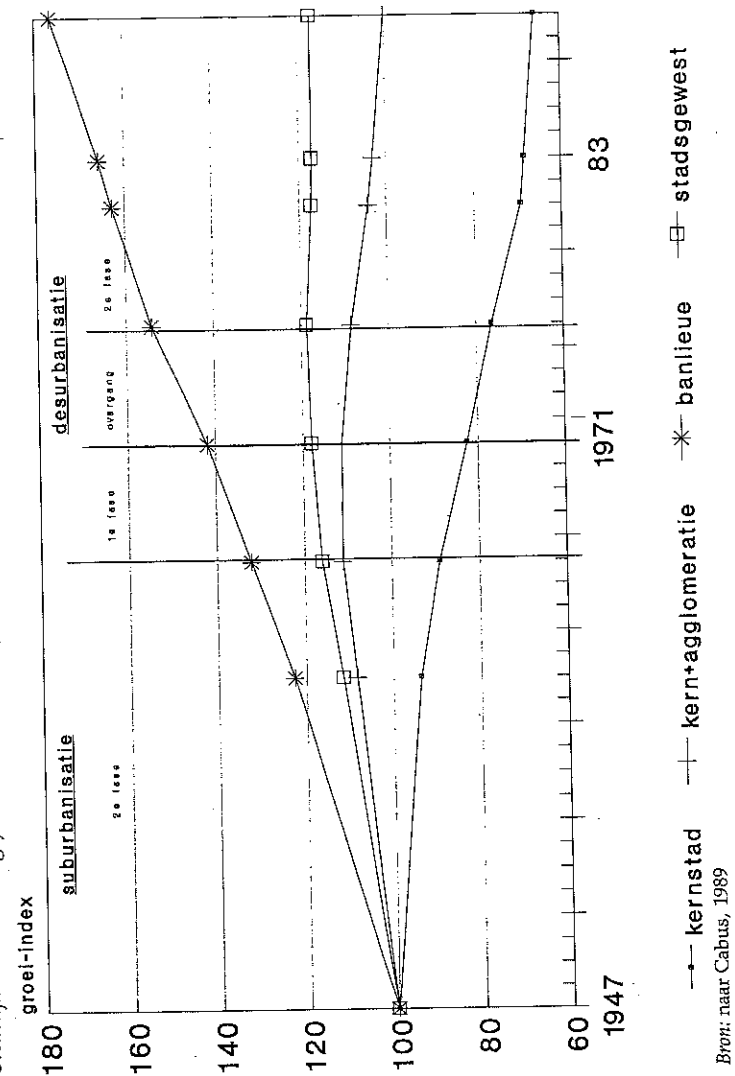
+ : groei van de bevolking
- : afname van de bevolking

Bron: naar Cabus, 1989

De *urbanisatiefase* is gekenmerkt door een zeer sterke bevolkingsgroei in de kernstad. Tijdens de industriële revolutie was de economische bloei verbonden met de groei van de steden. De bedrijvigheid vestigde zich in de steden en door het gebrek aan goede en veralgemeende transportmiddelen vestigden de werknemers zich met hun gezinnen ook in de steden. De open ruimten binnen de wallen werden volgebouwd, woon-eenheden werden ingedeeld in kleinere. Dit bracht een enorme verdichting mee in de stadscentra met ongewenste hygiënische toestanden.

Tijdens de *suburbanisatiefase* hebben de agglomeratie en de banlieue de sterkste bevolkingsgroei. De start van de suburbanisatie ligt in de negentiende eeuw en werd enorm gestimuleerd door de introductie van het openbaar vervoer. De opkomst van tram en trein bracht de mogelijkheid om de verdere verdichting van de stad tegen te gaan. Het dichtte net van openbaar vervoer dat werd aangelegd en het invoeren van zeer goedkope sociale abonnementen maakten het mogelijk dat wie werk vond in de stad buiten de stad kon blijven wonen of gaan wonen. De pendelaar deed zijn intrede.

Figuur 1
Stedelijke ontwikkelingsfasen in het Antwerpse stadsgewest



Bron: naar Cabus, 1989

De *desurbanisatiefase* wordt gekenmerkt door een zeer sterke ontvolking van de binnenstad; deze kan zelfs niet gecompenseerd worden door de geringe groei van de bevolking in de agglomeratie. De banlieue kent echter een enorme bevolkingsgroei, de toename van de individuele mobiliteit speelt daarin een belangrijke rol. Het privévervoer laat toe dat men nog meer verspreid en over steeds grotere afstanden gaat wonen. De bevolking van het totale stadsgewest stagneert of gaat zelfs achteruit (kaart 1 en kaart 2).

De *reurbanisatiefase* wordt ingezet wanneer de bevolking van de kernstad opnieuw toeneemt. Een effectief stadsvernieuwingsbeleid en eventueel een te dure of te tijdrovende pendelsituatie kunnen hiertoe aanleiding zijn. Nieuwe initiatieven in de stad en de stijging van de verkoopprijzen van huizen in de stad doen ons een evolutie in die richting vermoeden (An-Hyp, 1991). Het verschijnsel is echter nog zeer recent zodat de omvang ervan en de weerslag op de bevolkingsevolutie in een stadsgewest nog niet te beschrijven zijn.

Bij de afbakening van de verstedelijkingsfasen werd aanvankelijk alleen het bevolkingscriterium gehanteerd. Slechts later werd meer en meer het verband gelegd met andere maatschappelijke kenmerken (waaronder de mobiliteit). Dit vooral door toedoen van maatschappijkritische geografen die door de analyse van de brede maatschappelijke context niet alleen een beschrijving maar ook een verklaring voor de verstedelijking trachten te schetsen (zie infra).

2 Stedelijke theorieën bieden verklaringen voor de lokalisatie van huishoudens

Na de beschrijving van de stedelijke ontwikkelingsfasen en de dynamiek van de lokalisatie van de huishoudens, rijst de vraag naar een verklaring. Verklaringen voor de lokalisatie van gezinnen vinden we vooral in theorieën over de aantrekkingskrachten en afstotingskrachten van de stad voor de functies wonen, werken en recreatie. Ook mobiliteit komt in de meeste stedelijke theorieën aan bod.

De verklaringen voor de lokalisatie van de functies in en om de stad maken gebruik van zowel economische en geografische als sociologische mechanismen. Het interdisciplinaire karakter voor een verklaring van de lokalisatie van gezinnen is onontbeerlijk (De Brabander, 1982).

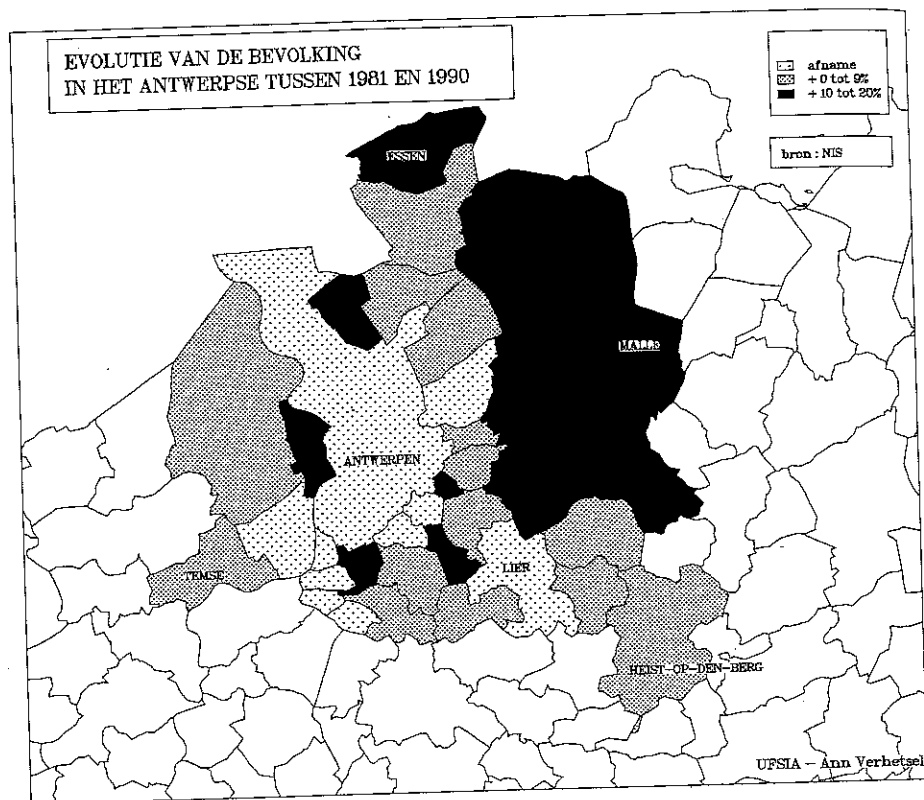
2.1 De klassieke stadsmodellen

De klassieke, meest geciteerde en getoetste, stadsmodellen kunnen ingedeeld worden in een zuiver economische benadering (het model van Alonso-Muth) en een interdisciplinaire benadering (de modellen van Burgess, van Hoyt en van Harris en Ullman). Al deze modellen kwamen tot stand op verschillende tijdstippen en binnen verschillende wetenschappelijke disciplines. Er worden dus verschillende accenten gelegd, maar ze blijken toch met elkaar verzoenbaar te zijn. Recenter heeft de introductie van kwantitatieve methoden binnen de menswetenschappen geleid tot een stroom van onderzoek die deze klassieke modellen wilde toetsen aan de realiteit.

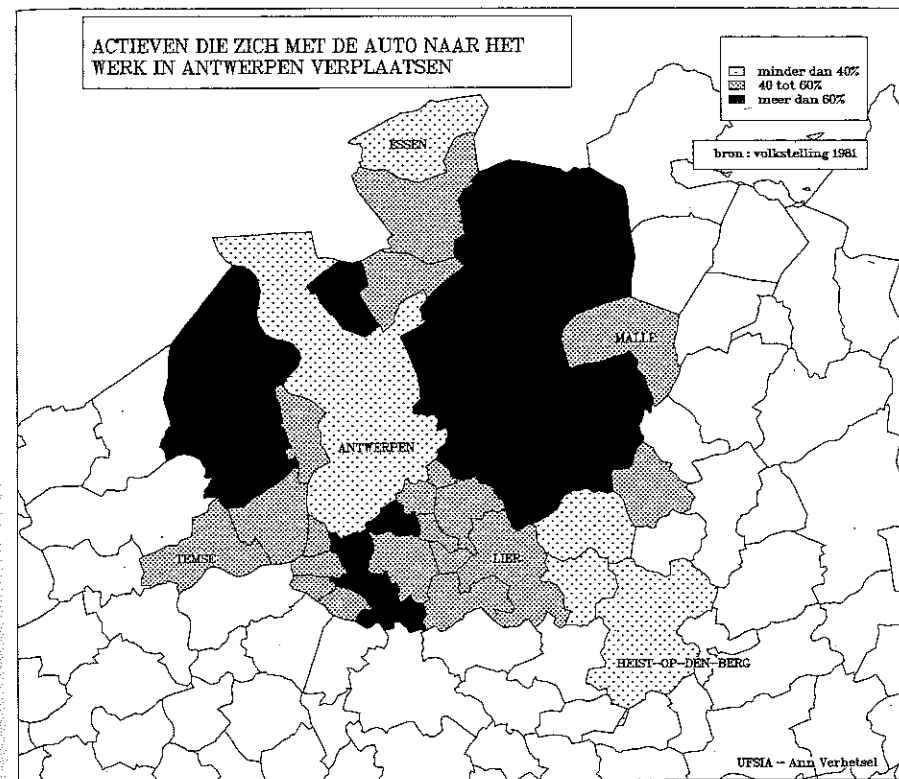
- *Het Alonso-Muth-model: een economische benadering*

Het Alonso-Muth-model is ontstaan uit de combinatie van de theorieën van Alonso uit 1964 en Muth uit 1969. Alonso bestudeerde vooral de lokalisatie van bedrijven in de stad, Muth de residentiële lokalisatie. Zij maken gebruik van het begrip "biedrentefunctie", dat door Von Thünen in de negentiende eeuw (1826) werd geïntroduceerd om de ruimtelijke differentiatie van de landrente in een agrarische maatschappij te verklaren. De lokalisatie van een firma of een huishouden in de stad wordt verklaard aan de hand van een biedrentefunctie. Deze geeft weer welke rente een firma of gezin wil en kan bieden voor een stedelijk site in functie van de afstand tot de CBD. In het Alonso-Muth-model wordt ook de residentiële lokalisatie aan de hand van biedrentefuncties verklaard (figuur 2).

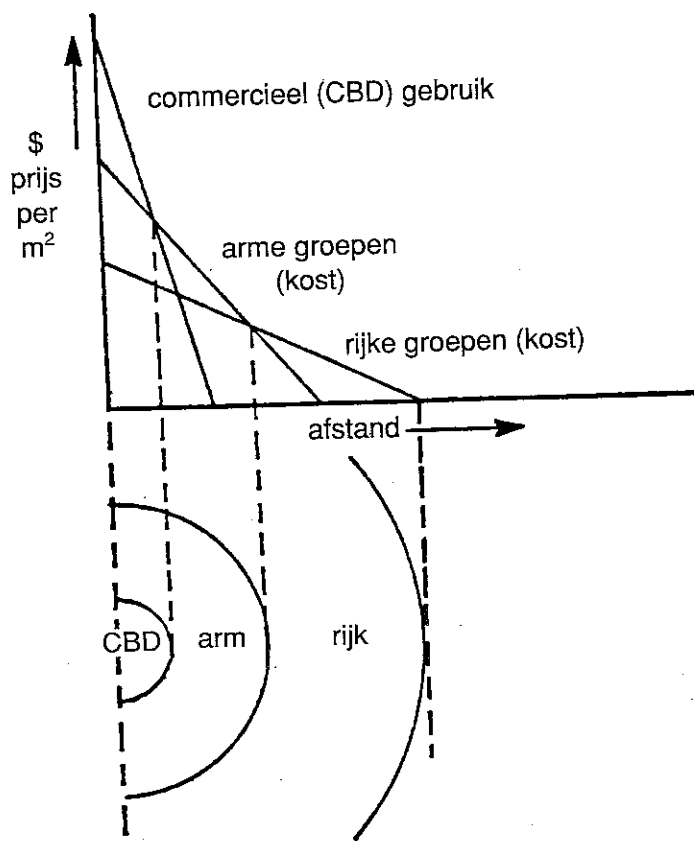
Kaart 1



Kaart 2



Figuur 2
Het Alonso-Muth-model en de biedrentefuncties voor stedelijk grondgebruik

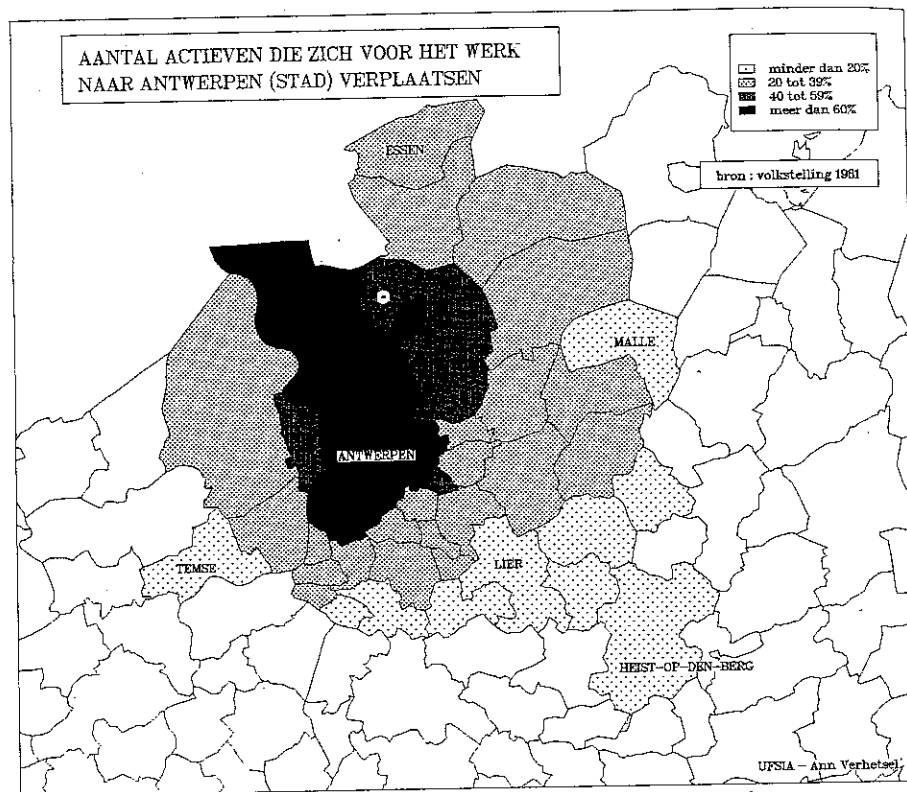


Bron: De Brabander, 1985

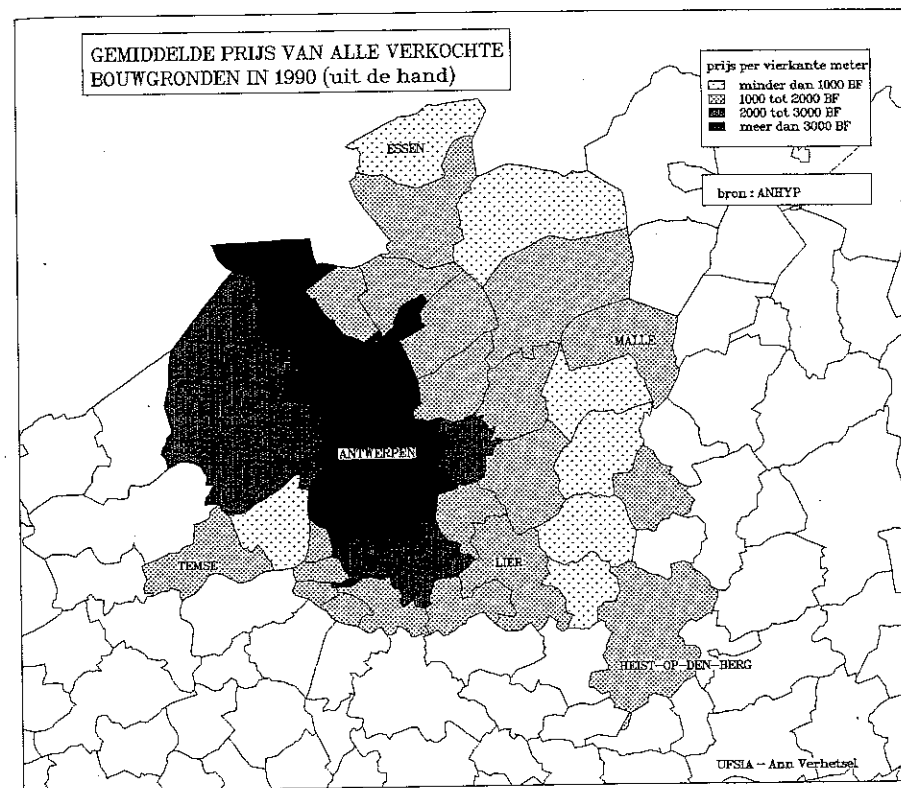
De hypothese die aan de basis van dit model ligt, stelt dat elke stedelijke grondgebruiker zijn *lokalisatiekosten* tracht te minimaliseren door de *huurkosten* af te wegen tegen de *transportkosten*. Daarbij is er een competitie voor de schaarse lokalisatie nabij het stadscentrum. Er is competitie tussen de verschillende vormen van grondgebruik: de sterkste economische groepen (tertiaire sector en industrie) hebben de eerste keuze voor vestiging. Handel en diensten moeten centraal liggen, gemakkelijk bereikbaar voor een grote bevolkingsgroep. Ze zijn bereid daarvoor hoge grondprijzen te betalen. Ze zijn weinig geïnteresseerd in een vestiging iets verder van het centrum, de grondprijs die ze daar willen betalen is laag (steile biedrentecurve). De (lichte) industriële en ambachtelijke bedrijven wensen een vestiging nabij het centrum. Ze vestigen zich in een overgangsgebied waar ze een grondprijs willen bieden die hoger ligt dan die van de handel en de bewoning. Voor het wonen is de centrale ligging niet haalbaar vanwege de veel hogere grondprijs die de andere functies kunnen betalen. *Het resulterende concentrische model is dus het gevolg van het winstmaximaliserend gedrag van de producenten.*

Voor het verklaren van de residentiële lokalisatie gaat het model ervan uit dat de *bereikbaarheid van de werkgelegenheidsplaats* het belangrijkste argument is voor de *beoordeling van een woonadres*. Het stelt dat, wanneer alle werkgelegenheid in de CBD is geconcentreerd, de huishoudens meer willen betalen om dicht bij het centrum te wonen. De huishoudens maken een afweging van de woonkosten en transportkosten bij de keuze van hun woonplaats. De huur die huishoudens willen betalen neemt af met de afstand tot de CBD omdat de transportkosten toenemen. De lagere inkomensgroepen kunnen maar een klein deel van hun budget aan transport besteden, hun geld gaat eerst naar voeding en huur. Ze hebben een steile biedrentecurve; het geld dat ze kunnen bieden voor een dak boven hun hoofd neemt snel af naarmate die plaats verder van de CBD ligt. Dicht bij de CBD is de grondrente echter hoog zodat ze maar een kleine oppervlakte kunnen huren. De rijkere, voor wie de transportkosten naar het werk niet zo doorslaggevend zijn in hun budget, kunnen een woonplaats kiezen verder van het centrum. Ze hebben een minder steile biedrentecurve, ze kunnen verder van hun werkplaats (de CBD) een woonplaats kiezen. Omdat de prijzen verder van de CBD lager zijn, kunnen ze zich grotere oppervlakten aanschaffen. De huishoudens wegen dus kosten van toegankelijkheid af tegen kosten van ruimte. *De opeenvolgende concentrische zones met elk een specifieke inkomensklasse als bewoners zijn dus het resultaat van het nutmaximaliserend gedrag van de huishoudens. Ze maximaliseren steeds het nut van hun woonplaats rekening houdend met de transportkosten naar het werk en de begrenzing van hun inkomen.*

Kaart 3



Kaart 4



Het model werd verder uitgewerkt door naast het kostenaspect van transport ook met het tijdsaspect van transport rekening te houden.

Het Alonso-Muth-model is ontworpen binnen bepaalde voorwaarden: de tewerkstelling is geconcentreerd in de CBD; de transportinfrastructuur is evenwichtig in de ruimte uitgebouwd en er is een lineair verband tussen afstand en transportkost; de grond- en huurprijzen nemen af met de afstand tot het centrum. Allerlei fysisch-geografische omstandigheden kunnen ervoor zorgen dat de ruimte rond het stadscentrum niet zo homogeen gezoneerd is. Maar nog belangrijker zijn allerlei beleidsmaatregelen die ervoor zorgen dat het model er in de realiteit anders gaat uitzien; vooral ruimtelijke beleidsmaatregelen die de lokalisatie van tewerkstelling, de inplanting van woongebieden en de organisatie van het transportsysteem beïnvloeden. De fysische afstand uit het model van Alonso-Muth is dus een relatief begrip, naargelang van de evolutie in vervoersmiddelen en verkeersinfrastructuur worden reiskosten en reistijden in bepaalde richtingen relatief beperkter. De bevolkings-evolutie reageert daarop.

Het model gaat ook nog op in het Antwerpse stadsgewest anno 1991. Kaart 3 toont duidelijk dat wie in de Antwerpse metropool werkt, dicht bij dit tewerkstellingscentrum wil wonen. Hoe groter de afstand tot Antwerpen, hoe minder Antwerpse werknemers we aantreffen. Men is tevens bereid meer te betalen om dicht bij het centrum gelokaliseerd te zijn. De gemiddelde prijs voor de bouwgronden is hoger dicht bij Antwerpen (kaart 4). De rijkere, bij wie de transportkosten niet zo doorslaggevend zijn in het budget, kunnen verder van Antwerpen wonen: het gemiddelde inkomen per inwoner ligt in de suburbane gemeenten merkbaar hoger. Omdat de grondprijzen lager liggen verder van het centrum kunnen de rijkere zich daar vrij comfortabele huizen op grotere percelen aanschaffen (Verhetsel, 1991, p. 27). Voor een meer gedetailleerde analyse van het Alonso-Muth-model in de Antwerpse regio verwijzen we naar de studie van Caesens (1979).

• *"Urban ecology": een interdisciplinaire benadering*

De "urban ecology" legt de nadruk op de sociaal-ruimtelijke structuur van de stad. Ook voor deze benadering is het patroon van de stad het gevolg van een competitie voor de beperkte stedelijke grondoppervlakte. De competitie tussen groepen wordt in eerste instantie niet verklaard vanuit prijsmechanismen voor grond, transport en tijd zoals bij Alonso-Muth. In de "urban ecology" is competitie als een natuurlijk proces dat optreedt wanneer verschillende mensengroepen (demogra-

fisch, etnisch, sociaal) en verschillende activiteiten (werken, wonen) in de stad met elkaar geconfronteerd worden. De socioloog Park is de grondlegger van de "urban ecology", maar Burgess (socioloog), Hoyt (economist), Harris en Ullman (geografen) hebben met hun specifieke stadsmodellen de meeste invloed uitgeoefend op het inzicht in de sociale-economische-ruimtelijke opbouw van een stad en gaven aanleiding tot een boom in het stedelijk onderzoek (figuur 3).

Burgess stelde al in 1925 een concentrisch stadsmodel voor. Er wordt een verklaring gegeven voor de dynamiek van een groeiende stad. Hij construeerde zijn model op basis van persoonlijke waarnemingen en krantenberichten in Chicago.

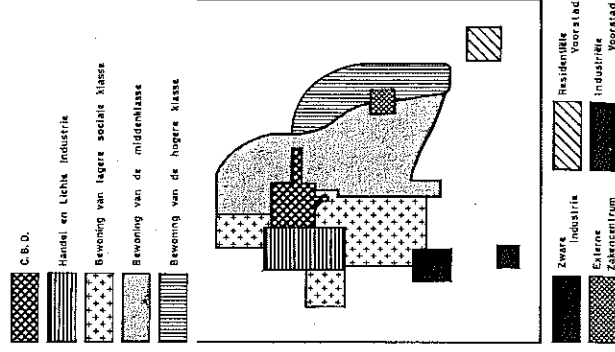
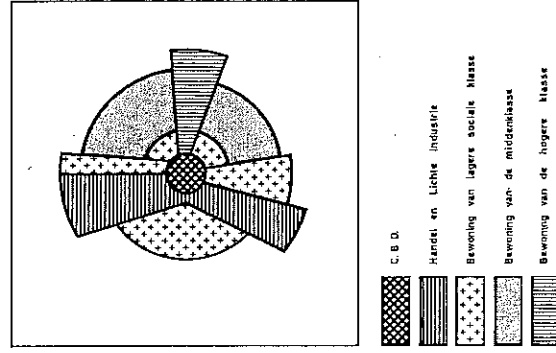
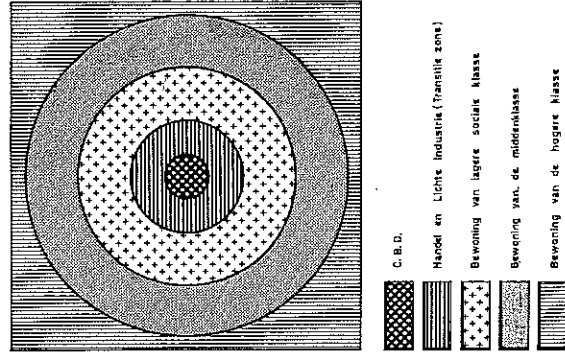
Ten gevolge van de groei van de stad en de competitie voor de ruimte kan men vijf zones beschrijven. Ze vormen samen een concentrisch patroon:

- het stadscentrum met handelszaken en kantoren, daarbij aansluitend wat lichte industrie, groothandel en ambachtelijke bedrijven. Deze zone is zo goed als onbewoond: het "Central Business District".
- de overgangzone, waar de groeiende handelszone zich kan uitbreiden: de transitiezone. Dit ten koste van oude huizen, waarin nog slechts marginale groepen wonen. Het zijn grotendeels pas aangekomen arme immigranten die, wanneer ze een beter inkomen verwerven, zullen uitwijken naar de volgende zone.
- de arbeiderszone, waar vooral arbeiders met een beter inkomen in beter verzorgde huizen wonen: de "blue collar"-zone.
- de woonwijk van de middengroepen met bedienden in eengezinswoningen: de "white collar"-zone.
- de zone bewoond door de rijksten die zich een woning in een riante landelijke omgeving kunnen veroorloven en dagelijks voor het werk naar de CBD pendelen: de pendelzone.

Dit model is als het ware de sociale opvulling van het Alonso-Muth-model. De lokalisatie van huishoudens komt zeer expliciet aan bod in dit model. De invloed van transportmogelijkheden komt maar in de marge aan bod. Voor vele huisgezinnen is de mobiliteit in die periode nog erg beperkt; alleen de rijksten kunnen zich het pendelen over grotere afstand naar de CBD veroorloven.

Figuur 3
De stadsmodellen van Burgess, Hoyt, Harris en Ullman

a Concentrisch model van stedelijk grondgebruik, naar Burgess (1925) b Het sectorenmodel van Hoyt (1939) c Het kernmodel van Harris en Ullman (1945)



Bron: Kesteloot, 1980

Burgess' model is zeer aantrekkelijk omdat de grote lijnen die hij schetst vrij snel in de realiteit kunnen worden teruggevonden. Zo ook b.v. voor het Antwerpse. Het "CBD-gevoel" ervaart men op de as van het Centraal Station – De Keyserlei – Meir – Groenplaats – Grote Markt. Ook buurten van de overgangzone, gekenmerkt door woningen van slechte kwaliteit, migrantenconcentraties, criminaliteit kunnen we in Antwerpen gemakkelijk aanwijzen: het Schipperskwartier, de Borgerhoutse wijken die aansluiten bij het Centraal Station. Niet alleen daar maar in alle straten aansluitend bij de CBD-as zien we de resultaten van de speculanten die hopen op een uitbreiding van de economische kern: leegstand, kaalslag en kansarmoede. De drie opeenvolgende verschillende woonzones die Burgess beschrijft vinden we in het Antwerpse b.v. langs de as St.-Jansplein (arbeiders) – Merkssem (middenklasse) – Brasschaat (hogere klasse). Nochtans zal iemand die de stad beter bekijkt vrij snel kunnen opmerken dat het model te eenvoudig is. Het model van Burgess is ontworpen binnen een aantal beperkingen. Het belangrijkste verschil met de snel groeiende, uit het niets opschietende Amerikaanse steden is dat Antwerpen zoals de meeste Europese steden geënt werd op een historisch patroon.

Hoyt formuleerde in 1939 een stadsmodel bestaande uit radiale sectoren. Zijn model kwam tot stand na de studie van de ruimtelijke patronen van huurprijzen in 142 Noord Amerikaanse steden. Zijn stadsmodel bestaat uit een CBD waarrond sectoren liggen waarin gezinnen van gelijke sociale status zich concentreren.

Binnen het gebied waar de functie *wonen* overheerst ontstaan sectoren met een verschillende sociale opvulling. De meest gewaardeerde woonzones liggen ver van de industrie, aan de waterkant of nabij een park, op hogere gronden, langs de snelste verbinding naar het centrum. Het wonen is daar duur en de eerste keuze is aan de rijksten. De rest van de bevolking moet elders een woning zoeken. De sectoren met de hoogste sociale status liggen nooit naast sectoren van de laagste sociale status; ze worden gescheiden door sectoren met een middelmatige sociale status.

Ook het model van Hoyt is verzoenbaar met de biedrentetheorie, immers de hogere inkomensklassen hebben ook hier de eerste keuze voor een woonplaats. In tegenstelling tot het Alonso-Muth-model, dat uitgaat van een fysisch homogene omgeving, houdt Hoyt wel expliciet rekening met de invloed van de aard van de fysische omgeving op de woonvoorkeur en de uitbouw van de transportinfrastructuur. Daardoor ontstaat het sectorieële patroon, dat echter geen tegenspraak tegenover de concentrische modellen inhoudt.

Ook in dit model komt de lokalisatie van huishoudens dus expliciet aan

bod. Hoyt verwijst veel meer naar de rol van de transportmogelijkheden bij het tot stand komen van de sectoren. Langs de assen met de snelste verbindingen naar de CBD zijn in het model de meest prestigieuze woonwijken te vinden. Hoyt houdt echter helemaal geen rekening met een ruimtelijk beleid dat tot zeer grote afwijkingen van zijn model kan leiden. Waar de Antwerpse realiteit afwijkt van de grote lijnen van het model van Burgess, bieden de inzichten van Hoyt vaak een verklaring. De enclave van rijkere rond het Antwerpse stadspark, nabij de CBD, is een voorbeeld van het bijeenwonen van een gelijke sociale groep in een sector van de stad. Op het niveau van het stadsgewest vinden we de meest prestigieuze woonsector in het oosten, aansluitend bij de "landelijke" Voorkepen, zeer goed ontsloten met autosnelwegen. In het zuiden is er vanuit Hoboken en richting Rupelstreek een woonsector met een lage sociale status, aansluitend bij een weinig aantrekkelijk industrieel landschap.

Harris en Ullman stelden in 1945 een stadspatroon met meerdere centra voor: het "multiple nuclei"-model.

Het model ontstaat omdat in de nabijheid van belangrijke nieuwe verkeerswegen en verkeersknooppunten nieuwe centra van industrie, handel of diensten kunnen ontstaan. Industrie b.v. vestigt zich aan nieuw aangelegde spoorwegen, nieuwe handelszaken kiezen b.v. de nabijheid van op- en afritten van drukke autowegen als vestigingsplaats. De stad is een complex geheel dat rondom meerdere centra georganiseerd is. Hoe groter de stad hoe meer centra en hoe meer gespecialiseerde clusters waar gelijkaardige activiteiten speciale voorzieningen ter beschikking hebben en kunnen profiteren van agglomeratie-effecten. Anderzijds zijn er ook activiteiten die elkaar afstoten, b.v. industrie en wonen. Wie de hoogste grondprijs kan betalen heeft de eerste keuze.

Tegenover de assumptie van *een stad* met slechts één centrum houden Harris en Ullman rekening met *meerdere centra*. Maar ook dan blijft de biedrentetheorie geldig, rond elke kern afzonderlijk herhaalt zich de redenering van het Alonso-Muth-model.

Ook in Antwerpen vinden we meerdere kernen terug van gespecialiseerde activiteiten. De concentratie van elektronicazaken op de Sint-Katelijnevest, interimbureaus aan de Kipdorpbbrug, delicatessenzaken in de Korte Gasthuisstraat zijn voorbeelden van concentraties van gelijksoortige activiteiten die profiteren van specifieke lokalisaties die leiden tot agglomeratie-effecten. Het samenwonen van de Joodse gemeenschap binnen een straal rond de synagogen, de concentratie van de sociale groep die recht heeft op sociale huisvesting zoals in de Sint-Andrieswijk zijn voorbeelden van residentiële kernen.

• *Toetsen van de klassieke stadsmodellen aan de realiteit*

De opkomst van kwantitatieve methoden heeft een massa onderzoek op gang gebracht, dat deze modellen ging toetsen aan de realiteit. Daarbij heeft de studie van de lokalisatie van de huishoudens altijd veel aandacht gekregen. Bekijkt men de kenmerken van de huishoudens op kaart, dan komen de volgende patronen naar voren. De demografische kenmerken (leeftijd, gezinsgrootte, geslacht) hebben een concentrisch patroon, sociaal-economische factoren (inkomens, beroep, onderwijsniveau, comfort van de woning) tonen een sectorieel patroon, etnische en culturele kenmerken (buitenlandse afkomst, religieuze overtuiging) tonen een meerkernig patroon. De werkelijkheid wordt het best beschreven door een superpositie van deze verschillende patronen. Ook in Antwerpen blijkt deze beschrijving nog steeds op te gaan; de kaarten in de stadsatlas van De Winter en Kesteloot (1983) illustreren dit uitgebreid. Mobiliteitsmogelijkheden en transportkosten krijgen in deze kwantitatieve benaderingen weinig of geen aandacht, dit in tegenstelling met de rol die ze in de oorspronkelijke modellen speelden.

2.2 Maatschappijkritische stadsgeografie

Harvey (1973) is de pionier in een fundamenteel andere aanpak van de studie van de stedelijke fenomenen; hij zette zich expliciet af tegen de klassieke stadstheorieën. Volgens Harvey doen die niet meer dan het identificeren, het beschrijven van het stedelijk probleem. Deze theorieën beschrijven b.v. dat arme groepen wonen waar ze het zich kunnen veroorloven. Harvey wil meer: hij wil dat de biedrentetheorie niet meer opgaat. Daarvoor moeten uiteraard de mechanismen die de biedrente voortbrengen, geëlimineerd worden. De maatschappijkritische aanpak heeft zich vooral toegelegd op het blootleggen van deze mechanismen.

Net als in de klassieke stadsmodellen stelt deze benadering sociale segregatie en residentiële differentiatie vast. Sociale segregatie betekent dat huishoudens met dezelfde kenmerken in elkaars buurt wonen. Residentiële differentiatie betekent dat woningen gegroepeerd in een bepaalde buurt gemeenschappelijke kenmerken hebben. De maatschappijkritische stadsgeografie wil op twee vragen een antwoord geven: hoe komen de verschillende woonbuurten tot stand en hoe komen bepaalde bevolkingsgroepen in een bepaalde buurt terecht?

Tabel 2

Ruimtelijke structuur en sociaal-economische organisatie

ECONOMISCHE GROEIPERIODE	CONCURRENTIELE ACCUMULATIE	EXTENSIEVE ACCUMULATIE	INTENSIEVE ACCUMULATIE
1850-1873-1896	1896-1920-1945	1945-1973-?	
BRON VAN KAPITAALSACCUMULATIE	Verhoging van de absolute meerwaarde door verlenging arbeidsduur en/of verlagen van de werkelijke lonen	Verhoging van de relatieve meerwaarde door produktiviteitsverhoging (betere machines, arbeidsverdeling)	Verhoging relatieve meerwaarde door produktiviteitsverhoging (doorgedreven arbeidsverdeling, bandwerk)
ORGANISATIE VAN DE ARBEID	Samenwerking-gebruik van machines	Taylorisme	Fordisme
LOONNIVEAU	Levensminimum schoumelingen volgens vraag en aanbod van arbeidskracht	Tweemaal zo hoog vanteert volgens kost van levensonderhoud	Constante stijging in functie van produktiviteitsstijging sociale zekerheid
REPRODUKTIE VAN DE ARBEIDSKRACHT	Onvoldoende aangevuld door nieuwe inbreng vanuit platteland	Eenvoudig-voldoende	Uitgebreid inschakeling van vrouwen en ongeschoolde gasarbeiders
ROL VAN DE HUISVESTING	Beschuttingsfunctie	Reproductie arbeidskracht	Consumptie
STEDELIJKE GROEI	Verdichting van de stad	Deconcentratie van centrale stadsdeelte suburbanisatie	Stadsgewestvorming massale suburbanisatie verval binnenstad
VERPLAATSIING NAAR HET WERK	Te voet	Openbaar vervoer	Privé autovervoer

Bron: De Lannoy en Kesteloot, 1990

• Residentiële differentiatie

Wat de eerste vraag betreft onderscheiden deze analyses drie grote periodes, die globaal overeenkomen met de vroeger beschreven urbanisatie-, suburbanisatie- en desurbanisatiefase. Nieuw is dat zij expliciet aangeven hoe de ruimtelijke structuur (huisvesting, stedelijke groei, verplaatsing naar het werk, lokalisatie van sociale klassen) een weerspiegeling is van de sociaal-economische organisatie van de maatschappij (economische groei, organisatie van de arbeid, loonniveau) (tabel 2). Ook in de maatschappijkritische analyses is men nog vrij vaag over wat na de desurbanisatie komt. Men stelt een terugloop van de suburbanisatie vast. Deze verminderde uitwijking is voor het grootste deel toe te schrijven aan de economische crisis. De afname van de koopkracht bemoeilijkt het dure wonen in de randgebieden. Recente cijfers moeten bekeken worden om vast te stellen of de recente economische heropleving geen nieuwe suburbanisatie op gang bracht. Toch zou niet alleen een negatieve keuze voor afname van suburbanisatie zorgen, vooral jongeren die in de suburbane zone opgroeiden zouden nu bewust kiezen voor een woonplaats in de stad. Die stedelijke ruimte wordt door steeds meer jongeren boeiend gevonden. Het boeiende ligt in het feit dat de stad hervormd wordt door een nieuwe waarde in de maatschappij, nl. flexibiliteit. Flexibiliteit van arbeidstijd, van produktiewijze, van consumptievoorkeuren, van investeringen én van het ruimtegebruik. De stedelijke ruimte lijkt nogal wat voordelen te bieden voor deze "flexibele" maatschappelijke organisatie. Het stedelijke leefmilieu wordt weer aantrekkelijker, maar of dit voor de functie *wonen* ook de trend kan omkeren is nog de vraag: voor ieder gezin dat vertrekt komt vaak slechts een alleenstaande in de plaats. Bovendien vragen nieuwe en groeiende industrie, handel en diensten meer ruimte in de stad en beconcurreren zo ook de woonfunctie verder.

• Sociale segregatie

Via de werking van de huisvestingsmarkt wil men ook verklaren hoe bepaalde huishoudens op een bepaalde plaats in de stad terecht komen. In alle grote steden is er immers sprake van een sociale segregatie, dit wil zeggen dat het samenwonen van inwoners met dezelfde bevolkingskenmerken niet toevallig is. De bevolkingsgroepen met verschillende sociale, etnische en demografische kenmerken kunnen volgens deze analyse allemaal herleid worden tot groepen met hogere of lagere inkomens en bijgevolg verschillende economische mogelijkheden (tabel 3).

Tabel 3

De werking van de huisvestingsmarkt

Inkomenspeil van de bewoners	Te laag inkomen voor eigendomsverwerving	Voldoende inkomen voor eigendomsverwerving			
Woningmarktsectoren	Residuele huursector	Sociale huursector	Gesubsidieerde koopsector	Hypothecaire koopsector	Rechtstreekse koopsector
Lokalisatie	19de-eeuwse kernstad (afbetaalde woningen)	Periferie (groepsbouw op goedkope gronden)	Periferie (individuele bouw op goedkope gronden)	Periferie (individuele bouw op goedkope gronden)	Aangenaam woonmilieu
Overheidsinterventie		Tussenkost in de produktiekosten van huurwoningen	Koop- en bouwpremie	Tussenkost in hypothecaire leningen	

Bron: naar De Lannoy en Kesteloot, 1990

Zo is er een groep die economisch niet de mogelijkheden heeft om een eigen woning te verwerven; deze groep maakt gebruik van de huursector. Een deel van hen kan gebruik maken van een sociale woning; deze hebben echter ook een kostprijs en zijn slechts in beperkte mate voorhanden. Wie geen sociale woning kan betalen of op de wachtlijsten blijft staan, is aangewezen op de resthuursector. Deze bestaat uit verwaarloosde, afgeschreven wooneenheden. Wie wel een eigen woning kan verwerven behoort tot de koopsector. Sommigen onder hen huren toch nog een woning, vaak omdat ze nog geen definitieve woonplaatskeuze gemaakt hebben. Zij kunnen de hogere huren betalen van de privéhuursector. Binnen de eigenaars van woningen kunnen drie groepen onderscheiden worden; de indeling hangt samen met hun economische mogelijkheden. Enkele witte raven behoren tot de rechtstreekse koopsector: zonder financiële hulp kunnen ze een woning verwerven. Een tweede groep moet toch bij een bank aankloppen voor een hypothecaire lening. Een derde groep kan alleen maar een woning verwerven dankzij premies verleend door de overheid. Mobiliteitsmogelijkheden komen in deze verklaring niet voor.

3. Doorlichting van het toekomstig verkeers- en vervoersbeleid

Tot nu toe volgde ik bij de analyse steeds dezelfde weg: vanuit de verstedelijkingstheorieën werd ingezoomd op de lokalisatie van de huishoudens en in een derde stap werd de rol van de mobiliteit opgespoord. In de volgende analyse volg ik de omgekeerde werkwijze: vanuit de nieuwe voorstellen die in het kader van verkeers- en vervoersplannen worden geformuleerd (Sauwens, 1990) wordt de invloed op de lokalisatie van de huishoudens ingeschat en worden uiteindelijk ook mogelijke gevolgen voor de verstedelijking geschetst.

De stelling die ik hier wil verdedigen is dat *veel van de recent genoemde oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek (vooral i.v.m. de congestie op piekuren) de verdere verspreiding van huishoudens zeker niet zullen afremmen, maar integendeel in sommige gevallen nog zullen stimuleren*. Het gevolg is dan een verdere ongewenste verstedelijking van Vlaanderen. Van der Haegen (1987) schetste reeds hoe het voorbijge beleid door de subsidiëring van het woon-werkverkeer de uitholling van de steden tot gevolg had.

Met verschillende maatregelen vergemakkelijkt men de verplaatsing van de sub-urbane pendelaar naar de stad. Zowel voor het privévervoer (vooral de auto) als voor het openbaar vervoer zijn er zulke voorbeelden op te noemen. Voor wat betreft de verplaatsing met de auto vanuit suburbaan ge-

bied zullen de volgende zaken voor een snellere verbinding zorgen: opheffen van knelpunten in de wegverbindingen, capaciteitsverruiming door voltooiing van het wegennet en door snelheidsregulering, stimuleren van carpooling met eventueel aparte carpoolstroken en opheffen van parkeerrestricties of lagere parkeertarieven, introductie van telematica voor filedetectie, signalisatie en online verkeersinformatie aan de automobilist. Ook alternatieven in het domein van het openbaar vervoer zullen de verbinding tussen suburbane zone en centrum verbeteren: uitbreiding van het net in congestiegebieden, spitsbussen, snelbussen, belbussen, sneltrams, integratie van de verschillende openbare vervoerlijnen (dienstregeling integreren, tarifiering coördineren). Ook de integratie tussen privé- en openbaar vervoer zal zorgen voor verbeteringen in de verbinding tussen stad en omgeving: infrastructuur voor voor- en natransport, parkeervoorzieningen bij haltes voor openbaar vervoer, treintaxi's.

Al deze maatregelen zijn vooral tijdbesparend voor de individuele gebruiker, soms ook kostenbesparend. Ze zorgen voor een snellere doorstroming van het verkeer zonder dat daarom een hogere prijs moet worden betaald. Het tijd- en kostenelement zijn de twee centrale verklarende elementen in het Alonso-Muth-model. Een model dat ook bij ons nog steeds het globale ruimtelijke patroon voor de lokalisatie van huishoudens kan verklaren. Op basis daarvan *kunnen we voorspellen dat een vermindering van verplaatsingstijd en -kosten een verdere uitbreiding van het woongebied zal meebrengen.*

De verstedelijking zal dus mede door de nieuwe mobiliteitsmogelijkheden verder gaan. Dit zal op zijn beurt nieuwe verplaatsingsbehoeften creëren. Het lijkt erop dat deze vicieuze cirkel slechts zal kunnen worden doorbroken door de reële kosten van mobiliteit voelbaar te maken. Slechts dan kunnen we een meer rationele vestigingskeuze van de huishoudens verwachten.

In vele voorstellen echter wordt de *verantwoordelijkheid voor deze vestigingsplaatskeuze doorgeschoven naar de ruimtelijke ordening.* Men legt terecht expliciet het verband tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening. Bij de opsomming van concrete voorstellen beseft men echter niet dat deze inconsistent zijn met de nagestreefde ruimtelijke structuur.

De *huidige ruimtelijke plannen* bieden nog vele mogelijkheden voor een verdere suburbanisatie. Uit een studie van de GERV (1983, nu SERV) blijkt dat het gewestplan geen hulpmiddel is om verdere verstedelijking tegen te gaan, integendeel het versterkt dit proces. Rekening houdend met recente bevolkingsprognoses bieden de gewestplannen een enorm capaciteitsoverschot aan bouwgronden. Voor het Antwerpse

werd een meer gedetailleerde studie daarover gemaakt door Janssens (1990). Daaruit blijkt dat vooral de noordelijke en oostelijke rand van het stadsgewest *nog een relatief hoge reserve aan bouwmogelijkheden* hebben; ook Aartselaar en Lint scoren hoog. Binnen de huidige woonzones van het gewestplan zijn de mogelijkheden voor een verdere desurbanisatie voorzien. Zo kunnen de *grondprijzen laag gehouden worden*, wat volgens het Alonso-Muth-model impliceert dat er *een groter budget beschikbaar is voor verplaatsingen.* Misschien moet niet alleen bij de inplanting van een nieuw bedrijf, maar ook bij het goedkeuren van nieuwe verkavelingen een mobiliteitseffectrapport worden gevraagd.

Gezien de grote reserves bouwgrond binnen de stadsgewesten, moeten er zich nog eens goed over bezinnen of men de mobiliteit in heel het stadsgewestelijke gebied met inbegrip van de pendelaarswoonzone moet aanpakken. Een heel groot deel van Vlaanderen ligt immers binnen deze gebieden. Het is wellicht onmogelijk voor zo'n grote regio optimale mobiliteit te creëren. *Wellicht is het beter zich bij voorrang op de agglomeraties te richten:* dit zijn die delen van de stadsgewesten waar de bebouwing praktisch ononderbroken is. Dit zal al een hele opgave zijn. Bovendien is het, in het licht van het afremmen van de verstedelijking en het stimuleren van verdichting van functies, zeker niet wenselijk in de banlieue extra kansen op verstedelijking te creëren. Men moet dus *selectiever het "stadsgewestelijk" vervoer verbeteren.* Vooral omdat de mobiliteitsmaatregelen die moeten bijdragen tot aangenamer wonen in de steden, en de inspanningen voor stadsvernieuwing in het algemeen, onvoldoende lijken om de stad als woonomgeving te doen concurreren met de rustige, groene suburbane woonomgeving. Een beleid dat ook het vervoer naar de banlieue weer sneller maakt en goedkoop houdt, is zeker geen aansporing om in de leeglopende steden te gaan wonen. *De doorsnee Vlaming ziet nog steeds het grootste deel van zijn woonwensen in de suburbane zone in vervulling gaan; weinig vernieuwde stadsbuurten kunnen daar tegenop.* Wanneer het mobiliteitsbeleid nu ook de negatieve kantjes van het suburbaan wonen gaat wegnemen (nl. verminderen van de congestie bij de dagelijkse pendel), wordt de banlieue alleen maar aantrekkelijker.

Mobiliteitsaspecten zijn maar één van de vele zaken die de lokalisatie van huishoudens en de verstedelijking beïnvloeden. Een globaal ruimtelijk beleid is nodig om de verstedelijking in de hand te houden. Dit is echter maar op lange termijn te realiseren, en het zal nog langer duren voor men de vruchten ervan plukt. Het is dus hypocriet binnen een verkeers- en vervoersplan alle verantwoordelijkheid daarvoor naar de ruimtelijke planning te verschuiven. Men moet nu durven doordenken

en die maatregelen van het mobiliteitsbeleid nu uitsluiten die negatieve effecten voor de verstedelijking hebben.

Bibliografie

- ALONSO W. (1964), *Location and land use*, Cambridge, Harvard University Press.
- AN-HYP (1991), *De waarde van de onroerende goederen*, Antwerpen, An-Hyp Spaarbank.
- CABUS P. (1988), *De bijdrage van de geografie in het onderzoek naar de stedelijke ontwikkeling en de impact op het stedelijk beleid*. V.L.A.-symposium "Stadsgeografie", Antwerpen, UFSIA, 26 maart 1988, p. 135-185.
- CABUS P. (1989), *De stedelijke ontwikkeling in Vlaanderen en Brussel tussen 1947 en 1988*; Colloquium "Stads(v)lucht maakt vrij", Brussel, Agglomeratieraad Plaatselijk Sociaal-Kultureel Werk – Brusselse Raad Leefmilieu – Regionaal Instituut Samenlevingsopbouw, p. 1-34.
- CAESENS T. (1979), *De bewoonbaarheid van de Antwerpse binnenstad*, licentiaatsverhandeling, Antwerpen, UFSIA.
- CLARK D. (1982), *Urban geography*, Londen, Croom Helm.
- DE BRABANDER G. (1982), *Geographic, economic and sociological theories about urban phenomena: a bird's eye view on their history*. Handelingen van het 10de Internationaal Colloquium "Steden in ontwikkeling 19de-20ste eeuw", Spa, 2-5 september 1980, p. 61-87.
- DE BRABANDER G. (1985), "De crisis van de stedelijke leefbaarheid", *De Belgische stad van vandaag: waarheen?*, driemaandelijks tijdschrift van het Gemeentekrediet van België, speciaal nummer, jrg. 39, nr. 154, p. 219-229.
- DE BRABANDER G. (1990), *Mobiliteit, kost wat kost?* Symposiumboek "Mobiliteit in Beweging", Vereniging Leraars Aardrijkskunde, p. 61-78.
- DE BRABANDER G. en VERHETSEL A. (1990), "Het woon-werkverkeer binnen het verstedelijkingsproces", in: BLAUWENS G. (red), *De juiste weg*, Brugge, Marc Van de Wiele, p. 71-97.
- DE LANNOY W. en KESTELOOT C. (1990), "Het scheppen van sociaal-ruimtelijke ongelijkheden in de stad", in: Werkgroep Mort Subite (ed.), *Barsten in België*, Antwerpen, Uitgeverij EPO, pp. 143-177.
- DE WINTER K. & KESTELOOT C. (1983), "De ruimtelijke-sociale structuur van het Antwerpse stadsgewest", Leuven, *Acta Geographica Lovaniensia*, vol. 23.
- FRANCK L. (1929), *Weerspiegeld Antwerpen. Hoe 't vroeger was: onze schrijvers over hun stad*, Antwerpen, De Sikkel.
- GERV (1983), "Het gewestplan en de verstedelijking", *GERV-Berichten* 38, driemaandelijks tijdschrift, p. 57-103.
- HARVEY D. (1975), *Uitbuiting en de stad*, Amsterdam, Ekologische Uitgeverij.
- HOYT H. (ed:) (1939), *Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*, Washington, Federal Housing Administration.
- JANSENS L. (1990), *Verkavelingen in het Antwerpse stadsgewest*, Leuven, Interfacultair Instituut voor Stedebouw en Ruimtelijke Ordening.

- KESTELOOT C. (1980), "De ruimtelijke structuur van Brussel-Hoofdstad: kritische evaluatie van de faktoriële ecologie en alternatieve kijk op de stad", *Acta Geographica Lovaniensia*, vol. 19.
- LEEMANS S., PATTYN M., ROUSSEAU S. en VAN DER HAEGEN H. (1989), "De Belgische stadsgewesten 1981", *Statistische Studiën*, nr. 89.
- MUTH R. (1969), *Cities and Housing*, Chicago, Chicago University Press.
- PARK R., BURGESS E. en MCKENZIE R. (1925), *The City*, Chicago, University of Chicago Press.
- SAUWENS J. (1990), *Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen*, Brussel, Gemeenschapsministerie van Openbare Werken en Verkeer.
- VAN DE VOORDE E. en VERVECKEN G. (1990), "Vervoerproblemen in en rond Antwerpen: mogelijkheden voor een economische aanpak", *Jaarboek van het Koninklijk Aardrijkskundig Genootschap van Antwerpen*, p. 43-56.
- VAN DER HAEGEN H. (1987), *De uitgehohde stad*, Brussel, Koning Boudewijnstichting.
- VERHETSEL A. (1988), "Antwerpen nu: meekijken door het oog van een geograaf", *Nieuwe Tijdingen*, nr. 28, p. 25-31.
- VERHETSEL A. (1991), *Lokalisatie, gezinnen en mobiliteit: economisch-geografische verklaringen voor de lokalisatie van gezinnen*, Antwerpen, Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek, UFSIA.

Abstract

Mobility Policy and Urbanization The Dynamics of Household Localization

Flanders is characterized by cities in crisis and an urbanized countryside. This is a very unfavourable situation both from an economic and a social point of view: investments in services in the cities are insufficiently used and the scarce open space is disappearing at a very high speed. This article describes the dynamics of the localization of households. An explanation is looked for both in the classical theories of urbanization and in the more recent marxist theories. Special attention is paid to the role of mobility. Finally the author forecasts the influence of new propositions formulated in the new traffic and transport schemes on the localization of households and urbanization. The case of Antwerp is used exemplarily.