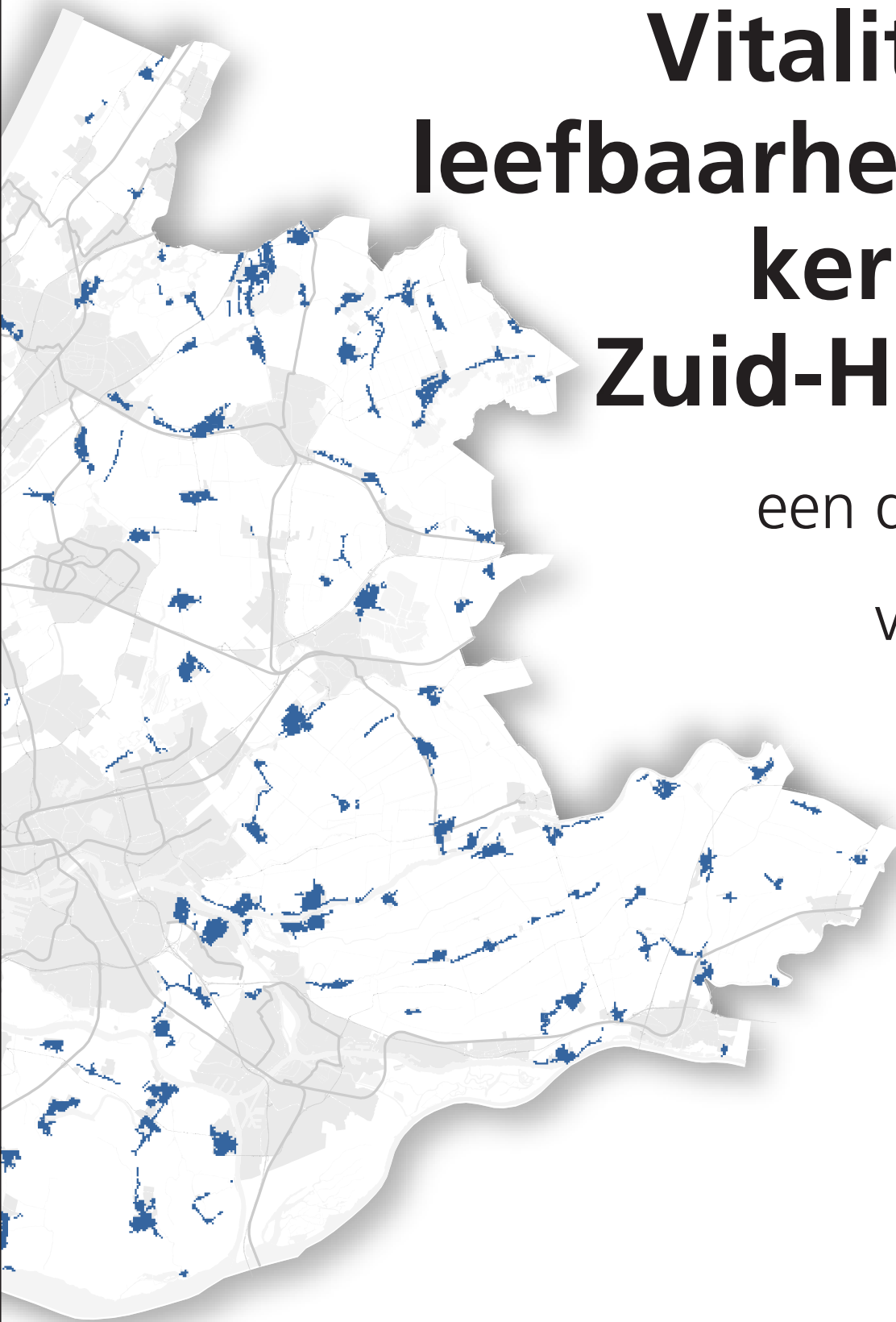




provincie **HOLLAND**
ZUID

Vitaliteit en leefbaarheid van kernen in Zuid-Holland

een data-based
verkenning



Vitaliteit en leefbaarheid van kernen in Zuid-Holland



*Thema's: demografie, economie,
bereikbaarheid, leefbaarheid, vitaliteit, kernen*

*Provincie Zuid-Holland
Afdeling Ruimte, Wonen en Bodem
Bureau Verkenning en Monitoring
Programma Public Intelligence
November 2018*



Inhoudsopgave

Samenvatting	1
Hoofdstuk 1	
Inleiding	4
Hoofdstuk 2	
Kernen in Zuid-Holland	8
Hoofdstuk 3	
Zelfstandige vitaliteit	14
Hoofdstuk 4	
Verbonden vitaliteit	28
Hoofdstuk 5	
Leefbaarheid	40
Hoofdstuk 6	
Kansen voor vitaliteit door grote opgaven	48
Hoofdstuk 7	
Nabeschouwing	56
Literatuur	59
Bijlagen	61

Samenvatting

Aanleiding en doel

Bij de bespreking van de verstedelijkingsstrategie van Zuid-Holland eind 2017 hebben Provinciale Staten aandacht gevraagd voor de vitaliteit van de kleinere kernen in de provincie. Ook op de verstedelijkingsconferentie van 7 december 2017 werd dit nadrukkelijk aan de orde gesteld door bestuurders van gemeenten met deze kernen binnen hun grenzen (Coalitie Ommelanden).

Dit heeft geleid tot een strategische verkenning naar de vitaliteitsontwikkeling van kleinere kernen in Zuid-Holland. Deze bestaat uit drie deelverkenningen. Dit rapport is het resultaat van één daarvan.

Met deze verkenning is beoogd om kernen in Zuid-Holland onderling te vergelijken op vitaliteit en leefbaarheid. Dat is gebeurd vanuit het gegeven dat ze onderdeel uitmaken van een groter ruimtelijk-economisch netwerk. De resultaten van de verkenning worden gebruikt in regionale gesprekken in het kader van de Coalitie Ommelanden. Daarmee krijgen ook facts and figures in die gesprekken een plaats.

Afbakening en werkwijze

De verkenning richt zich op vitaliteit in economische en demografische zin en op leefbaarheid. Bij vitaliteit gaat in dit geval om de aanwezigheid en bereikbaarheid van werkgelegenheid en voorzieningen, en om de aanwezigheid van bewoners die draagvlak vormen voor die aanwezigheid. In deze verkenning gaat het dus niet om vitaliteit in de zin van weerbaarheid. Daarbij gaat het om hoe inwoners omgaan met sociale en economische ontwikkelingen waarmee de kern wordt geconfronteerd.

In de verkenning zijn kernen met elkaar vergeleken op vier aspecten.

- “Zelfstandige” vitaliteit. Daarbij gaat het om de vitaliteit van de kern zelf, dus nog los van zijn

omgeving. Als indicatoren zijn gehanteerd: de aanwezigheid van voorzieningen en arbeidsplaatsen per inwoner en de leeftijdsopbouw. Bij voorzieningen is een onderscheid gemaakt tussen dagelijkse en “stedelijke” voorzieningen. Bij de laatste gaat het bijvoorbeeld om ziekenhuizen, theaters en hoger onderwijs.

- “Verbonden” vitaliteit. Zoals gezegd maken de kernen deel uit van een netwerk. Voorzieningen en werk zijn niet in dezelfde omvang in elke kern aanwezig, maar ze zijn in het algemeen in Zuid-Holland wel bereikbaar doordat afstanden relatief klein zijn en openbaar vervoer relatief frequent. Om dat in beeld te krijgen, zijn per kern de bereikbaarheid van banen en voorzieningen op verschillende afstanden en met verschillende modaliteiten geanalyseerd.
- Leefbaarheid. Dit begrip wordt vaak in combinatie met vitaliteit gebruikt. Leefbaarheid is een ruimer begrip. Onder leefbaarheid van een kern is in dit verband verstaan: de aantrekkelijkheid of geschiktheid om er te leven. Daarbij gaat het om bereikbaarheid van voorzieningen, bevolkingssamenstelling, woningkwaliteit, omgevingskwaliteit en sociale veiligheid.
- Kansen grote opgaven. Per kern zijn de kansen geanalyseerd die grote bovenregionale opgaven kunnen bieden om op termijn de vitaliteit van de kern te versterken doordat ze relatief veel werkgelegenheid met zich meebrengen. Het gaat daarbij om de opgaven die zijn beschreven in het Verstedelijkingsprogramma Zuid-Holland, zoals bijvoorbeeld energietransitie.

Voor het eerste aspect zijn voor de genoemde factoren data per kern verzameld met behulp van de statistieken van onder meer het CBS. Vervolgens zijn deze vertaald naar scores op een schaal van één tot vijf. Voor de andere drie aspecten zijn data en scores van bestaande data-analyses gebruikt.

Vervolgens zijn de resultaten van de verschillende aspecten met elkaar vergeleken. Hiermee kan

bijvoorbeeld worden gezien welke kernen met een lage zelfstandige vitaliteit beschikken over een hoge verbonden vitaliteit en/of een hoge leefbaarheid. Uitkomsten zijn waar mogelijk geduid met behulp van literatuur over vitaliteit en leefbaarheid.

De methodiek is getest in gesprekken met ambtelijke vertegenwoordigers van een regio. Kaarten, figuren en onderliggende data zullen beschikbaar komen via de webpagina Staat van Zuid-Holland.

Conclusies en aanbevelingen

- De werkwijze lijkt heel geschikt om regionale gesprekken over vitaliteit en leefbaarheid te faciliteren. Die voorlopige conclusie kan worden afgeleid van de testgesprekken. Vooral het onderscheid tussen de vier aspecten werkt verhelderend. De uitkomsten (scores) moeten niet als absoluut gegeven worden beschouwd, maar – met de hieronder gegeven algemene conclusies - als indicatie en illustratie. Aanbeveling is om in de regionale gesprekken naast deze kwantitatieve informatie ook de kwalitatieve onderzoeken uit de strategische verkenning Vitale kernen mee te nemen.
- De zelfstandige vitaliteit is in het algemeen hoger naarmate de kern groter is. Dit is ook als het werk/voorzieningenniveau wordt afgezet tegen het aantal inwoners. Vanaf 2.000 inwoners is er doorgaans een compleet pakket dagelijkse voorzieningen en zijn de verschillen in aantal voorzieningen per inwoner tussen kleine en grote kernen niet erg groot. Onder die grens, met name onder de 1.000 inwoners, wordt de vitaliteit aanzienlijk minder en de verschillen binnen grootteklassen groot. In de categorie 250-500 inwoners is er meestal nog één dagelijkse voorziening, daaronder wordt dat uitzonderlijk.
- De verbonden vitaliteit hangt vooral af van waar de kern ligt in Zuid-Holland en om welke functie (werk/voorziening) en modaliteit het gaat. De bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen per auto op korte afstand (5 minuten) is bijna overal in

Zuid-Holland relatief hoog. Over alle functies en modaliteiten heen is de verbonden vitaliteit het hoogst in en tussen Rotterdam en Den Haag en in de buurt van Schiphol. De laagste scores komen voor op de eilanden en waarden, vooral in het zuidwesten van Zuid-Holland en op afstand van provinciale wegen. Een tiental kernen heeft zowel een (zeer) lage zelfstandige vitaliteit als een (zeer) lage verbonden vitaliteit. Vooral daar zou verbonden vitaliteit een aandachtspunt moeten zijn.

- Leefbaarheid geeft weer een ander beeld. Nogal eens is deze het tegengestelde van de mate van vitaliteit. Zo scoren oude stadswijken in grote steden het slechtst op leefbaarheid en best op vitaliteit. Omgekeerd blijken nogal wat niet-zo-vitale kernen juist zeer leefbaar. Veel kernen onttrekken zich aan deze “vitaliteitsparadox”: daar zijn vitaliteit én leefbaarheid hoog. Weinig van beide komt niet voor. Maar enkele kernen zitten daar wel tegenaan. Vooral daar zou de combinatie vitaliteit-leefbaarheid een aandachtspunt moeten zijn.
- Grote (boven)provinciale opgaven kunnen kansen voor vitaliteit met zich meebrengen. Voor kleine kernen betreft dit vooral de opgaven energietransitie en klimaatbestendigheid. Opvallend is dat veel kansen vanuit die opgaven zich voordoen in het zuidwesten van Zuid-Holland, vanwaar nu relatief weinig banen bereikbaar zijn.
- Vitaliteit en leefbaarheid van kleine kernen in Zuid-Holland verdienen een positief frame. Zuid-Holland beschikt over een brede waaier aan kernen van verschillende combinaties van grootte, vitaliteit en leefbaarheid. Bij elkaar biedt dat een uniek vestigingsmilieu met veel verschillende, vlak bij elkaar gelegen, mogelijkheden voor alle levensfasen en leefstijlen. Kleine kernen spelen een belangrijke rol daarin. Deze zijn over het algemeen zeer leefbaar, terwijl voorzieningen en werk aanwezig of anders goed bereikbaar zijn. Het verdient aanbeveling om uit te gaan van zo’n positief frame en daarbinnen de aandacht te richten op de enkele uitzonderingen, die er zeker zijn.

Hoofdstuk 1

Inleiding

HOOFDSTUK 1

Inleiding

Kernen van Zuid-Holland: samen een dynamisch en divers netwerk

Zuid-Holland is een dynamische provincie. Met ongeveer 1.300 inwoners per vierkante kilometer (in Nederland is dat ongeveer 510) is het de dichtstbevolkte provincie van Nederland en Europa. De provincie kent verschillende regio's met een grote diversiteit aan steden, dorpen en buurtschappen.

De bevolking van de provincie groeit. Maar niet elke regio binnen de provincie groeit. Naar verwachting zullen op termijn enkele regio's te maken krijgen met een stationaire bevolkingsomvang of lichte krimp, terwijl sprake is van bevolkingsgroei in andere regio's. Dat brengt ook veranderingen in de bevolkingssamenstelling met zich mee. De bevolking groeit vooral daar waar buitenlandse migranten en studenten zich vestigen. Op die plaatsen blijft ze gemiddeld jong. Waar weinig of geen groei plaatsvindt, vindt net zoals in grote andere delen van Nederland en Europa, vergrijzing plaats.

Naast deze demografische verschillen, is er ook een grote diversiteit aan ruimtelijke, sociale en economische kenmerken tussen de regio's in de provincie Zuid-Holland. Sommige transities kloppen op de deur van Zuid-Holland terwijl andere al hun plek aan het vinden zijn.

Energievernieuwing, klimaatadaptatie, een circulaire economie, digitalisering en technologische vernieuwing zijn hier voorbeelden van.

Andere ontwikkelingen die kernen raken, betreffen het gedrag van producenten en consumenten van goederen en diensten. Denk daarbij aan schaalvergroting, internet winkelen en toenemende mobiliteit. Hierdoor clusteren voorzieningen op een centraal gelegen punt, of het aantal vestigingen neemt af. De vraag is in welke mate hier sprake van is en of dit de leefbaarheid en vitaliteit van kernen en hun netwerk beïnvloedt.

In een dichtbevolkt gebied als Zuid-Holland staan kernen niet op zichzelf. Elke kern functioneert in een groter, polycentrisch en fijnmazig, netwerk van grotere en kleinere kernen. De effecten worden dan ook niet geïsoleerd benaderd voor een kern, maar in

netwerkverband.. Om deze reden is deze verkenning niet alleen op het schaalniveau van wat er in een kern zich afspeelt, maar ook hoe zich dit verhoudt tot wat er in het netwerk gebeurt.

Vitaliteit en leefbaarheid van kernen

De termen leefbaarheid en vitaliteit staan centraal in dit rapport. Deze termen worden vaker gebruikt. Maar wat zijn leefbaarheid en vitaliteit precies? Er zijn verschillende definities. In de paragrafen daarover beschrijven wij exact hoe deze begrippen in deze verkenning zijn afgebakend. De in deze verkenning gebruikte definitie komt erop neer dat een woning op de hei ultiem leefbaar is. Hier is weinig geluidsoverlast, verontreiniging en weinig criminaliteit. Maar wanneer je vanaf de hei jouw kinderen naar school moet brengen, boodschappen wilt doen of naar je baan wilt gaan met het openbaar vervoer wordt het lastiger. Daarom is een woning op de hei ook niet vitaal. De tegenhanger is een woning op Schiphol. Deze woning is goed bereikbaar per OV, fiets en auto. Winkels en banen zijn gelegen op een steenworp. Deze locatie is zeer vitaal, maar tegelijkertijd ultiem niet-leefbaar.

Zo zwart-wit als hierboven geschetst is, is de werkelijkheid echter (gelukkig) niet. Op de hei en naast landingsbanen mogen in de regel geen woningen worden gebouwd. Juist omdat dit onderzoek kernen niet geïsoleerd benadert, is niet enkel gekeken naar de zelfstandige vitaliteit van een kern. Door het netwerk is ook sprake van verbonden vitaliteit. Als een kern een bepaalde voorziening zelf niet heeft, dan is er een grote kans dat een kern in de buurt die voorziening wel heeft.

Omdat er een grote verscheidenheid is aan grote en kleine kernen, is onderscheid gemaakt in voorzieningen. Dagelijkse voorzieningen hebben alle inwoners, in de loop van hun leven, regelmatig nodig. Dit zijn voorzieningen zoals een kinderdagverblijf, basisschool, bushalte of supermarkt. Voor kleine kernen is de

aanwezigheid van juist deze voorzieningen vaak essentieel voor zelfstandige vitaliteit. Een deel van de inwoners heeft stedelijke voorzieningen nodig, maar niet erg regelmatig. Dit zijn voorzieningen zoals een warenhuis, theater of hogeschool. Veel kernen hebben deze voorzieningen niet zelf. Inwoners kunnen deze voorzieningen met een bepaalde reisafstand bereiken. Voorzieningen en banen kunnen bereikt worden per fiets, auto of openbaar vervoer.

Doel en context van de verkenning

In dit rapport is beschreven hoe de demografie, voorzieningen, bereikbaarheid van voorzieningen en de economie de al dan niet aanwezige verbonden of zelfstandige vitaliteit van een kern vormen. Daarnaast is inzichtelijk gemaakt hoe leefbaar de kernen zijn en hoe de vitaliteit en de leefbaarheid samengaan met elkaar. Ook wordt een indruk gegeven van welke grote opgaven waar van betekenis kunnen zijn voor de vitaliteit in de toekomst. Zo wordt inzichtelijk welke opgaven spelen in kleine kernen en waar mogelijk de (verbonden) vitaliteit in de provincie Zuid-Holland onder druk staat.

Deze verkenning staat niet op zichzelf. In het kader van het actieplan Vitale kernen is tegelijkertijd via meerdere sporen onderzoek verricht naar vitaliteit en leefbaarheid van kernen. Deze verkenning is kwantitatief ingestoken. Daarmee is deze dan ook niet compleet en hoort deze verkenning in het licht gehouden te worden van kwalitatieve uitkomsten van de andere sporen.

Afbakening en werkwijze op hoofdlijnen

De verkenning richt zich op vitaliteit in economische en demografische zin en op leefbaarheid. Bij vitaliteit gaat het in dit geval om de aanwezigheid en bereikbaarheid van werkgelegenheid en voorzieningen, en om de aanwezigheid van bewoners die het draagvlak vormen voor die functies. In deze verkenning gaat het dus niet

om vitaliteit in de zin van weerbaarheid. Daarbij gaat het om hoe inwoners omgaan met sociale en economische ontwikkelingen waarmee de kern wordt geconfronteerd. In de verkenning zijn kernen met elkaar vergeleken op vier aspecten: zelfstandige vitaliteit, verbonden vitaliteit, leefbaarheid en kansen grote opgaven. In de volgende hoofdstukken worden deze begrippen verder gedefinieerd en resultaten van de analyses getoond. Voor het eerste aspect zijn, op basis van de gebruikte definities, voor de genoemde factoren data per kern verzameld met behulp van de statistieken van het CBS, BAG, Kadaster, Bedrijvenregister en LISA. Vervolgens zijn deze vertaald naar scores op een schaal van één tot vijf. Voor de andere drie aspecten zijn data en scores van bestaande data-analyses gebruikt.

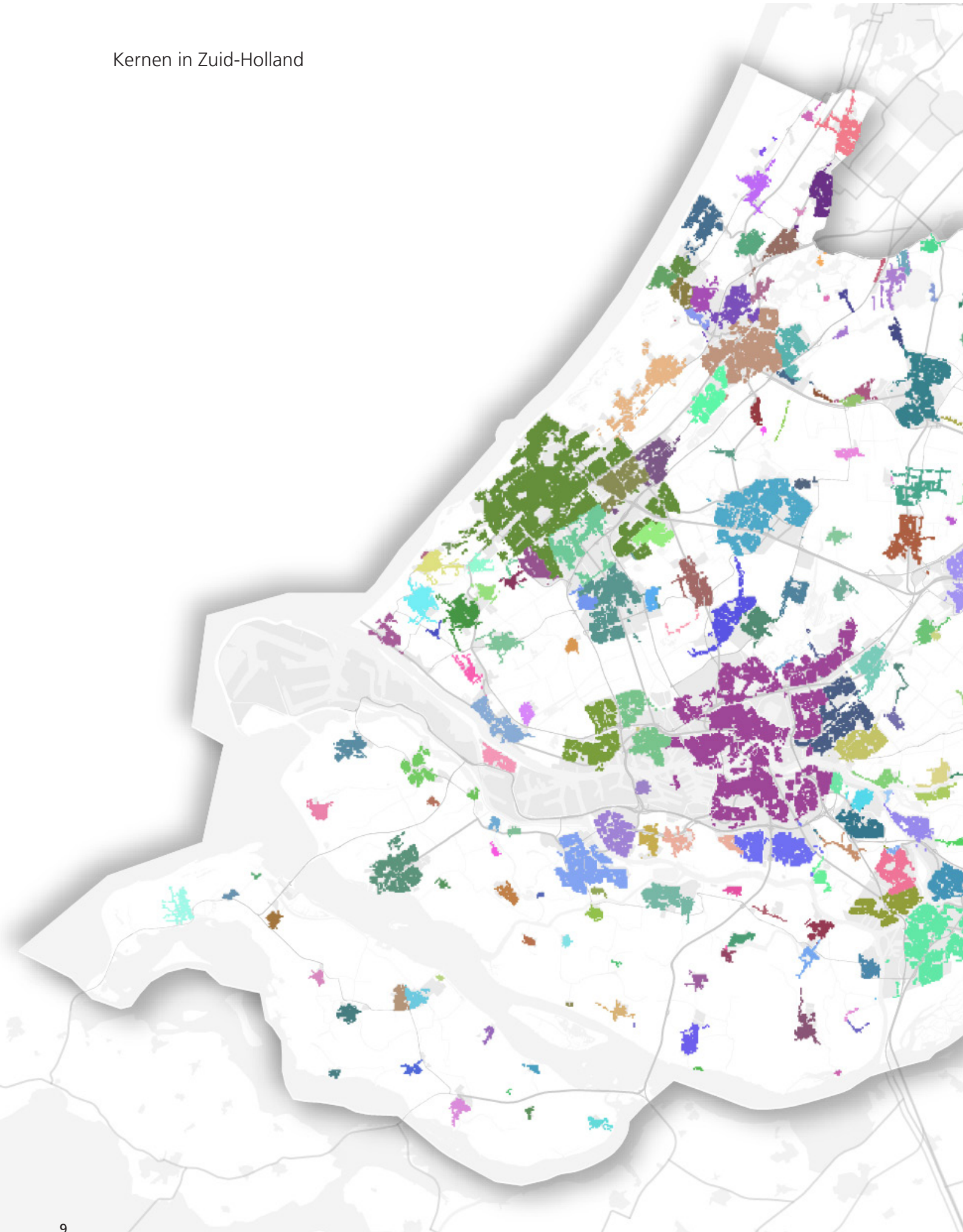
Vervolgens zijn de resultaten van de verschillende aspecten met elkaar vergeleken voor zowel kleine als grote (> 10.000 inwoners) kernen. Resultaten zijn geduid mede met behulp van literatuur over vitaliteit en leefbaarheid. De methodiek is getest in gesprekken met ambtelijke vertegenwoordigers van de regio Hoeksche Waard.

Benadrukt zij dat de scores en vergelijkingen benchmarks zijn tussen kernen in Zuid-Holland. Ze geven de positie aan van elke kern in het netwerk "Zuidelijke Randstad". In (inter)nationaal perspectief zijn de vitaliteit, met name de verbonden vitaliteit, en leefbaarheid van alle kernen hoog. Met andere woorden: de situatie van kernen met een lage score op meerdere aspecten moet niet worden gedramatiseerd, maar vraagt wel de aandacht.

Hoofdstuk 2

Kernen in Zuid-Holland

Kernen in Zuid-Holland



HOOFDSTUK 2

Kernen in Zuid-Holland

Definitie kern

Onder een kern verstaan we in deze verkenning: een aaneengesloten gebied met hoofdzakelijk een groep woongebouwen en minimaal 30 inwoners. Deze definitie is afgeleid van die van het CBS. De gehanteerde minimum omvang is iets ruimer gekozen dan bij CBS (50 inwoners) en vergelijkbaar met die van Koomen en Van Wilgenburg (10 woningen).

In de nationale statistiek zijn geen data over inwoners, voorzieningen etcetera beschikbaar op de schaal van kernen. Voor deze verkenning is daarom een kaart met kernen in Zuid-Holland gemaakt (kaart 1). Hierbij is gebruik gemaakt van GIS en de vierkantssystematiek van het CBS. Volgens deze kaart heeft Zuid-Holland 538 kernen.

Definitie kleine kern

Onder een kleine kern verstaan we: een kern tot 10.000 inwoners. Deze relatief ruime definitie is conform die van het CBS. Zuid-Holland heeft 62 grote en 476 kleine kernen.

In deze verkenning geanalyseerde kernen

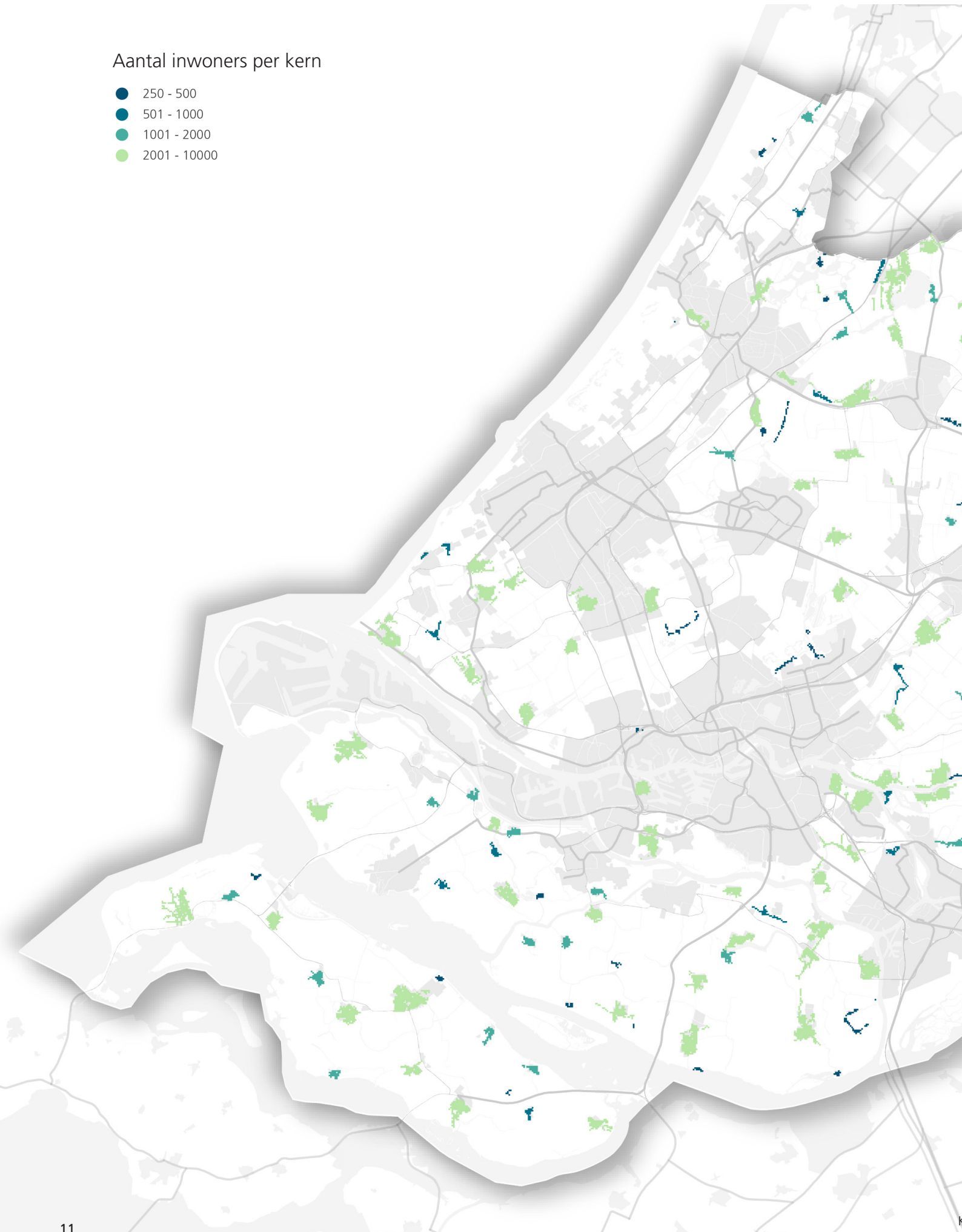
Tijdens het uitvoeren van de verkenning bleek het bij het maken van kaarten en grafieken onmogelijk om voor 538 kernen goed leesbare informatie te genereren. Anders gezegd: als de volgende kaarten en figuren dezelfde informatie over 538 kernen zouden weergeven, dan zouden die kaarten en figuren een grote brei worden. Voor de verkenning is daarom een ondergrens gekozen. Deze is bepaald op 250 inwoners. Ook bij bestaande onderzoeken over kleine kernen is dat een scheiding tussen grootteklassen. De analyse richt zich daarmee op het netwerk van 172 kleine kernen tussen 250 en 10.000 inwoners (kaart 2) en 62 grote kernen.

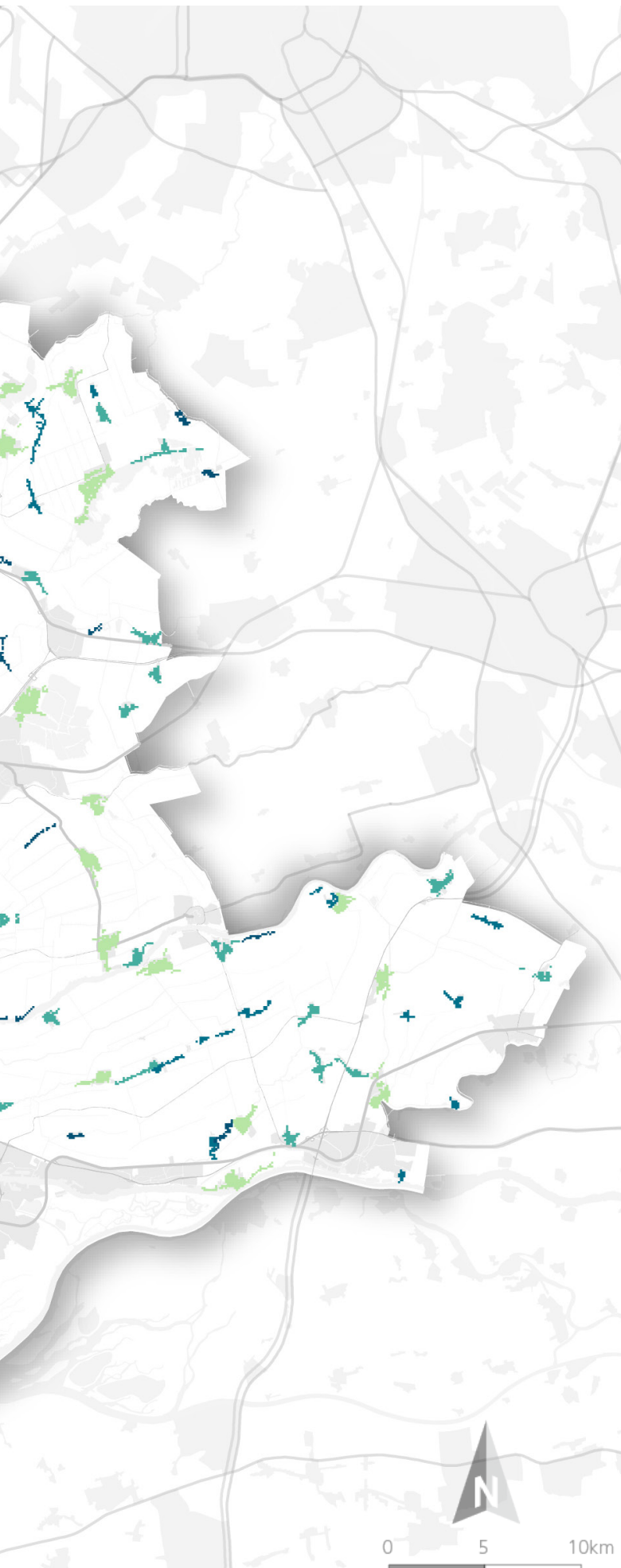


Kaart 1: Kernen in Zuid-Holland (Bron: CBS 2017, PDOK 2018, ESRI 2018)

Aantal inwoners per kern

- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000





Bij de keuze voor 250 inwoners als ondergrens is overwogen dat het bij kernen onder die omvang in de praktijk gaat om lintbebouwing zonder echte kern (kerk, plein), waar in elk geval in de huidige generatie zelden voorzieningen als een basisschool of supermarkt hebben gestaan. In dat geval kunnen dergelijke voorzieningen dus niet verdwijnen, behouden worden of terugkeren. Knelpunten, kansen en opgaven zijn van andere aard dan van de groepen daarboven. Verder is de groep kernen van 30-250 inwoners in Zuid-Holland qua aantal (303) zo groot dat ze de focus in de verkenning, die vooral een benchmarking is op voorzieningen en werk, anders zou leggen dan de bedoeling was.

Voor de goede orde: hiermee is niet gezegd dat deze groep allerkleinste kernen minder belangrijk zou zijn. Ze zijn alleen niet meegenomen in deze verkenning, om de hier vermelde redenen.

Hoofdstuk 3

Zelfstandige vitaliteit



Dagelijkse voorzieningen



Stedelijke voorzieningen



Arbeitsplaatsen



Leeftijdsopbouw

HOOFDSTUK 3

Zelfstandige vitaliteit

Definities en systematiek

Bij zelfstandige vitaliteit gaat het om de vitaliteit van de kern zelf, dus nog los van zijn omgeving. Als indicatoren zijn gehanteerd: de omvang van voorzieningen en arbeidsplaatsen per inwoner en de leeftijdsopbouw. Deze gangbare definitie is onder meer ook gehanteerd door Smaal et al (2005) en Slaakweg et al (2015).

Bij voorzieningen is een onderscheid gemaakt tussen "dagelijkse" en niet-dagelijkse, "stedelijke" voorzieningen. Onder dagelijkse voorzieningen is verstaan: supermarkt, basis-gezondheidszorg, kinderopvang, basisschool, detailhandel en OV-halte. Onder stedelijke voorzieningen is verstaan: ziekenhuis, theater, restaurant, recreatieve voorziening, financiële instelling, warenhuis, voortgezet, middelbaar en hoger onderwijs, gezondheidszorg, benzinestation, treinstation, P&R voorziening.

Voor elke indicator zijn data per kern verzameld met behulp van de in de kaarten vermelde bronnen. Vervolgens zijn deze vertaald naar scores op een schaal van één (groep met hoogste scores) tot en met vijf (laagste groep). Dat is gebeurd met behulp van clusteranalyses. Met clustering wordt bereikt dat uit de data vijf logische, duidelijk onderscheiden scoregroepen kunnen worden afgeleid. Zo wordt voorkomen dat arbitraire grenzen tussen scoregroepen een vertekend beeld geven.

Zelfstandige vitaliteit - dagelijkse voorzieningen

Zeer hoog

- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+

Hoog

- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+

Gemiddeld

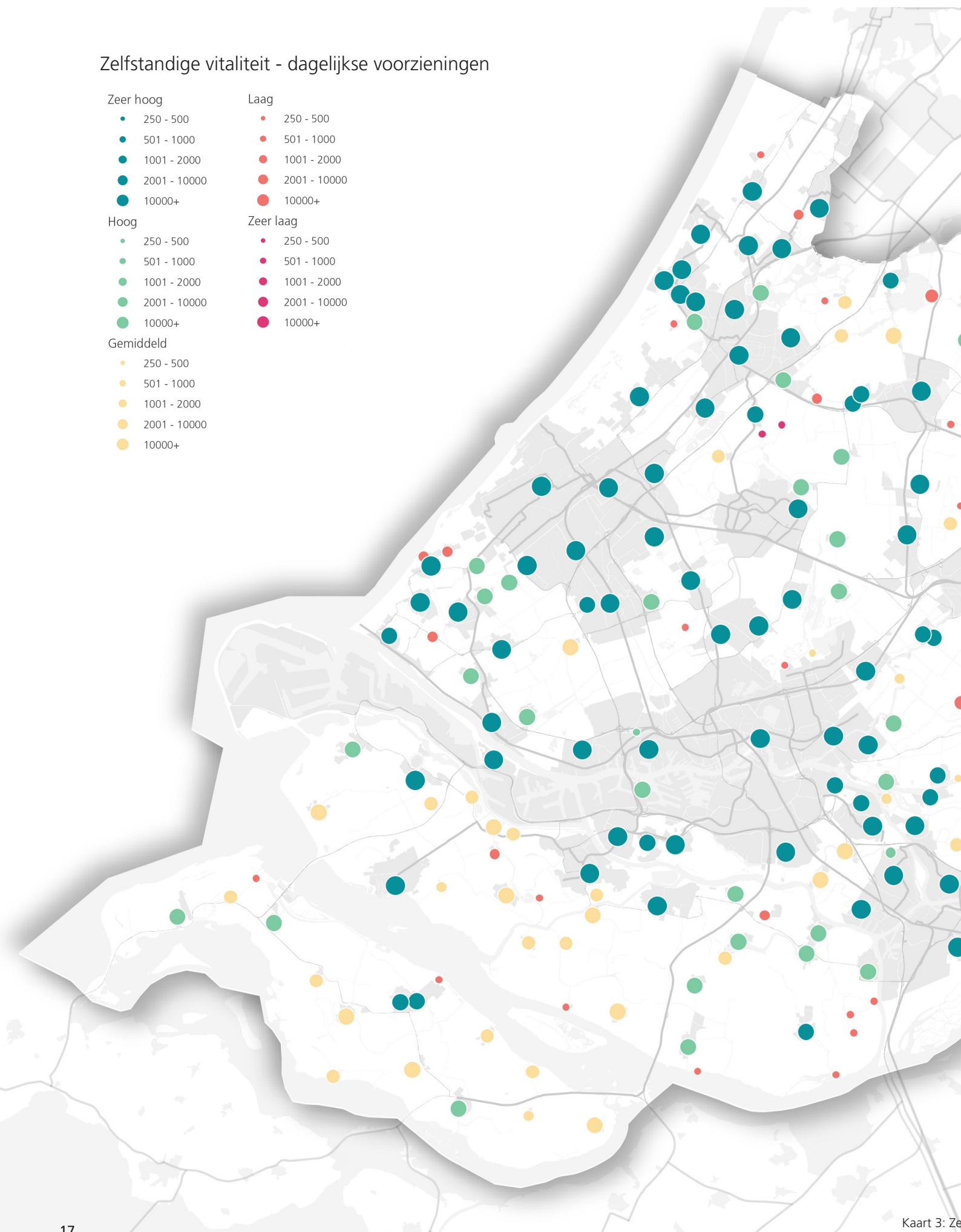
- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+

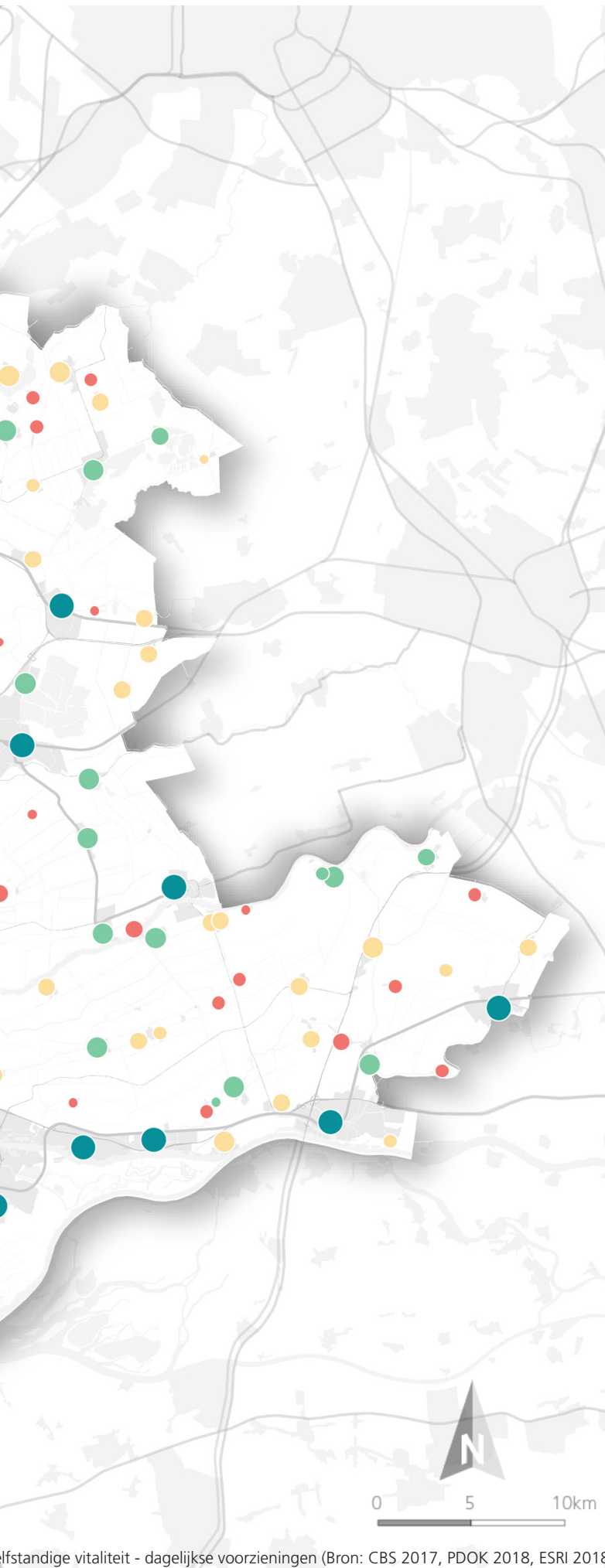
Laag

- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+

Zeer laag

- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+





Dagelijkse voorzieningen

Kaart 3 geeft een beeld van de zelfstandige vitaliteit voor wat betreft dagelijkse voorzieningen per inwoner. Op de kaart geeft donkergroen de hoogste score, daarna lichtgroen, geel, oranje en rood. Deze kleurstelling wordt ook op de daarna volgende kaarten gebruikt.

De grote kernen scoren het best, maar boven de 2.000 inwoners is er gemiddeld weinig verschil. Volgens de achterliggende data liggen de donkergroene, lichtgroene en gele groep qua aantal voorzieningen per inwoner niet ver van elkaar. Onder de 2.000 inwoners zijn de verschillen onderling groot. Vaak ontbreken daar één of meer dagelijkse voorzieningen. Onder de 1.000 inwoners is er vaak één school en/of één supermarkt, onder de 500 één kleinere dagelijkse voorziening zoals een bushalte of een winkel. Dit beeld is herkenbaar, het correspondeert met onderzoek van Koomen en Van Wilgenburg (2005) en Slaakweg et al (2015).

Zelfstandige vitaliteit - stedelijke voorzieningen

Zeer hoog

- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+

Hoog

- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+

Gemiddeld

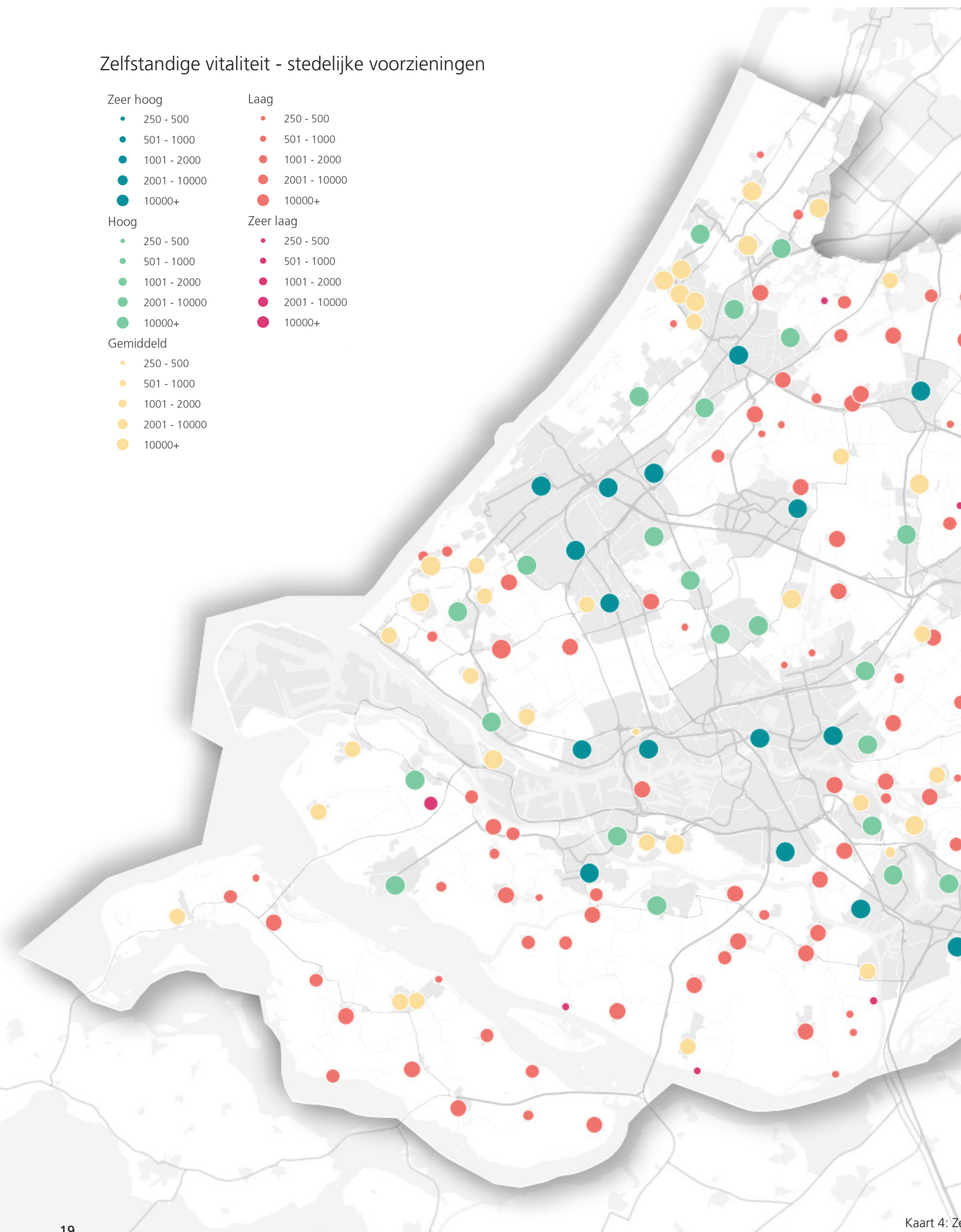
- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+

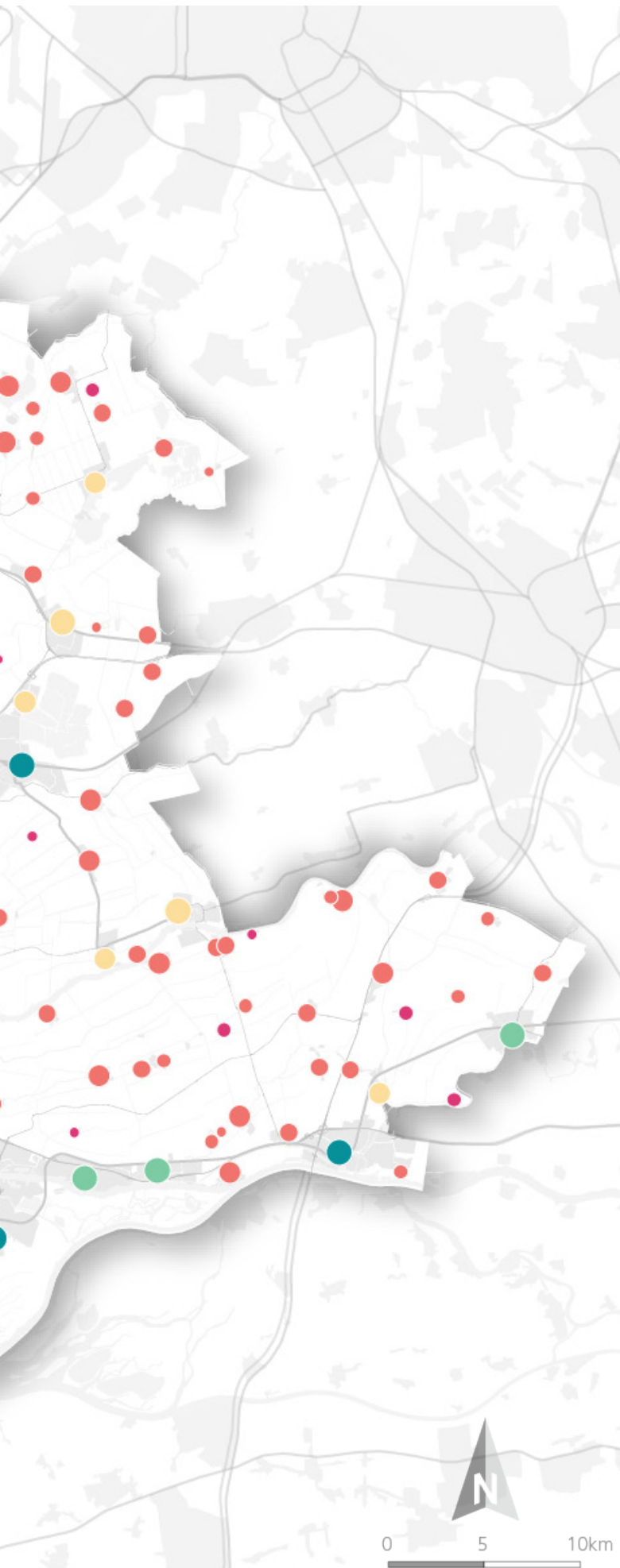
Laag

- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+

Zeer laag

- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+





zelfstandige vitaliteit - stedelijke voorzieningen (Bron: CBS 2017, PDOK 2018, ESRI 2018)

Stedelijke voorzieningen

Kaart 4 geeft een beeld van de zelfstandige vitaliteit voor wat betreft stedelijke voorzieningen per inwoner. Het verschil tussen grote en kleine kernen is hier veel pregnanter. Hier is duidelijker sprake van het zogeheten agglomeratie-effect. Grotere kernen voorzien in de vraag vanuit kleinere kernen, zeker waar ze dicht bij elkaar liggen.

Zelfstandige vitaliteit - arbeidsplaatsen

Zeer hoog

- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+

Hoog

- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+

Gemiddeld

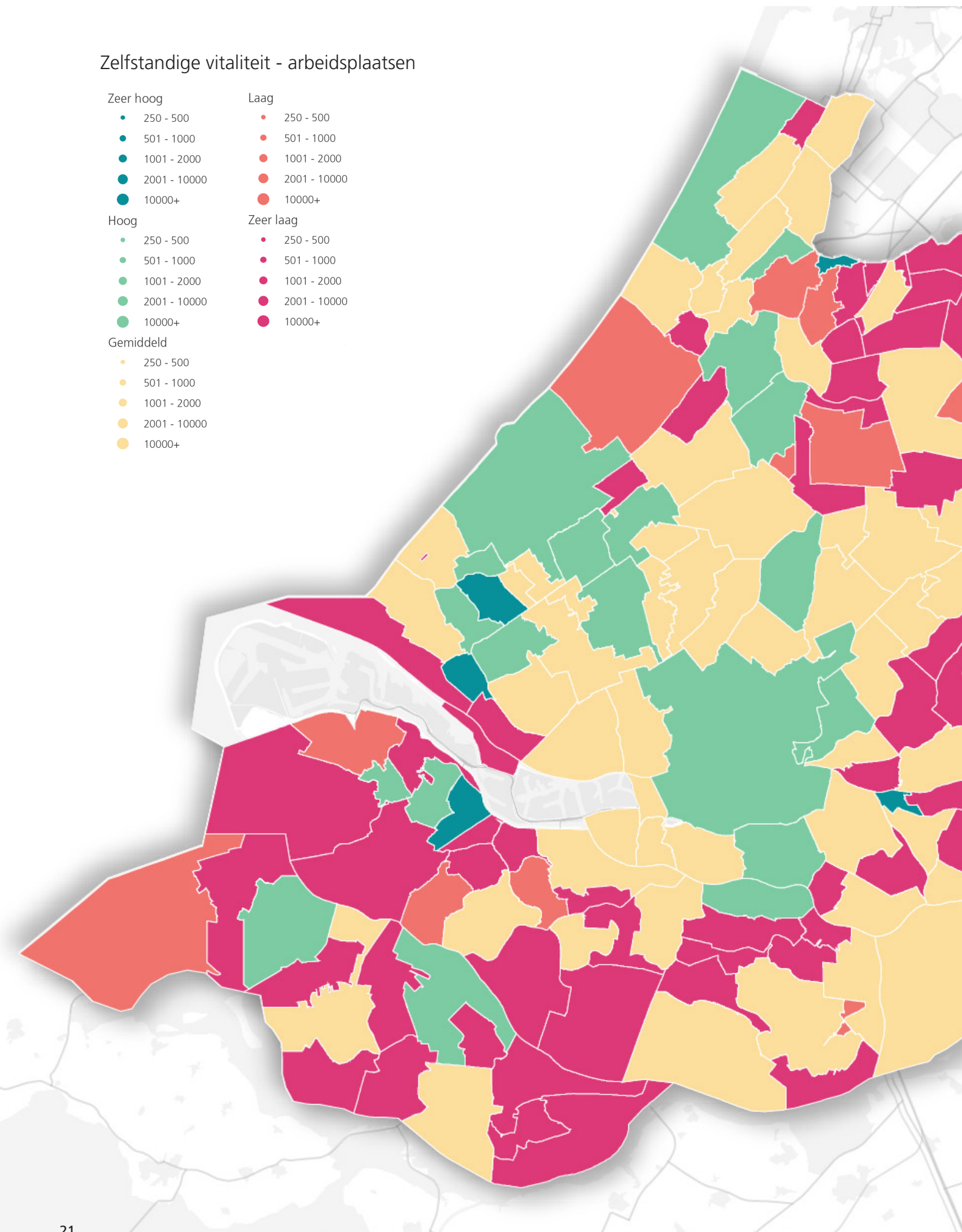
- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+

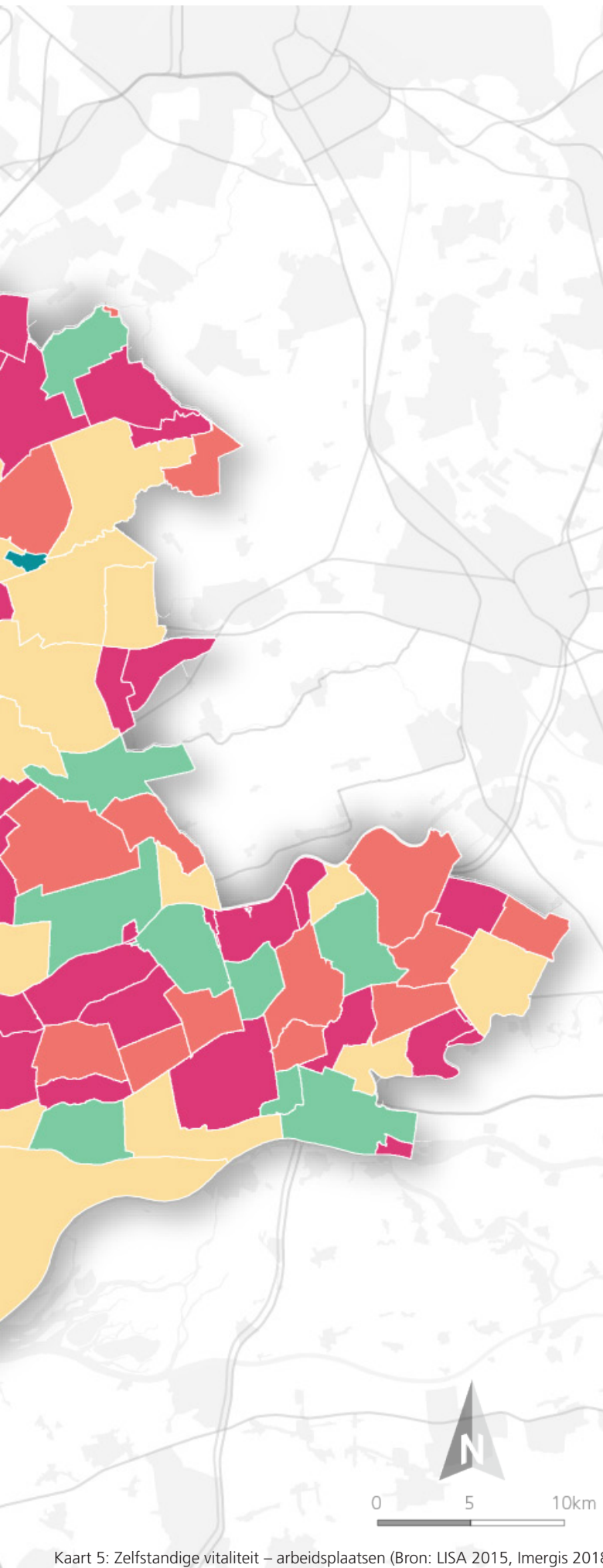
Laag

- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+

Zeer laag

- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+





Arbeidsplaatsen

Kaart 5 geeft een beeld van de zelfstandige vitaliteit voor wat betreft arbeidsplaatsen per inwoner. Dit is aangegeven per woonplaats. Dat is het laagste schaalniveau waarop voor deze factor data beschikbaar zijn. De kaart ziet er daarom iets anders uit dan de andere.

Het resultaat is behoorlijk bont in de gebieden met kleine kernen. Hoge en lage aantallen per inwoner komen naast elkaar voor. Vooral in de kleinere kernen tikt een groot bedrijf snel aan. Honselersdijk, Kaag, Kinderdijk, Maasdijk, Zwammerdam en Zwartewaal scoren het hoogst.

Zelfstandige vitaliteit - Leeftijdsopbouw

Zeer goed

- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+

Goed

- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+

Gemiddeld

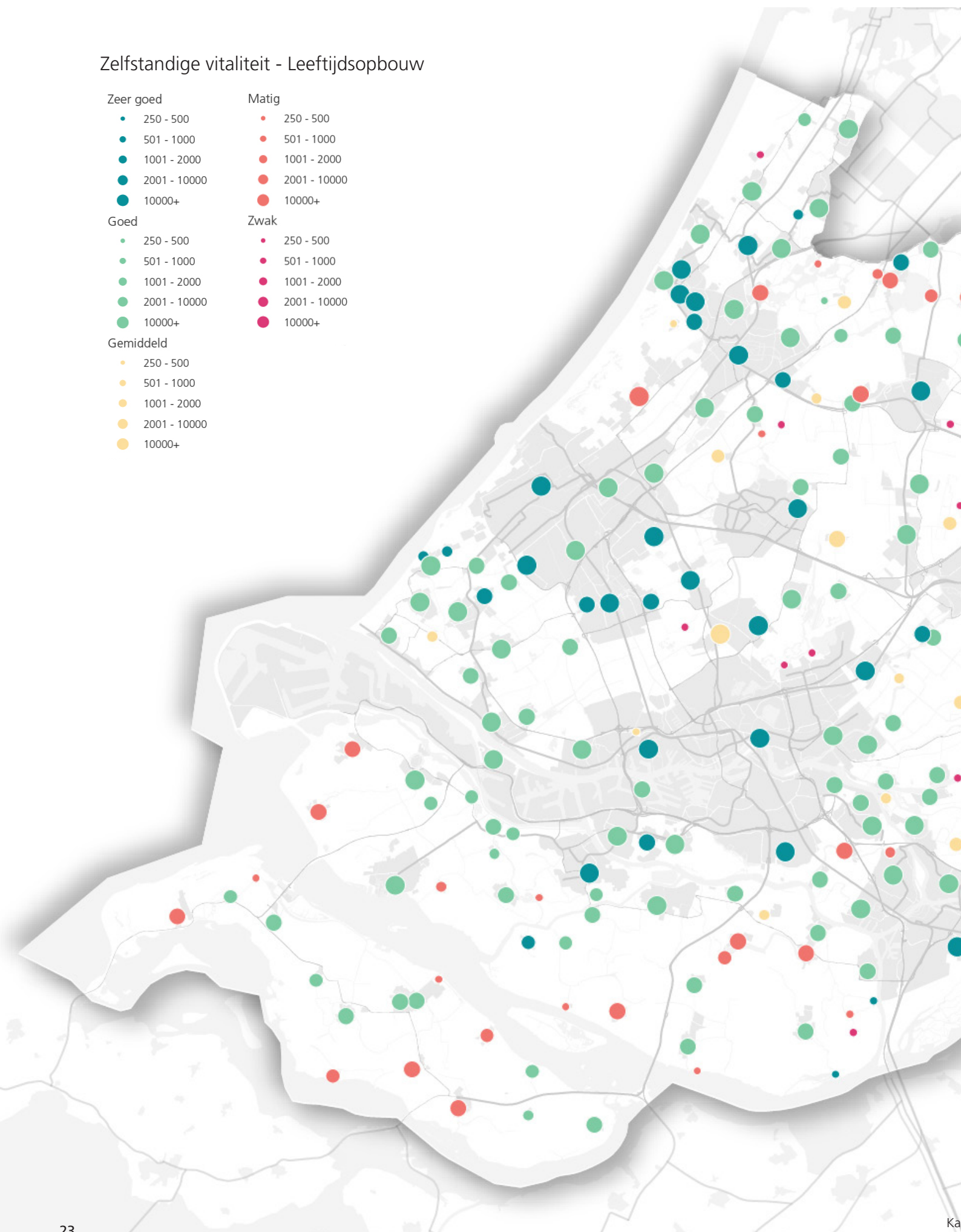
- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+

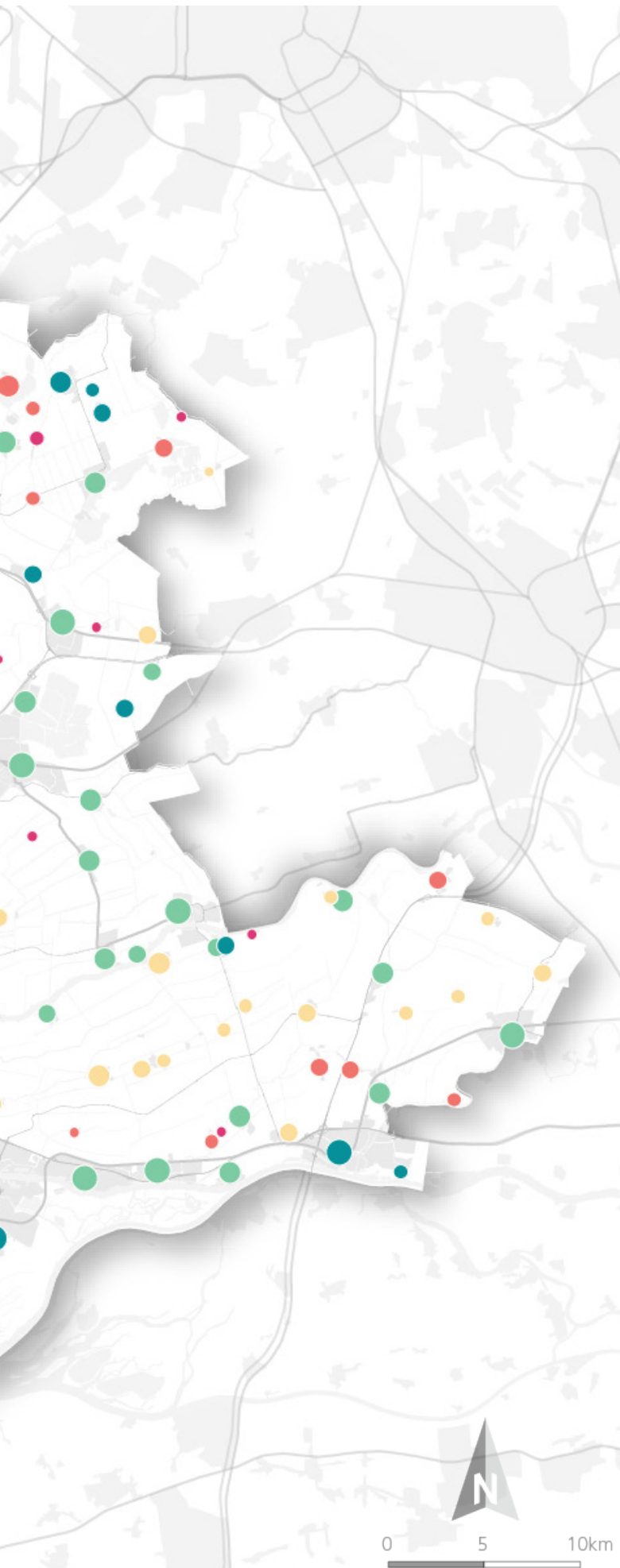
Matig

- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+

Zwak

- 250 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 10000
- 10000+





Leeftijdsopbouw

Kaart 6 geeft een beeld van de zelfstandige vitaliteit voor wat betreft leeftijdsopbouw. De vitaliteit is gemeten op het aandeel jongeren (0-15 jaar), beroepsbevolking (24-65 jaar) en ouderen (65+). Daarbij is een bovengemiddeld aandeel in de eerste twee categorieën als positief en in de laatste categorie als negatief beschouwd. Dit is gebeurd met het oog op de definitie van vitaliteit in deze verkenning, die sterk is gericht op werk en voorzieningen. Jongeren leveren draagvlak voor scholen, werkenden voor openbaar vervoer (dagelijkse pendel) en geven in het algemeen meer uit.

Hier weer een scherp beeld. De hoogste aandelen jongeren en beroepsbevolking (donkergroen) zien we vooral in de grotere kernen. Dat is geen verrassing. Opvallend is wel dat de groep die daar tegenaan zit (lichtgroen) juist bestaat uit kernen van allerlei omvang. Sterk vergrijste kernen (rood) hebben allen minder dan 1.000 inwoners.

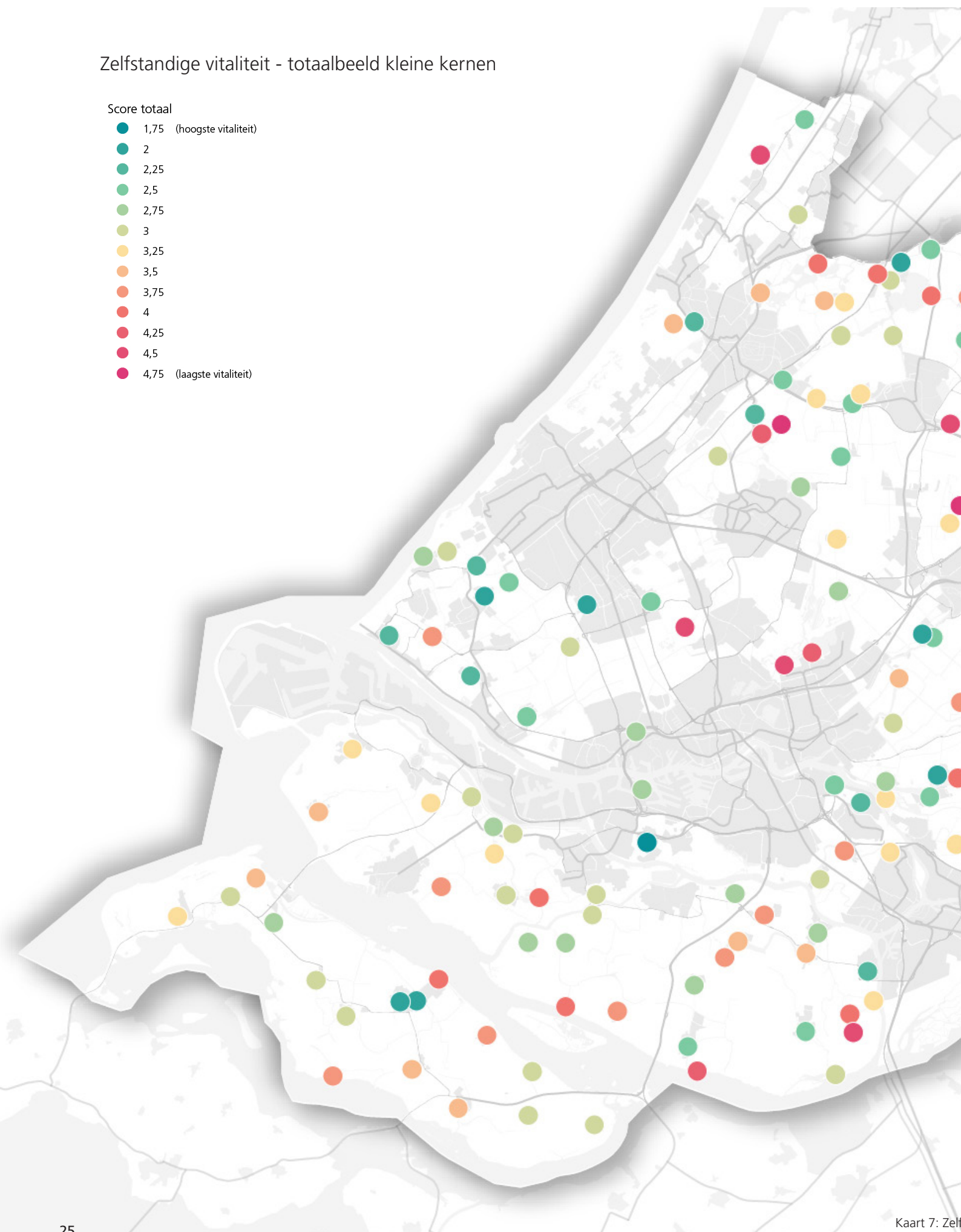
Het beeld is dus relatief gunstig voor kernen tussen 1.000 en 10.000 inwoners. Dat beeld wordt ondersteund door recent onderzoek van Rigo in opdracht van de Provincie Zuid-Holland. Gemeenten met overwegend kleine kernen trekken per saldo jonge gezinnen aan vanuit de steden. Dit compenseert het vertrek van jongeren (vaak voor studie) en geeft daar een positief binnenlands migratiesaldo.

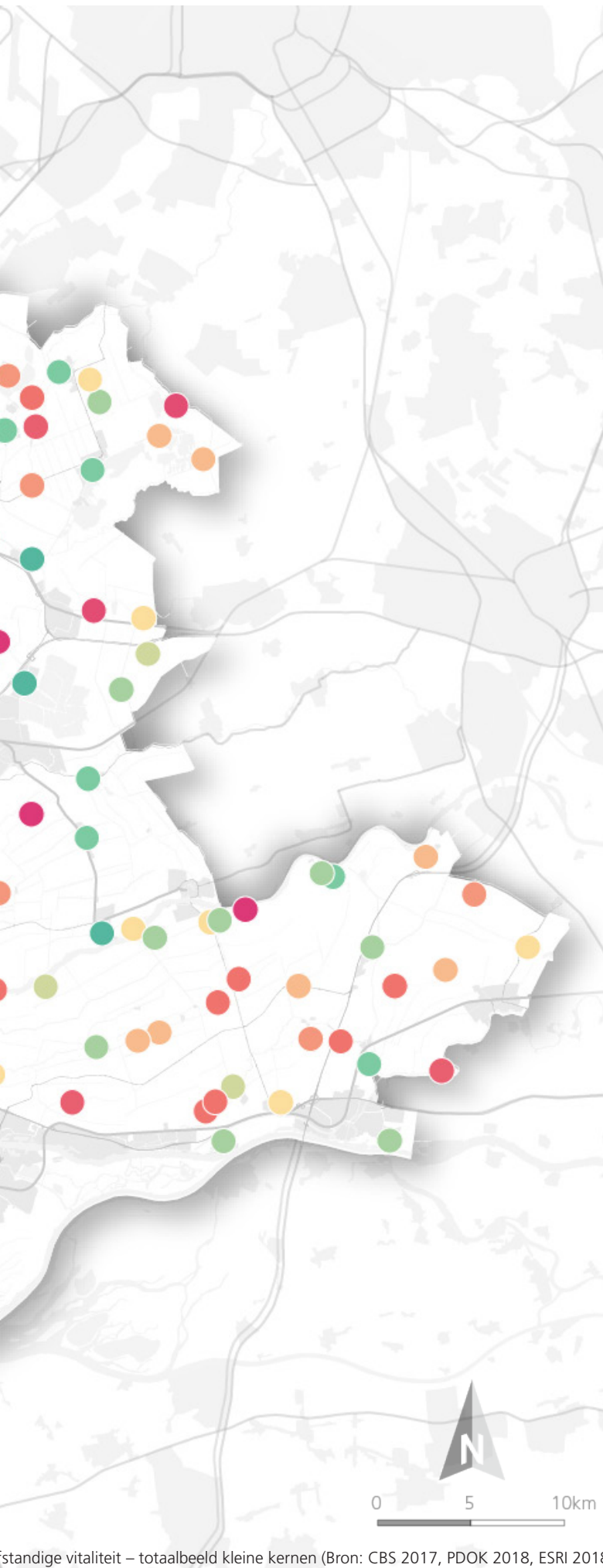
Bij dit alles moet worden opgemerkt dat de verschillen tussen de onderscheiden groepen niet dramatisch zijn. De bevolkingssamenstelling naar leeftijd ligt in het algemeen in Nederland voor alle kernen naar grootteklasse dicht bij elkaar. Verschillen tussen grootteklassen bedragen maar enkele procenten. Alleen in universiteitssteden, vooral de kleinere zoals Delft, is het aandeel 18-24 jarigen wel beduidend hoger. Het lijkt dus eerder de massa dan het aandeel jongeren waarin steden zich bij dit thema onderscheiden van dorpen.

Zelfstandige vitaliteit - totaalbeeld kleine kernen

Score totaal

- 1,75 (hoogste vitaliteit)
- 2
- 2,25
- 2,5
- 2,75
- 3
- 3,25
- 3,5
- 3,75
- 4
- 4,25
- 4,5
- 4,75 (laagste vitaliteit)





Totaalbeeld zelfstandige vitaliteit

Kaart 7 geeft een totaalbeeld voor zelfstandige vitaliteit van kleine kernen. Voor elke kern zijn de scores van de vier indicatoren opgeteld en gemiddeld per kern. In de kaart hebben we dat weergegeven voor de kleine kernen. De grote zijn hier nog even weggelaten. De scores daarvan staan verderop in figuur 1 en in de bijlage.

In het algemeen scoren grotere kernen hoger, maar die relatie is zeker niet één op één. Van de kleine kernen heeft Poortugaal overigens de hoogste score op zelfstandige vitaliteit. Dat is even hoog als bijvoorbeeld de grote kern Vlaardingen.

Hoofdstuk 4

Verbonden vitaliteit



HOOFDSTUK 4

Verbonden vitaliteit

Definities en systematiek

Zoals gezegd maken in onze provincie kernen deel uit van een netwerk. Voorzieningen en werk zijn niet in dezelfde omvang in elke kern aanwezig, maar ze zijn in het algemeen in Zuid-Holland wel bereikbaar doordat afstanden relatief klein zijn en openbaar vervoer relatief frequent. Daarbinnen zijn er wel verschillen. Om dat in beeld te krijgen, is per kern de bereikbaarheid van banen en voorzieningen op verschillende afstanden en met verschillende modaliteiten geanalyseerd. Dit hebben we “verbonden vitaliteit” genoemd.

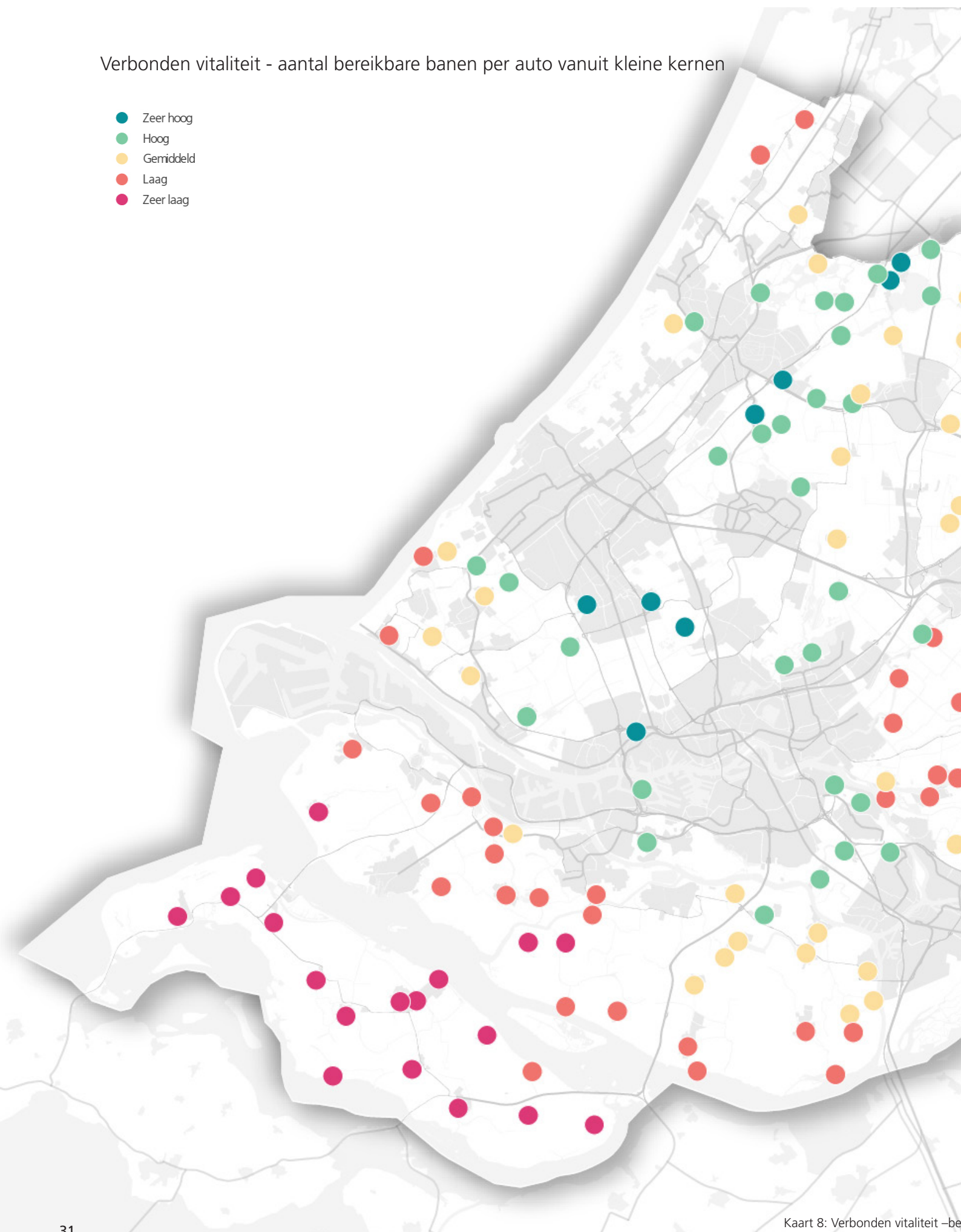
De basis van de analyse is verricht door adviesbureau Goudappel-Coffeng ten behoeve van het Verstedelijkingsprogramma Zuid-Holland. Beschikbaar zijn zogeheten hittekaarten waarin voor elke plek in de provincie de bereikbaarheid van banen en voorzieningen is weergegeven op een schaal van één tot vijf. Dit is gebeurd voor banen en voorzieningen, voor verschillende modaliteiten (auto, openbaar vervoer, fiets) en voor verschillende afstanden (bijvoorbeeld voor auto 5-10-20-30 minuten).

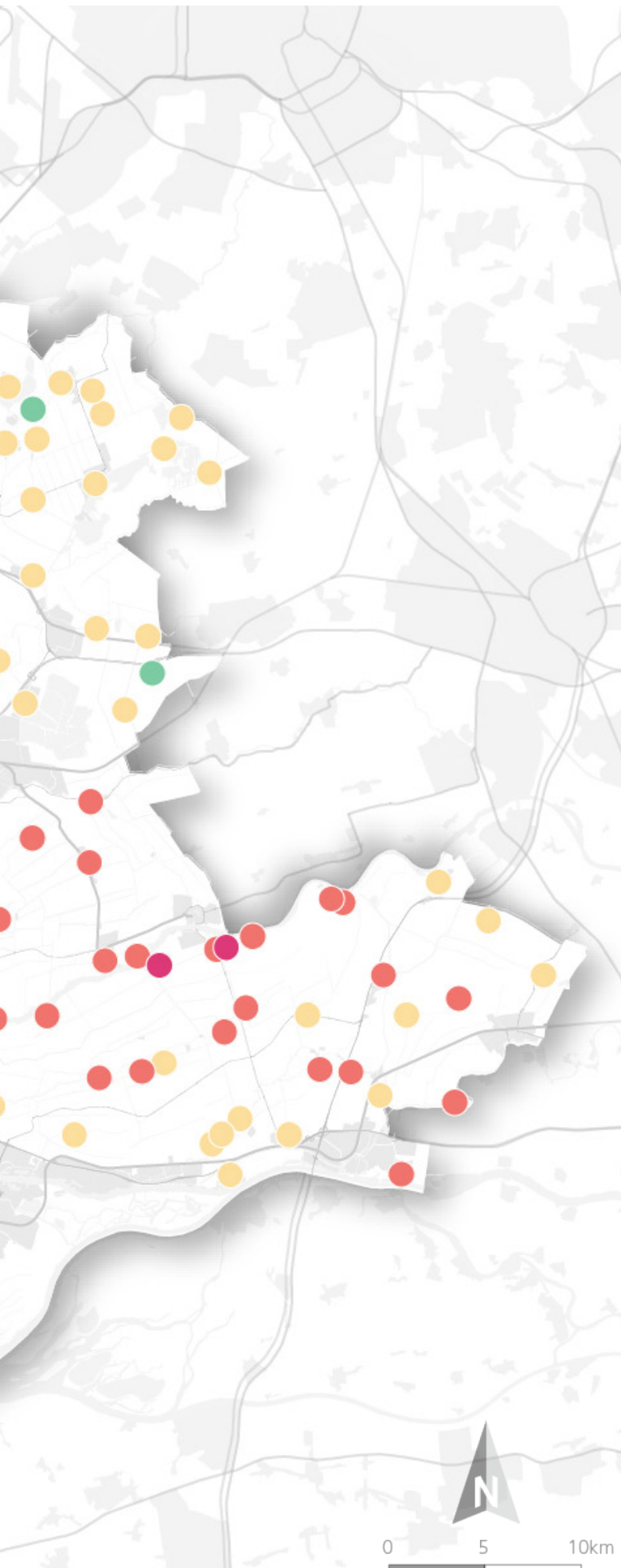
Voor deze verkenning zijn vergelijkbare kaarten gemaakt voor dagelijkse en stedelijke voorzieningen. Daarbinnen is onderscheid gemaakt tussen diversiteit en aantallen voorzieningen. Bij het eerste gaat het er om hoeveel soorten van de onderscheiden voorzieningen binnen een bepaalde afstand met een bepaald vervoermiddel bereikbaar zijn. Het doet er dan niet toe of bijvoorbeeld één of heel veel supermarkten bereikbaar zijn. Dit is relevante informatie, omdat het zeker bij de kleinere kernen juist het verschil tussen geen of één school of supermarkt van vitaal belang is (zie bijvoorbeeld Slaakweg, 2015).

Vervolgens zijn voor deze verkenning de hittekaarten gecombineerd met de kaart van kleine kernen. Voor deze publicatie is daaruit een representatieve selectie gemaakt.

Verbonden vitaliteit - aantal bereikbare banen per auto vanuit kleine kernen

- Zeer hoog
- Hoog
- Gemiddeld
- Laag
- Zeer laag





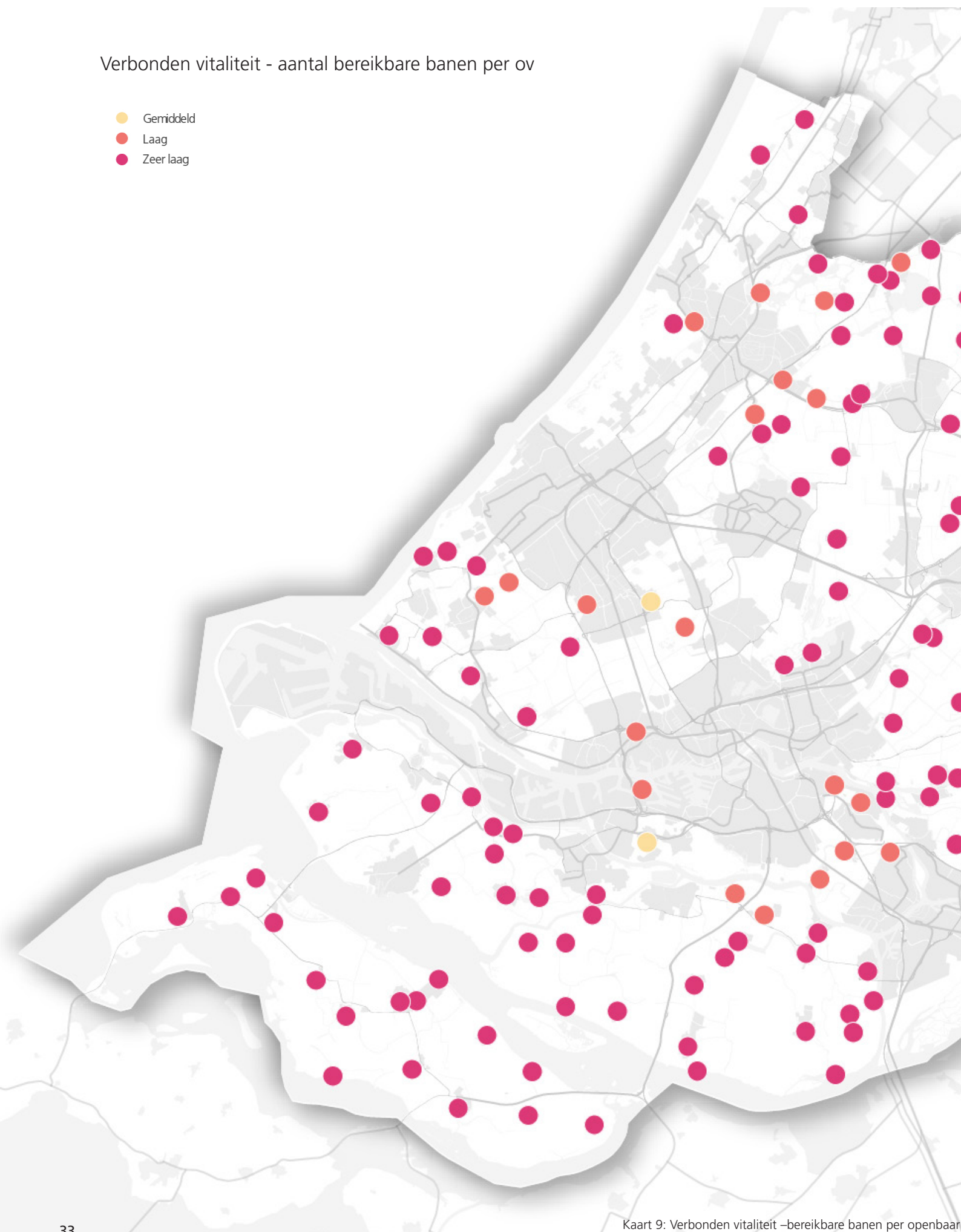
Bereikbare banen

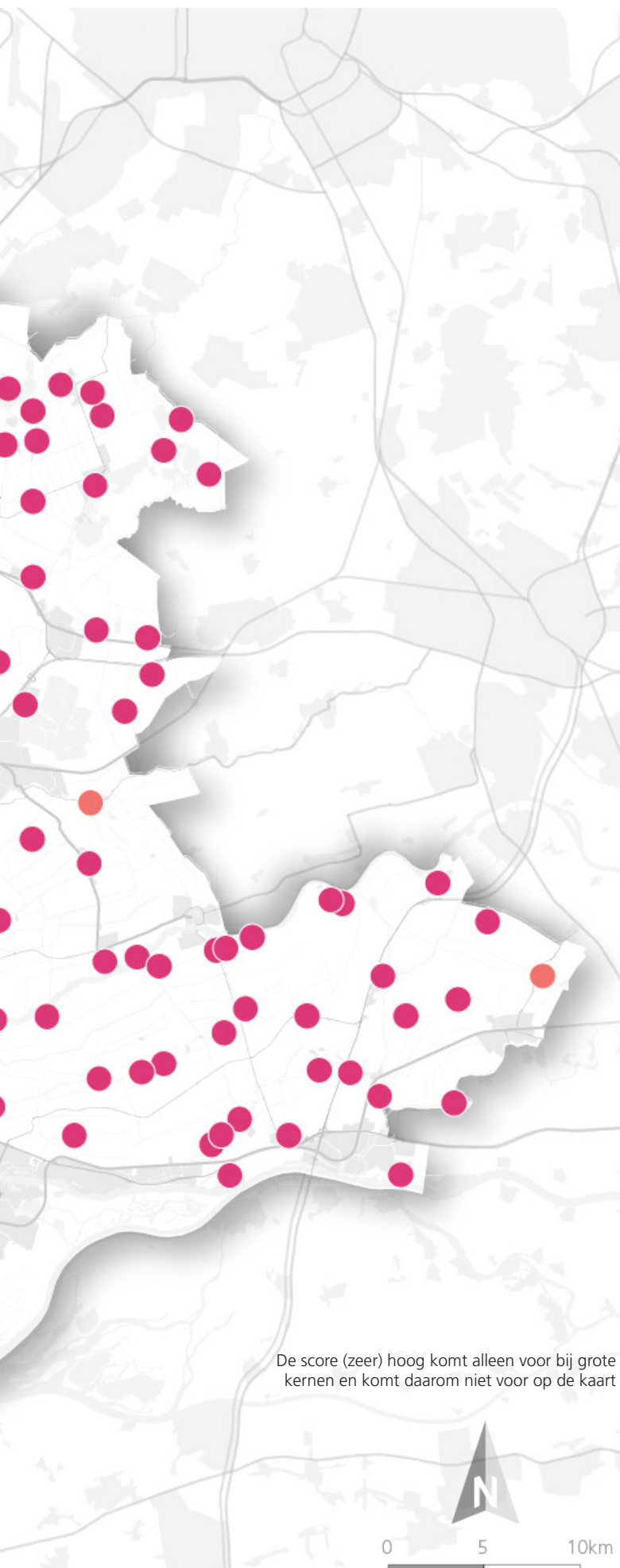
Kaart 8 geeft een beeld van het aantal bereikbare banen per auto voor elke kleine kern. De bereikbaarheid is daarbij gewogen over drie afstanden (10-20-30 km), de zogeheten afstandsvervalcurve.

Anders dan bij zelfstandige vitaliteit, blijkt de grootte van de kern er weinig toe te doen. Wie tussen Rotterdam en Den Haag of bij Schiphol woont, heeft zeer veel bereikbare banen. Wie op de eilanden en waarden leeft relatief weinig, behalve wie daar woont bij een hoofdweg die direct leidt naar een snelweg. Nu wonen in dat deel ook minder mensen, maar bij banen is het belangrijk om een grote keuze te hebben. Dan hoeft men ook minder snel te verhuizen bij verandering van baan.

Verbonden vitaliteit - aantal bereikbare banen per ov

- Gemiddeld
- Laag
- Zeer laag



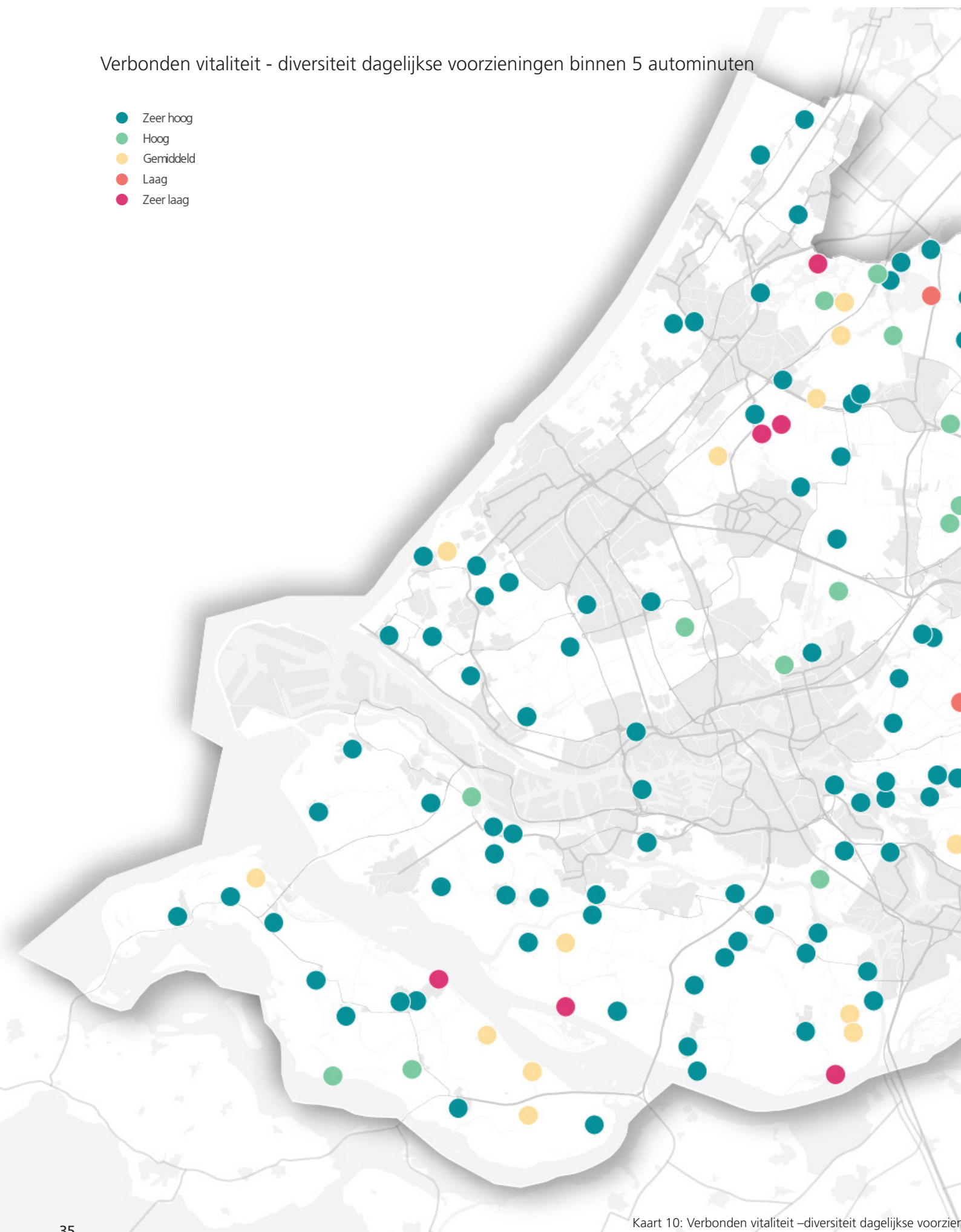


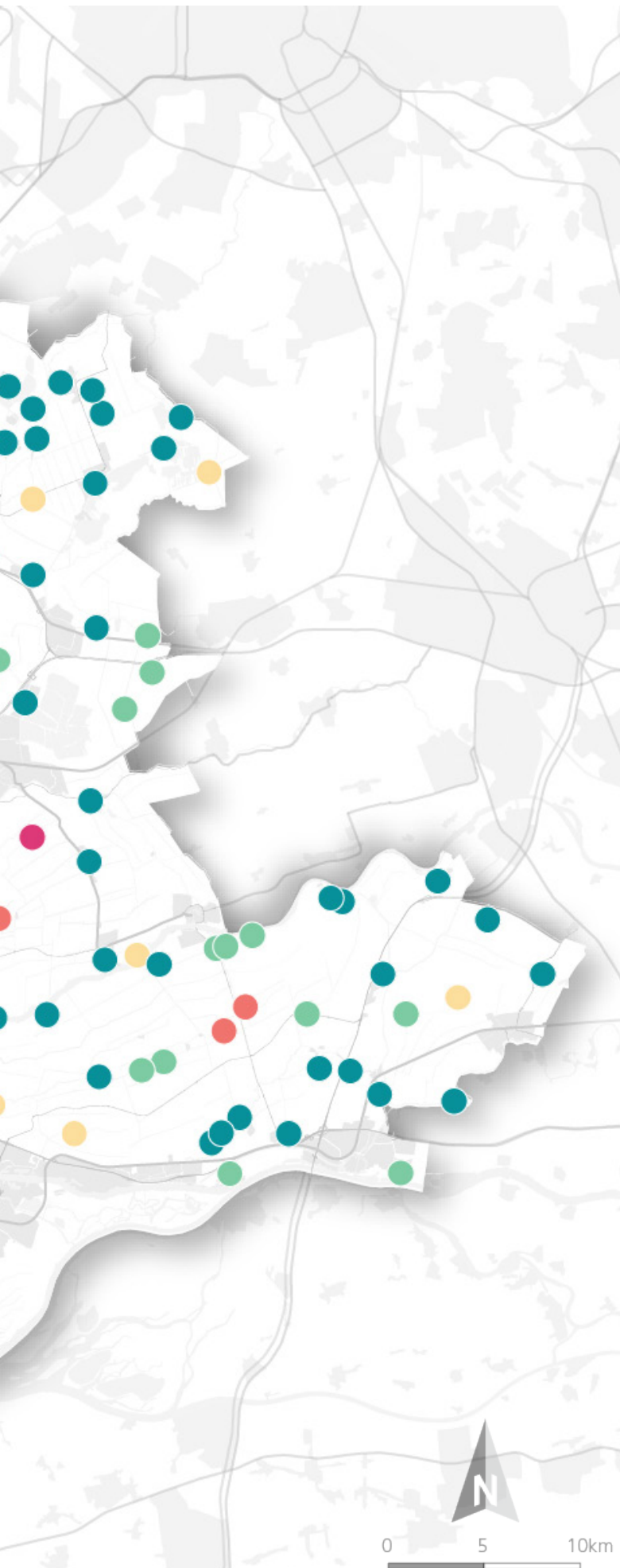
Kaart 9 geeft een beeld van het aantal bereikbare banen per OV volgens dezelfde systematiek. Hier blijkt grootte van de kern veel meer een rol te spelen, hoewel ook nog steeds geografisch ligging van belang is. De bereikbaarheid van banen per o.v. is alleen in en om de stedelijke as Leiden-Dordrecht goed. Daarbuiten wordt het snel minder.

Recent heeft prof. Tordoir in opdracht van de Provincie Zuid-Holland onderzoek gedaan naar pendelstromen. Als we het resultaat daarvan combineren met deze verkenning, dan is te zien of bereikbaarheid van banen daadwerkelijk (deels) tot pendel leidt. Het laatste blijkt in gebieden met veel kleine kernen inderdaad aan de orde (in tegenstelling tot bijvoorbeeld in vroeg-naoorlogse stadswijken). Midden- en laaggeschoolden daar kunnen voor hun werk kennelijk goed in de regio terecht.

Verbonden vitaliteit - diversiteit dagelijkse voorzieningen binnen 5 autominuten

- Zeer hoog
- Hoog
- Gemiddeld
- Laag
- Zeer laag





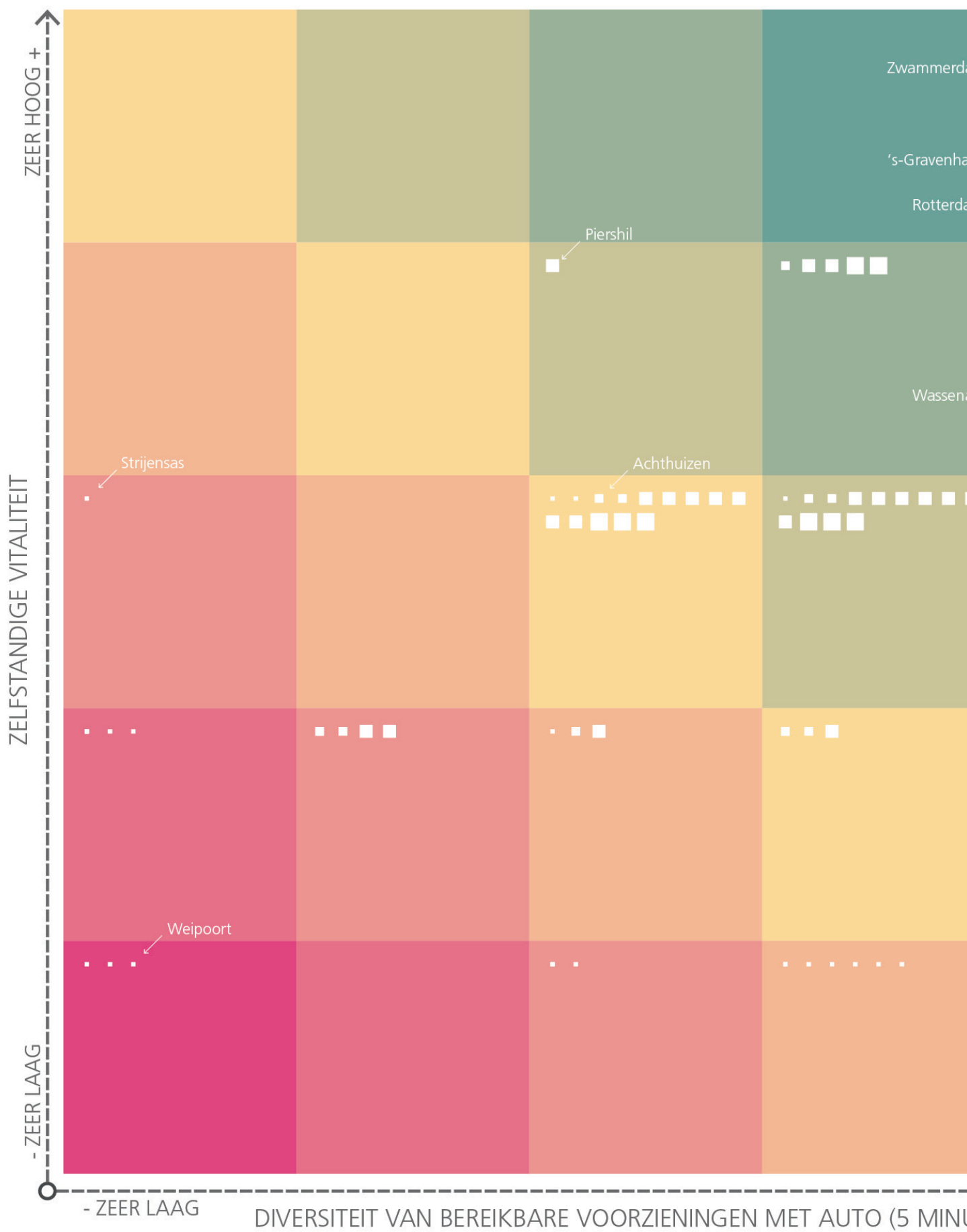
Bereikbaarheid voorzieningen

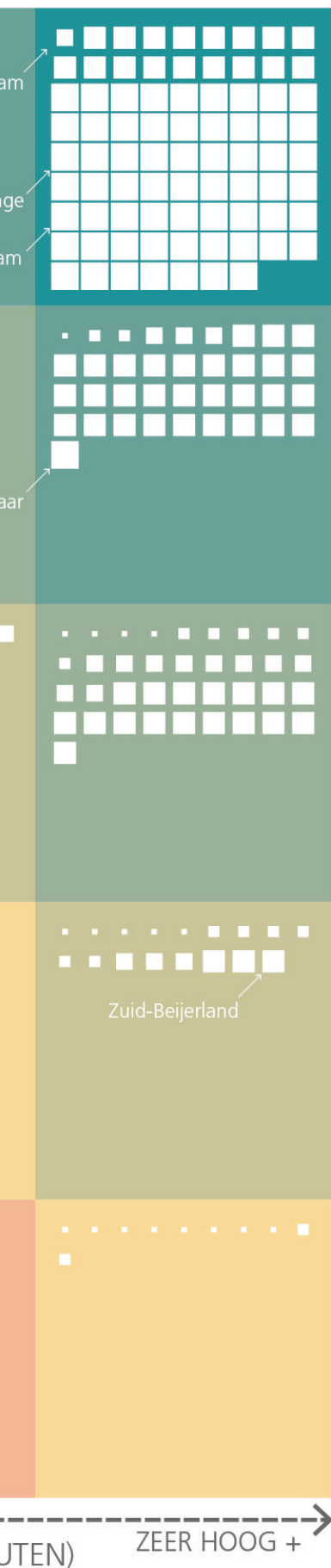
Kaart 10 geeft een beeld van de diversiteit aan dagelijkse voorzieningen binnen vijf autominuten. In dit geval is dat vergelijkbaar met 15 fietsminuten.

Voor het overgrote deel van de kleine kernen liggen minstens 4, vaak of 5 of 6 van de 6 onderscheiden dagelijkse voorzieningen op die korte afstand binnen bereik. In de praktijk pakt dit buiten het hoogstedelijk gebied overigens gunstiger uit dan daarbinnen vanwege de relatief lage zoektijd naar een parkeerplaats. Kernen met op dit vlak weinig verbonden vitaliteit liggen vooral in gebieden diep in de polder of uithoeken van een eiland of waard.

Voor diversiteit aan stedelijke voorzieningen binnen tien autominuten is het beeld vergelijkbaar met dat van diversiteit aan dagelijkse voorzieningen (kaart 10). Het aantal bereikbare voorzieningen per auto en de bereikbaarheid van voorzieningen per openbaar vervoer, geven een beeld vergelijkbaar met de bereikbaarheid van werk per openbaar vervoer (kaart 9).

Over alle functies (werken en voorzieningen) en modaliteiten heen is de verbonden vitaliteit het hoogst in en tussen Rotterdam en Den Haag en in de buurt van Schiphol. De laagste scores komen voor op de eilanden en waarden, vooral in het zuidwesten van Zuid-Holland en op afstand van hoofdwegen.





Zelfstandige en verbonden vitaliteit gecombineerd

In figuur 1 zijn de scores van zelfstandige vitaliteit (kaart 7) gecombineerd met verbonden vitaliteit voor wat betreft per auto in vijf minuten bereikbare voorzieningen (kaart 10). Dat gebeurt in een matrix waarbij ditmaal ook de grote kernen zijn opgenomen. In de figuur zijn alle kernen in hun grootteklasse aangegeven. In bijlage 1 staan de kernen ook met naam genoemd.

De kernen linksonder in het kwadrant vragen de meeste aandacht. Daar wordt de (zeer) lage zelfstandige vitaliteit niet gecompenseerd door een hoge of gemiddelde diversiteit aan bereikbare voorzieningen op korte auto-afstand.

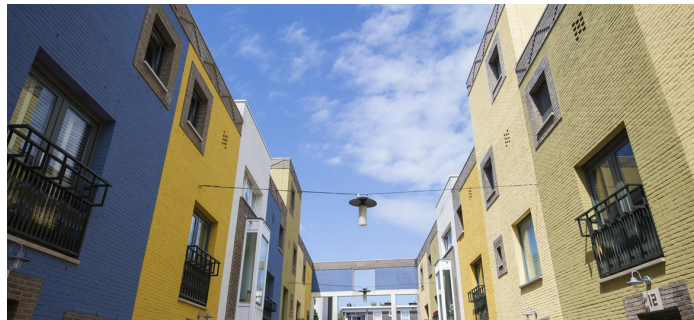
Figuur 1: Zelfstandige en verbonden vitaliteit gecombineerd

Hoofdstuk 5

Leefbaarheid



Bereikbaarheid voorzieningen



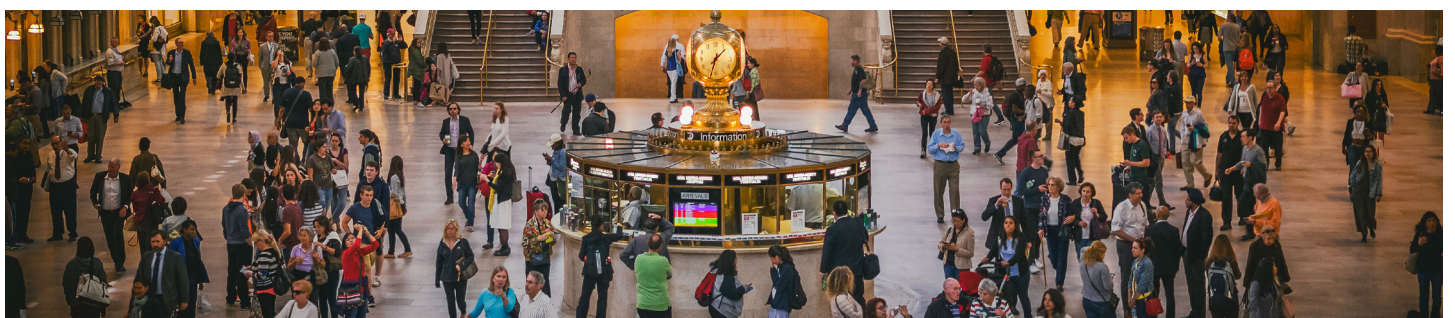
Woningkwaliteit



Sociale veiligheid



Omgevingskwaliteit



Bevolkingssamenstelling

HOOFDSTUK 5

Leefbaarheid

Definities en systematiek

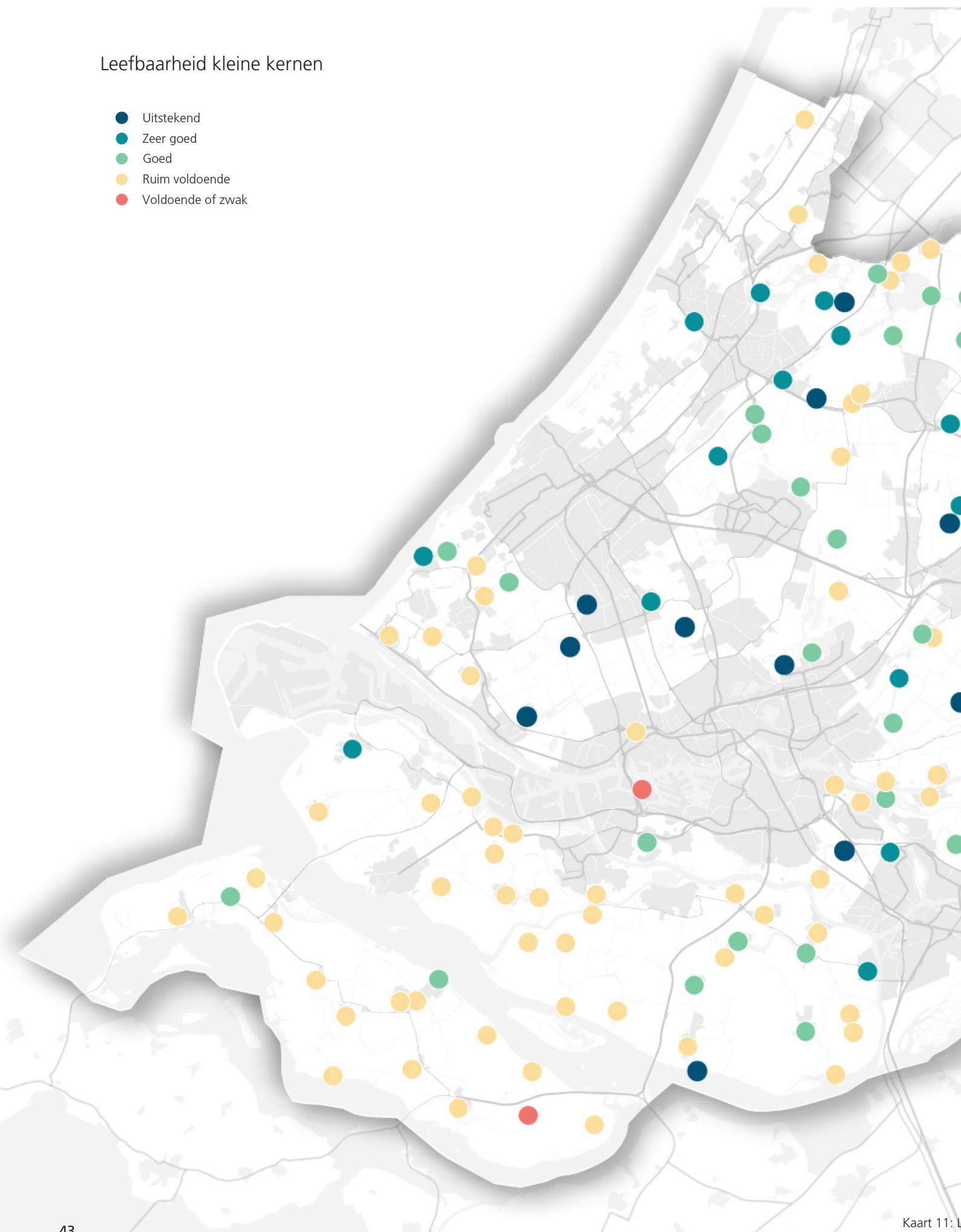
Onder leefbaarheid van een kern is in deze verkenning verstaan: de aantrekkelijkheid of geschiktheid om er te leven. Daarbij gaat het om vijf dimensies: bereikbaarheid van voorzieningen, bevolkingssamenstelling, woningkwaliteit, omgevingskwaliteit en sociale veiligheid. Deze definitie is conform die van het ministerie van BZK. Dat meet en vergelijkt de leefbaarheid voor alle buurten in Nederland in de Leefbaarometer. In de daarbij horende toelichting staan per dimensie de (6 tot 35) indicatoren beschreven.

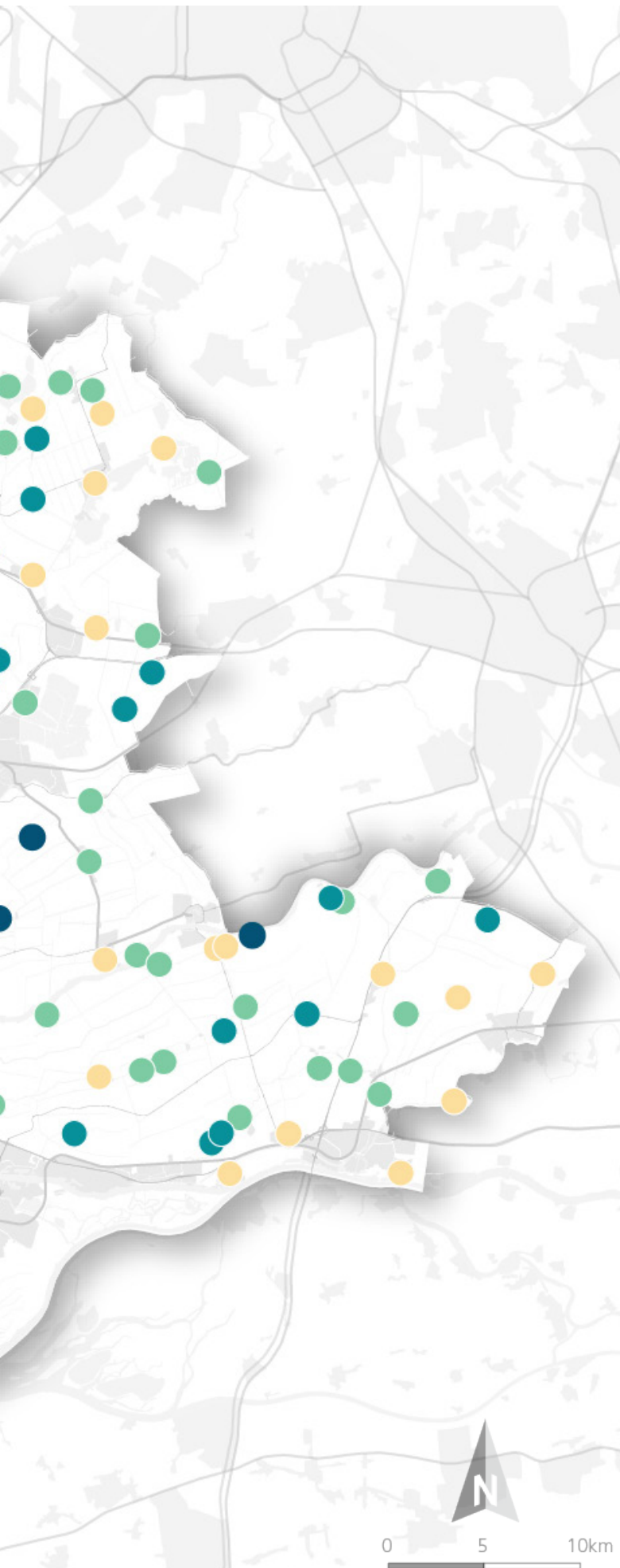
Voor deze verkenning zijn de scores van de Leefbaarometer herschaald van een schaal van negen naar een schaal van vijf (zoals in de vorige kaarten). Daarbij zijn de laagste scores samengevoegd. Op het niveau van kernen geeft dat in dit geval geen belangrijke informatiereductie.

Waar een kern bestaat uit meerdere buurten, is gekozen voor de modale score van die buurten. Voor kleine kernen geeft dat geen belangrijke informatiereductie, omdat die uit één buurt of qua leefbaarheidsscore vergelijkbare buurten bestaan. Voor grote steden ontstaat zo wel een grote informatiereductie, omdat daarbinnen grote verschillen in leefbaarheidsscores bestaan. Voor deze verkenning, die primair is gericht op kleine kernen, is dat niet als overwegend bezwaar gezien. Het is natuurlijk wel een belangrijke kanttekening.

Leefbaarheid kleine kernen

- Uitstekend
- Zeer goed
- Goed
- Ruim voldoende
- Voldoende of zwak





Leefbaarheid kleine kernen (Leefbaarheidsbarometer grid 2016, PDOK 2018, ESRI 2018)

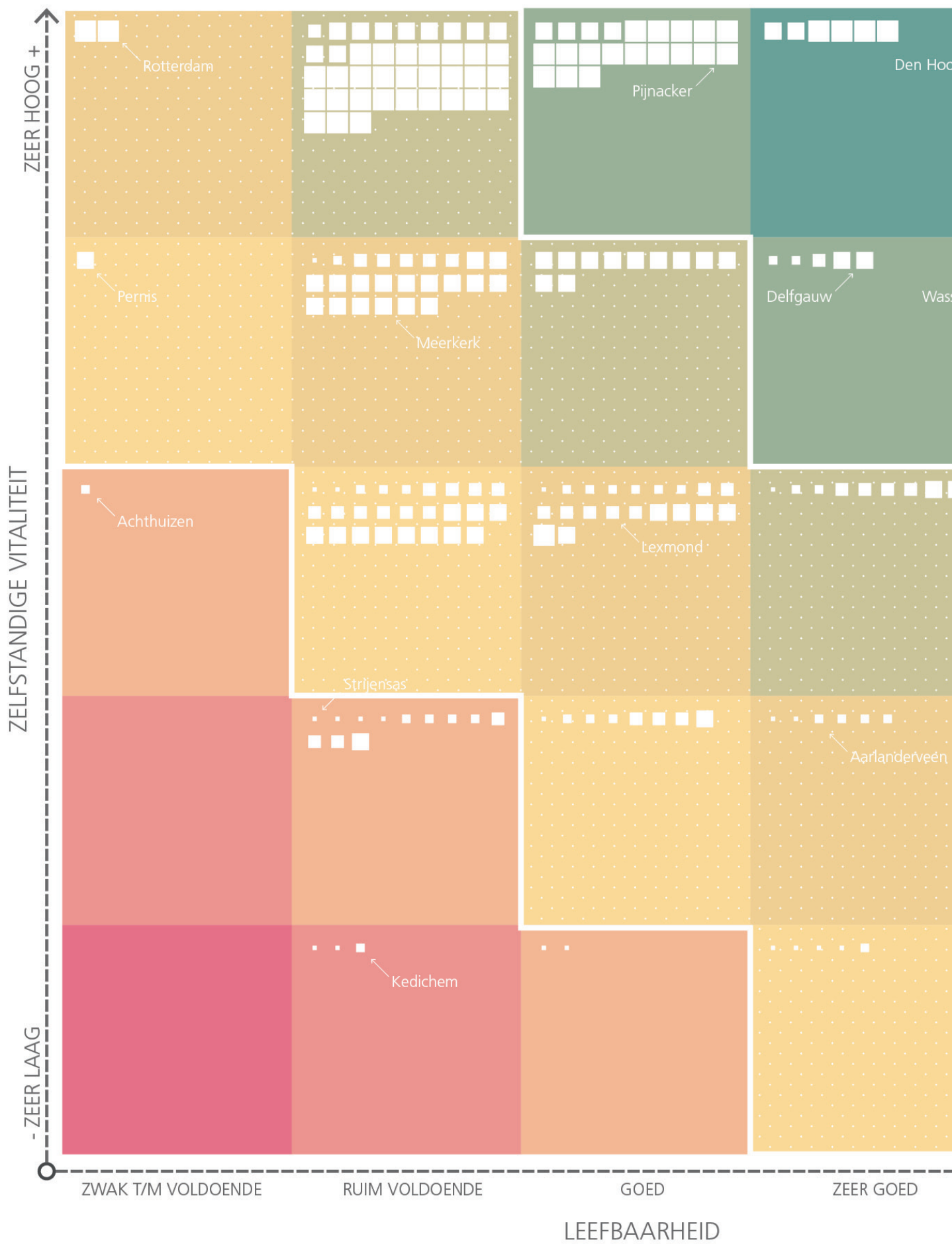
Leefbaarheid kleine kernen Zuid-Holland

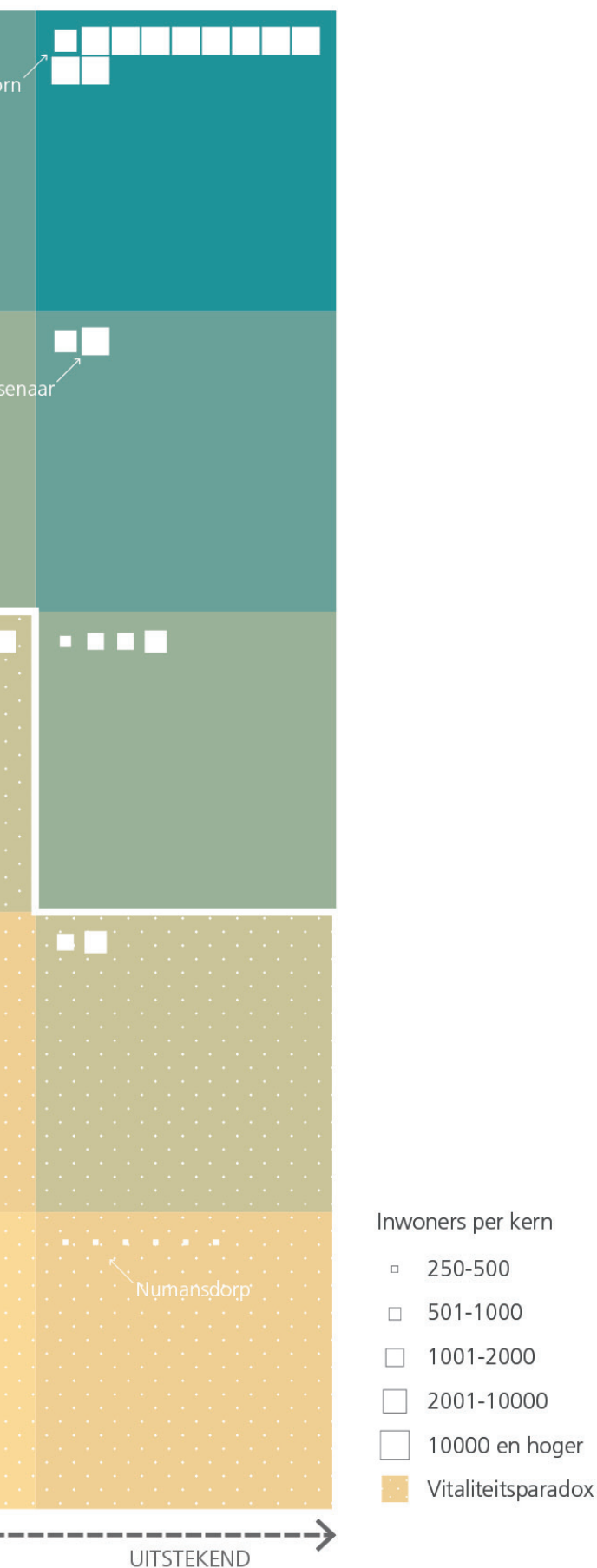
Kaart 11 geeft een beeld van de leefbaarheid van kleine kernen in Zuid-Holland volgens de beschreven definitie en statistiek. Bijna overal is de leefbaarheid ruim voldoende tot uitstekend. Alleen twee kleine kernen blijven daaronder. Kernen met de hoogste leefbaarheid blijken vooral in en aan het groenblauwe netwerk tussen de grote steden te liggen.

Vitaliteit en leefbaarheid gecombineerd

In figuur 2 zijn de scores van zelfstandige vitaliteit (kaart 7) gecombineerd met die van leefbaarheid (kaart 11). Dat gebeurt in een matrix waarbij ook de grote kernen zijn opgenomen. In de figuur zijn alle kernen in hun grootteklasse aangegeven. In bijlage 2 staan de kernen ook met naam genoemd.

Vaak zijn vitaliteit en leefbaarheid tegengesteld. Zo scoren oude stadswijken in grote steden het slechtst op leefbaarheid en best op vitaliteit. Buurten met veel voorzieningen en jongeren, maar ook veel vormen van overlast, kunnen zeer vitaal zijn maar als slecht leefbaar worden ervaren. En voor jongeren juist aantrekkelijk te zijn om zich te vestigen vanwege de aanwezigheid van voorzieningen, werk en oude zeer goedkope woningen, die in de nieuwbouw niet voor die prijs te realiseren zijn. Omgekeerd kunnen dorpen met weinig of geen voorzieningen maar veel fraaie woningen, natuur en rust weinig vitaal zijn, maar als zeer leefbaar worden ervaren.





Deze “vitaliteitsparadox” is in figuur 2 aangeduid door een witte arcering. Hij komt het duidelijkst naar voren in de donkergele vlakken. Helemaal linksboven is te zien is dat de combinatie hoogste vitaliteit - laagste leefbaarheid voorbehouden blijft aan kernen uit de hoogste grootteklasse. Helemaal rechtsonder zien we de omgekeerde combinatie voor de laagste grootteklasse. Kernen uit de tussenliggende drie grootteklassen zijn dominant in de tussenliggende combinaties van elkaar compenserende vitaliteit en leefbaarheid.

Combinaties van (zeer) hoge vitaliteit en zeer goede of uitstekende leefbaarheid komen niet veel voor bij kleine kernen. Maar ze zijn er wel. Negen kleine kernen beschikken over deze uitzonderlijke kwaliteit volgens deze verkenning. Deze maken deel uit van de beduidend grote groep van kleine kernen met de gunstige combinatie van bovengemiddelde vitaliteit en bovenmodale leefbaarheid.

Combinaties van (zeer) lage vitaliteit en leefbaarheid (het rode vlak) komen geheel niet voor. Een aantal kleine kernen ligt er wel tegenaan. Dat zijn de zestien kernen met ondergemiddelde vitaliteit en modale (ruim voldoende) leefbaarheid, of omgekeerd. Dat is een kwetsbare positie. Met name daar zou de combinatie vitaliteit-leefbaarheid een aandachtspunt moeten zijn.

Hoofdstuk 6

Kansen voor vitaliteit door grote opgaven



Energievernieuwing



Klimaatbestendigheid



Leefomgeving



Nieuwe economie



Levendige meerkernige metropool



Bereikbaarheid

HOOFDSTUK 6

Kansen voor vitaliteit door grote opgaven

Definities en systematiek

Bij dit laatste aspect kijken we verder vanuit het netwerk naar de toekomst. Zuid-Holland staat voor een aantal grote, soms internationale, transitie. In het kader van het omgevingsbeleid zijn onderscheiden: energievernieuwing, klimaatbestendigheid, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving, levendige meerkernige metropool, nieuwe economie en bereikbaarheid. Alle kernen, groot en klein, spelen een rol bij de uitvoering van deze grote opgaven.

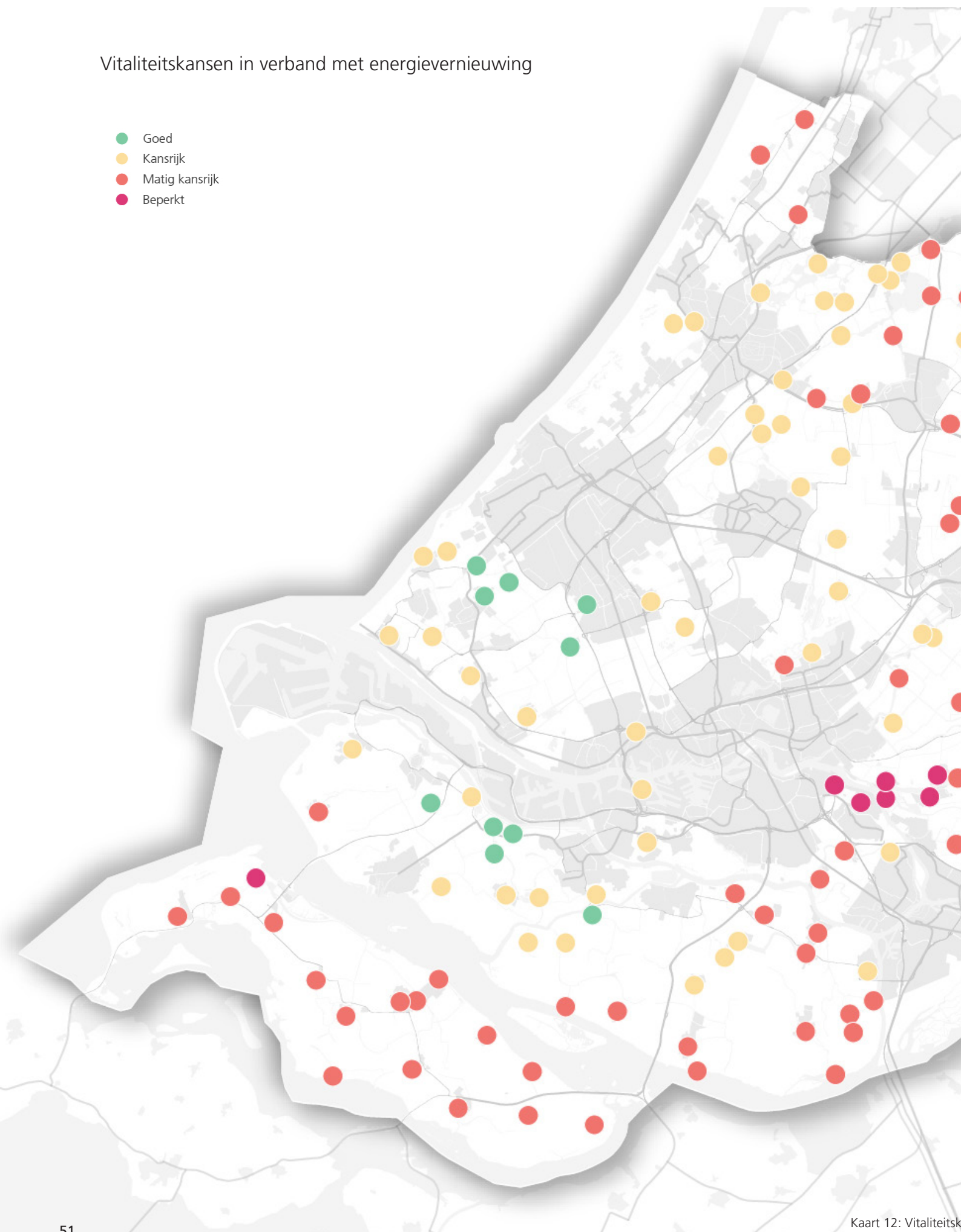
Voor het Verstedelijkingsprogramma Zuid-Holland heeft adviesbureau MUST onderzocht waar deze opgaven meer of minder neerslaan. De onderliggende systematiek is te vinden in de Discussienota Verstedelijking Provincie Zuid-Holland. Het resultaat is daar, net zoals bij het tweede aspect, weergegeven in provincie dekkende hittekaarten op een schaal van vijf. De gehanteerde scorecriteria worden hieronder beschreven bij de toelichting op de kaarten.

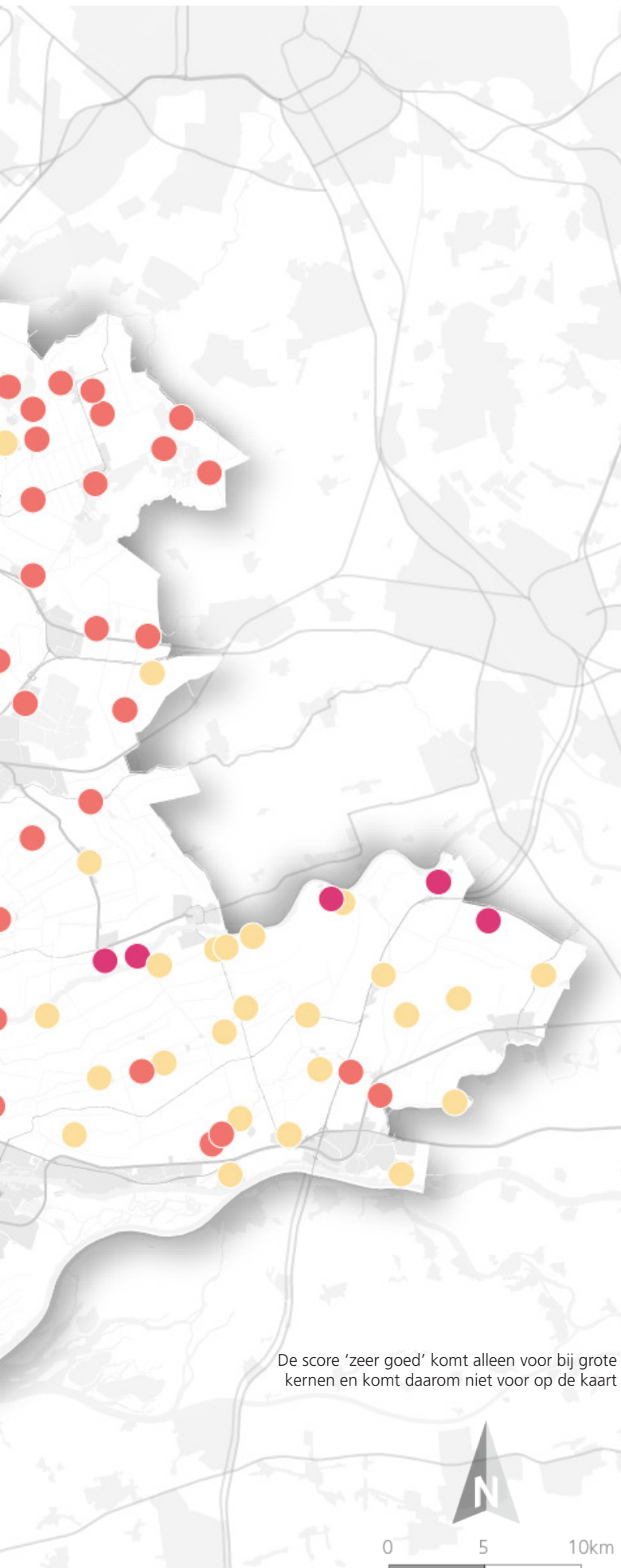
Deze informatie is interessant voor vitaliteit van kernen. Deze opgaven kunnen namelijk gunstige condities voor verstedelijking en relatief veel werkgelegenheid met zich meebrengen. Het laatste geldt met name op het vlak van vernieuwing van gebouwen en vernieuwing en aanleg van infrastructuur. Dat draagt bij aan de economische vitaliteit van kernen.

Voor deze verkenning zijn, net als bij het aspect Verbonden vitaliteit, hittekaarten gecombineerd met de kaart van kleine kernen. Voor deze publicatie is daaruit een representatieve selectie gemaakt.

Vitaliteitskansen in verband met energievernieuwing

- Goed
- Kansrijk
- Matig kansrijk
- Beperkt





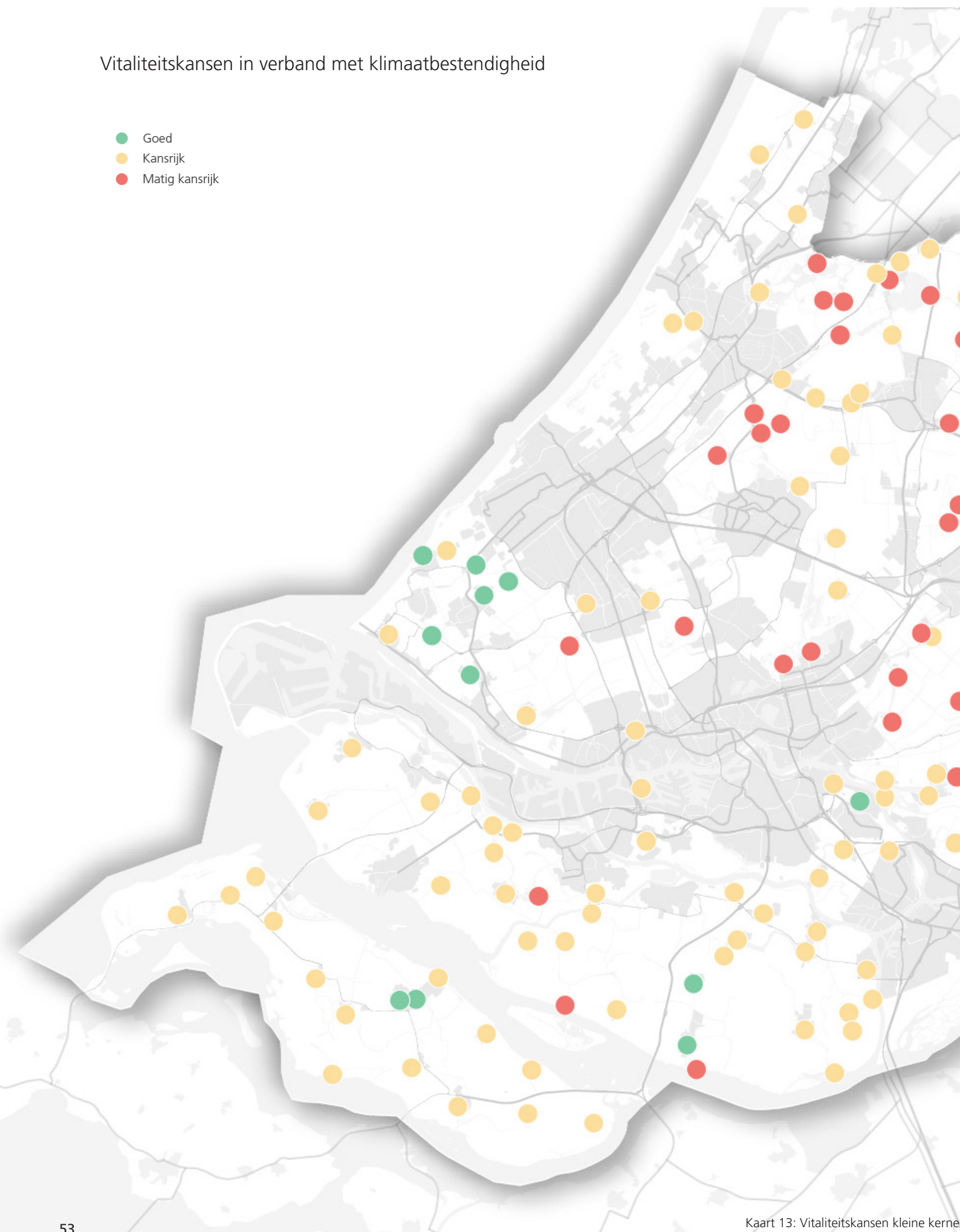
De score 'zeer goed' komt alleen voor bij grote kernen en komt daarom niet voor op de kaart

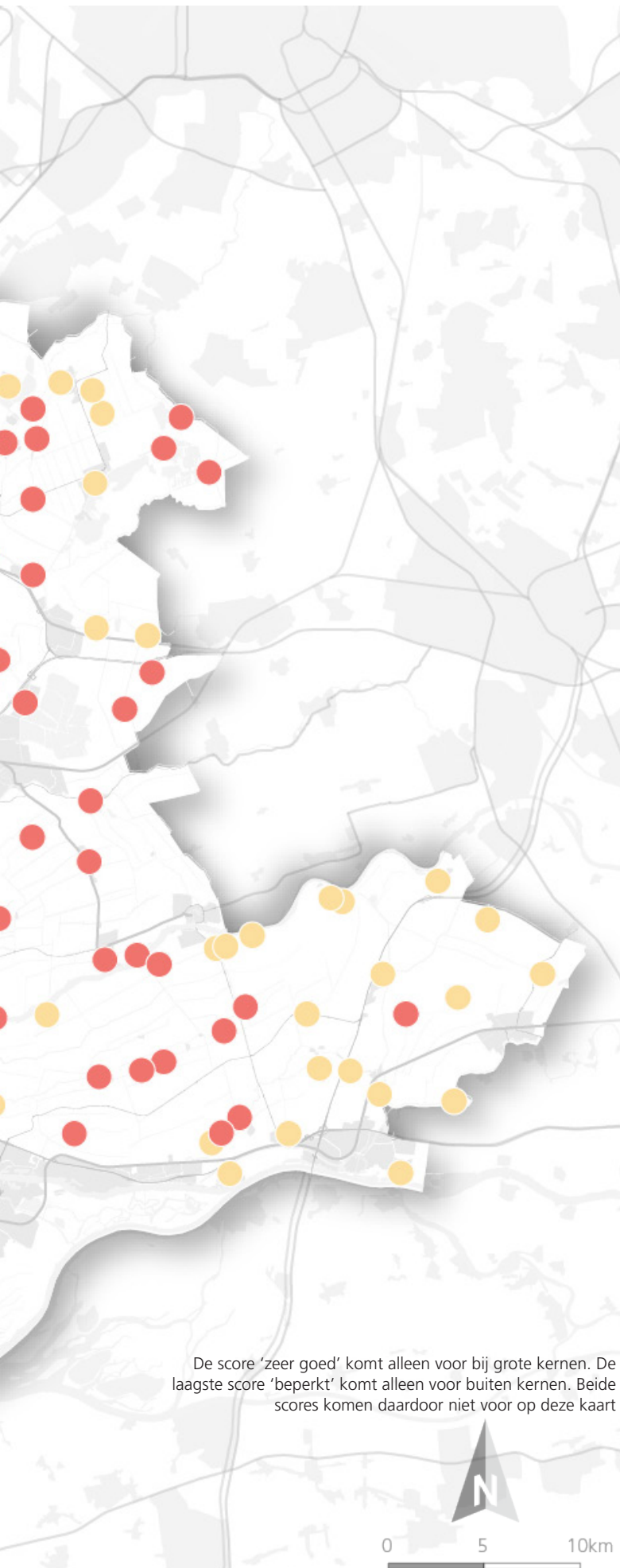
Vitaliteitskansen energie, klimaat en leefomgeving

Kaart 12 geeft een beeld van kansen voor vitaliteit door energievernieuwing. De scores zijn bepaald aan de hand van drie criteria: hoeveelheid gebouwen bouwperiode 1950-1980 met lage WOZ-waarde, geschiktheid voor warmte- koudeopslag en geschiktheid voor geothermie. Enkele kleine kernen in Westland, Hoeksche Waard en Voorne-Putten springen er positief uit.

Vitaliteitskansen in verband met klimaatbestendigheid

- Goed
- Kansrijk
- Matig kansrijk





Kaart 13 geeft een beeld van kansen voor vitaliteit door klimaatbestendigheid. De scores zijn bepaald aan de hand van vier criteria: waterbergend vermogen bodem, weinig bodemdaling, zekerheid voor overstromingsrisico's, grote hittestress- uitdagingen. Enkele kleine kernen in Westland, Hoeksche Waard en Goeree- Overflakke springen er positief uit.

Bij de andere vier opgaven liggen de kansen vooral in de grote kernen. Kaarten daarover zijn niet in deze publicatie opgenomen, maar wel beschikbaar.

Al met al zijn voor dit aspect het beeld en de duiding minder scherp dan andere aspecten. Als illustraties voor een onderdeel van een gespreksagenda over vitaliteit kunnen ze wel een rol spelen. Kleine kernen op Voorne- Putten bijvoorbeeld hebben weinig bereikbare banen, terwijl energie en klimaat op dat vlak mogelijk kansen bieden.

Hoofdstuk 7

Nabeschouwing



HOOFDSTUK 7

Nabeschouwing

Vitaliteit, leefbaarheid en woningbouw

Een regelmatig voorkomende bewering is dat in kleine kernen extra woningen gebouwd moeten worden om de vitaliteit en leefbaarheid te verbeteren. Ook tijdens de werksessie Vitale kleine kernen op de Derde Verstedelijkingsconferentie Zuid- Holland werd dit enkele malen vanuit het publiek naar voren gebracht. Mede daarom wijden we tot slot hier enige noties aan.

Deze verkenning is er niet op gericht om die bewering te onderzoeken. Er is voor gekozen om vanuit data te komen tot een “foto” van vitaliteit en leefbaarheid in de vorm van een benchmarking, en niet oorzaak en gevolg van dat beeld te onderzoeken. Waar mogelijk is met behulp van literatuur wel enige duiding gegeven. Het beeld vanuit de literatuur is overigens al decennia hetzelfde.

Aan de ene kant is duidelijk dat in het algemeen hoe groter de kern is, hoe vitaler die is. Deze verkenning bevestigt dat in zijn algemeenheid, maar nuanceert dat ook. Vitaliteit wordt mede bepaald door de ligging in het netwerk en vaak gaat een lage vitaliteit gepaard met een hoge leefbaarheid.

Aan de andere kant wijzen ook veel onderzoeken er op dat de ontwikkelingen in werkgelegenheid en voorzieningenaanbod worden gestuurd door veranderingen in gedrag van producenten en consumenten van goederen en diensten. Denk daarbij aan schaalvergroting, internetwinkelen, toenemende mobiliteit en culturele veranderingen. Leegstaande kerken bijvoorbeeld zijn het gevolg van ontkerkelijking, niet van te weinig woningbouw.

Een beeld dat uit de verkenning naar voren komt is dat er, in het algemeen, herkenbare verschillen in vitaliteit zijn tussen verschillende grootteklassen (250- 500, 500-1.000, 1.000-2.000, 2.000-10.000, 10.000 + inwoners). Een substantiële toename van vitaliteit zou in theorie

minimaal een sprong naar een grotere klasse vergen. Het is de vraag of zo’n sprong uit oogpunt van identiteit, leefbaarheid en houdbaarheid een na te streven oplossing is.

Framing

Beeldvorming is vaak hardnekkig. Zeker bij dit thema heeft data- en evidence- based onderzoek daar tot nu toe beperkte invloed op. Recent citaat van een promovenda over het onderwerp voorzieningen in kleine kernen: “Dat voorzieningen sluiten komt vooral door schaalvergroting en toegenomen mobiliteit. (...) Mensen hebben dat vaak niet eens door, terwijl het (de toegenomen mobiliteit) onwijs veel impact heeft. Je gaat gemakkelijker boodschappen doen in een dorpje verderop. Maar als mensen vaak genoeg te horen krijgen dat het verdwijnen van voorzieningen komt door bevolkingskrimp, gaan ze dat geloven.”

Uit de verkenning mag worden afgeleid dat vitaliteit en leefbaarheid van kleine kernen in Zuid-Holland een positief frame verdienen. Er is in Zuid-Holland geen aanleiding om in algemeenheid te spreken van een leefbaarheidsprobleem van kleine kernen, met meer woningbouw als oplossing.

Het verdient aanbeveling om uit te gaan een positiever frame. Wat te denken van het volgende? Zuid-Holland beschikt over een brede waaier aan kernen van verschillende combinaties van grootte, vitaliteit en leefbaarheid. Bij elkaar biedt dat een uniek vestigingsmilieu met veel verschillende, vlak bij elkaar gelegen, mogelijkheden voor alle levensfasen en leefstijlen. Kleine kernen spelen een belangrijke rol daarin. Deze zijn over het algemeen zeer leefbaar, terwijl voorzieningen en werk meestal - ondanks de voortgaande schaalvergroting en veranderingen in consumentengedrag - op zijn minst goed bereikbaar zijn. Er zijn enkele uitzonderingen en daar richten we dan ook de aandacht op.

Literatuur

Buys, Andre en Aafke Heringa (2018), **Sociale trends en sociale verschillen in Zuid-Holland**, Verkennend onderzoek Rigo in opdracht van Provincie Zuid-Holland

Dam, F. van (1995), **Meer voor minder. Schaalverandering en bereikbaarheid van voorzieningen in landelijke gebieden in Nederland**. Proefschrift, Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen Universiteit Utrecht

Edens, H. (2016), **De mobiliteitsbehoeften van inwoners van kleine kernen**, Masterthesis Planologie, Universiteit Utrecht

Fransen, A., M. Meijer en H. Olden (2018), **Kleine kernen in de provincie Utrecht**, Een analyse van mogelijke leefbaarheidsproblemen, Expertisecentrum Stedelijke Dynamiek en Duurzaamheid, Faculteit Geowetenschappen Universiteit Utrecht

Hofstee, E.W., **Veranderend platteland** (1962), Landbouwkundig Tijdschrift 74 (1962), p. 671 - 690

Janssen, Uschi en Rob Lammerts m.m.v. Carla Petit (1999), **Leefbaarheid op het platteland. Sociale en culturele ontwikkelingen op het platteland over de periode 1989-1998, een literatuuronderzoek**, Verwey-Jonker Instituut Utrecht

Koomen, Eric en Rosan van Wilgenburg (2005), **Platteland en kleine kernen verrassend vitaal**, Vrije Universiteit Amsterdam

Manting, D. & C. Huisman (2015), **De stad als magneet; de stad: magneet, roltrap en spons**; Universiteit van Amsterdam.

Ministerie van BZK (2016), **Leefbaarometer**, informatie over de leefbaarheid in alle buurten en wijken van Nederland

Nummerdor, Inge (2018), **Dat voorzieningen sluiten**

komt in principe door schaalvergroting, door de toegenomen mobiliteit, gesprek met Suzan Christiaanse, Rijks Universiteit Groningen

Oort, Frank van e.a. (2015), **De concurrentiepositie van Nederlandse steden**, publicatie Platform31 van Zuid-Holland

Provincie Zuid-Holland (2012), **Beeld van de economie van het landelijk gebied van Zuid-Holland - sociale en economische dynamiek**, Pré-verkenning Xplorelab in opdracht van de afdeling Water en Groen, provincie Zuid-Holland

Provincie Zuid-Holland (2017), **Verstedelijking Provincie Zuid-Holland**, Discussienota

Rigo, Verwey-Jonkerinstituut en InFact (2015), **Ontwikkeling van ruimtelijke verschillen in Nederland**, onderzoek in opdracht van het ministerie van BZK

Ritsema, Eck van, J., F. van Dam en C de Groot (2013), **Demografische ontwikkelingen 2010-2040. Ruimtelijke effecten en regionale diversiteit**. Planbureau voor de Leefomgeving Den Haag

Thissen, J.F.C.M. (2006), **Leefbare dorpen: van raamwerk tot ontwikkelingsmodel**. Universiteit van Amsterdam

Slaakweg, Arjen, Femke Daalhuizen en Eric Koomen (2015), **De economische vitaliteit van kleine kernen**, ESB jaargang 100 (4701) 8 januari 2015

Smaal, Peter e.a. (2005), **Vitaal platteland, vitale kleine kernen**, Evaluatie in het kader van de Nota Ruimte

Steenbekkers, Anja en Lotte Vermeij (2013), **De Dorpenmonitor**, Sociaal Cultureel Planbureau

Steenbekkers, Anja e.a. (2017), **Dorpsleven tussen stad en land**, Sociaal Cultureel Planbureau

Tordoir, P.P. en A. Poorthuis (2017), **Zuid-Hollandse netwerken, analyse van ruimtelijke interactie tussen gemeenten en kernen**. Telos, Universiteit van Tilburg, GPIO, Universiteit van Amsterdam, Singapore University of Technology and Design

Vliegen, Mathieu en Niek van Leeuwen (2005), **Bevolkingsconcentraties: van kleine kernen tot grote agglomeraties**, Bevolkingstrends 4e kwartaal 2005

Wesselink, Jan-Willem (2012), **De tegenstelling van de stad**, artikel in webpagina Kennislab voor urbanisme

Bijlagen

Bijlage 1: Zelfstandige en verbonden vitaliteit gecombineerd

Zelfstandige vitaliteit	Inwoners-klasse	Diversiteit van de Bereikbare Voorzieningen met de			
		Ze er laag	Laag	Gemiddeld	Hoog
Ze er hoog	3				
	4				
	5				
	1				
	2				
Hoog	3			Piershil	Dalem
	4				Driebruggen; Langerak
	5				Boven-Hardinxveld; Zevenhu
	1				
	2				
Gemiddeld	3	Strijensas		Havenhoofd; Woerdense Verlaat	Oud Ade
	4			Achthuizen; Groenendijk; Het Veld, Monster; Leerbroek	Graafdijs-oost, Brandwijk
	5			Ammerstol; Den Bommel; Hoogmade; Oud-Alblas; Rijpwetering; Stompwijk	Gijbeland; Nieuwerbrug aan de Rijn; Nieuwpoort; Noordeloos; Reeuwijk-Dorp; Waarder; Zwartewaal
	1				Heerjansdam; Nieuwe-Tongeloo; Woubrugge
	2				
Laag	3	Dieklaan, Middelharnis; Kaag; Nieuwendijk		Mookhoek	
	4		Goudriaan; Ottoland	Aarlanderveen	Nieuwe Wetering; Nieuwland
	5		Berkenwoude; Rijnsaterwoude	Stad aan 't Haringvliet	Herkingen
	1				
	2				
Ze er laag	3	Het Beijersche; Weipoort; Zuidbuurt		Schenkeldijk; Wijngaarden	Oude Leede; Rotte; Steekterwoude; Alphen aan den Rijn; Tempel;
	4				

e Auto in 5 minuten

Zeer hoog

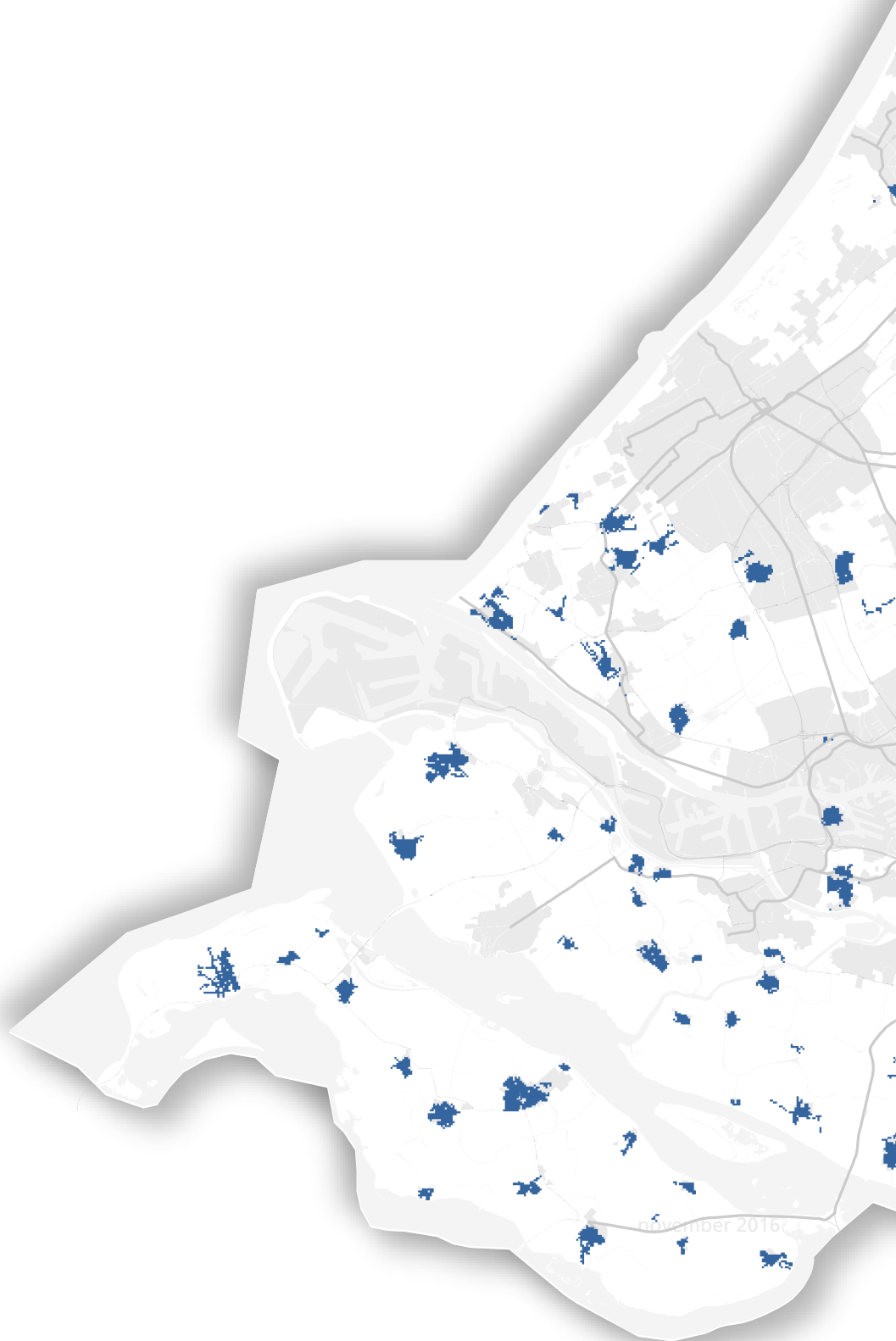
	Zwammerdam
	's-Gravendeel; Bergambacht; Den Hoorn; Hoek van Holland; Honselersdijk; Lekkerkerk; Maasdijk; Middelharnis; Moordrecht; Oude Wetering; Poeldijk; Poortugaal; Reeuwijk-Brug; Slikkerveer; Sommelsdijk; Valkenburg; Zoeterwoude-Dorp
	's-Gravenhage; 's-Gravensande; Alblasserdam; Alphen aan den Rijn; Barendrecht; Bergschenhoek; Berkel en Rodenrijs; Bleiswijk; Bodegraven; Boskoop; Brielle; Capelle aan den IJssel; De Lierv; Delft; Dordrecht; Gorinchem; Gouda; Hardinxveld-Giessendam; Hellevoetsluis; Hendrik-Ido-Ambacht; Hillegom; Hoogvliet; Katwijk Noord; Katwijk aan Zee; Katwijk aan den Rijn; Krimpen aan den IJssel; Leerdam; Leiden; Leiderdorp; Leidschendam; Lisse; Maassluis; Monster; Naaldwijk; Nieuwerkerk aan den IJssel; Noordwijk; Noordwijkerhout; Nootdorp; Oegstgeest; Oud-Beijerland; Papendrecht; Pijnacker; Rhoon; Ridderkerk; Rijnsburg; Rijswijk; Rotterdam; Rozenburg; Sassenheim; Schiedam; Schoonhoven; Sliedrecht; Spijkenisse; Vlaardingen; Voorburg; Voorhout; Voorschoten; Waddinxveen; Wateringen; Zoetermeer; Zwijndrecht
	Bijdorp
	Ter Heijde; Tienhoven
	De Zilk; Goudswaard; Zevenhoven
zen	Ameide; Arkel; Benthuizen; Bleskensgraaf; Bolnes; Delfgauw; Goudarak; Groot-Amers; Haastrecht; Hazerswoude-Dorp; Hazerswoude-Rijndijk; Heenvliet; Heinenoord; Klaaswaal; Krimpen aan de Lek; Kwintsheul; Leimuiden; Maasland; Meerkerk; Nieuw-Lekkerland; Nieuwkoop; Nieuwveen; Numansdorp; Pernis; Puttershoek; Stellendam; Stolwijk; Strijen; Ter Aar; Zoeterwoude-Rijndijk
	Wassenaar
	1e Mientlaan, Katwijk; Kilweg, 's-Gravendeel
	Abbenbroek; De Engel; Kinderdijk; Lageweg; Noordeinde; Oostendam
den ;	Geervliet; Goedereede; Hekelingen; Lexmond; Melissant; Noorden; Schelluinen; Schoonrewoerd; Streefkerk; Vierpolders
	Dirksland; Giessenburg; Koudekerk aan den Rijn; Maasdam; Mijnsheerenland; Moerkapelle; Nieuw-Beijerland; Ooltgensplaat; Oostvoorne; Ouddorp; Oude-Tonge; Ouderkerk aan den IJssel; Rockanje; Roelofarendsveen; Schipluiden; Warmond; Zuidland
	Neerpolderseweg, Giessenburg; Opperduit, Lekkerkerk; Simonshaven
	Blaaksedijk; Giessen-Oudekerk; Heenweg; Hei- en Boeicop; Oudenhorn; Papenveer
	Hoogblokland; Hoornaar; Westmaas
	Langeraar; Rijsoord; Zuid-Beijerland
reg, Waal	Duinschooten, Noordwijkerhout; Numansgors, Numansdorp; Oud Verlaat; Park Zomerlust, Zevenhoven; Zuidzijde
	Kedichem; Korteraar

Bijlage 2: Zelfstandige vitaliteit en leefbaarheid gecombineerd

Zelfstandige vitaliteit	Inwoners- klasse	Leefbaarheid		
		Zwak t/m Voldoende	Ruim voldoende	Goed
Zeer hoog	3		Zwammerdam	
	4		Bergambacht; Hoek van Holland; Honselersdijk; Lekkerkerk; Maasdijk; Middelharnis; Oude Wetering; Poeldijk; Slikkerveer; Sommelsdijk	Moordrecht; Poortugaal; Reeuwijk-Brug; Zoeterwoude-Dorp
	5	Rotterdam; Vlaardingen	Alblasserdam; Alphen aan den Rijn; Bodegraven; Boskoop; Capelle aan den IJssel; De Lier; Delft; Dordrecht; Gorinchem; Gouda; Hellevoetsluis; Hillegom; Hoogvliet; Leerdam; Leiden; Maassluis; Monster; Naaldwijk; Nieuwerkerk aan den IJssel; Noordwijk; Oud-Beijerland; Ridderkerk; Rozenburg; Schiedam; Schoonhoven; Spijkenisse; Waddinxveen; Zoetermeer	's-Gravenzande; Barendrecht; Bleiswijk; Brielle; Hardinxveld-Giessendam; Hendrik-Ido- Ambacht; Krimpen aan den IJssel; Leiderdorp; Lisse; Noordwijkerhout; Papendrecht; Pijnacker; Rhoon; Rijnsburg; Sassenheim; Sliedrecht; Zwijndrecht
	1		Bijddorp	
	2		Dalem	
Hoog	3		De Zilk; Goudswaard; Langerak; Piershil; Zevenhoven	
	4	Pernis	Bleskensgraaf; Bolnes; Boven-Hardinxveld; Gouderak; Hazerswoude-Dorp; Hazerswoude-Rijndijk; Heenvliet; Heinenoord; Krimpen aan de Lek; Leimuider; Meerkerk; Nieuw-Lekkerland; Nieuwkoop; Numansdorp; Puttershoek; Stellendam; Zevenhuizen	Ameide; Arkel; Benthuisen; Groot-Ammers; Haastrecht; Klaaswaal; Kwintshul; Nieuwveen; Stolwijk; Strijen; Ter Aar
	5			
	1		Havenhoofd; Strijensas	Woerdense Verlaat
	2	Achthuizen	Abbenbroek; De Engel; Leerbroek	Graafdijsk-oost; Brandwijk; Het Veld, Monster; Kinderdijk; Noordeinde
Gemiddeld	3		Den Bommel; Geervliet; Hekelingen; Melissant; Nieuwpoort; Noorden; Schelluinen; Schoonrewoerd; Vierpolders; Zwartewaal	Ammerstol; Gijbeland; Goedereede; Lexmond; Nieuwerbrug aan den Rijn; Oud-Alblas; Streefkerk
	4		Dirksland; Heerjansdam; Koudekerk aan den Rijn; Nieuw- Beijerland; Nieuwe-Tonge; Ooltgensplaat; Ouddorp; Oude- Tonge; Rockanje; Roelofarendsveen; Zuidland	Giessenburg; Maasdam; Mijnsheerenland; Moerkapelle; Ouderkerk aan den IJssel; Woubrugge
	1		Kaag; Mookhoek; Nieuwendijk; Simonshaven	Dieklaan, Middelharnis
Laag	2		Blaaksedijk; Heenweg; Oudenhorn; Papenveer	Goudriaan; Nieuwe Wetering; Nieuwland
	3		Herkingen; Stad aan 't Haringvliet; Westmaas	Hoogblokland; Hoornaar; Rijnsaterwoude
	4		Zuid-Beijerland	Langeraar
Zeer laag	1		Schenkeldijk; Zuidzijde	Oud Verlaat; Zuidbuurt
	2		Kedichem	

Zeer goed		Uitstekend	
	's-Gravendeel; Valkenburg	Den Hoom	
	Bergschenhoek; Leidschendam; Voorhout; Wateringen	's-Gravenhage; Berkel en Rodenrijs; Katwijk Noord; Katwijk aan Zee; Katwijk aan den Rijn; Nootdorp; Oegstgeest; Rijswijk; Voorburg; Voorschoten	
	Ter Heijde; Tienhoven		
	Driebruggen		
	Delfgauw; Zoeterwoude- Rijndijk	Maasland	
		Wassenaar	
	Oud Ade		
	Lageweg; Oostendam	Groenendijk	
	Hoogmade; Noordeloos; Stompwijk; Waarder	Reeuwijk-Dorp; Rijpwetering	
	Oostvoorne; Warmond	Schippluiden	
	Neerpolderseweg, Giessenburg		
	Aarlanderveen; Giessen- Oudekerk; Hei- en Boeicop; Ottoland		
		Berkenwoude	
		Rijsoord	
	Steekterweg, Alphen aan den Rijn; Tempel; Wijngaarden	Het Beijersche; Numansgors; Numansdorp; Oude Leede; Rotte; Waal	
	Korteraar		

Vitaliteits
paradox



november 2016