

# **Voorzieningen en mobiliteitspatronen in het stedelijk gebied Eindhoven**

**John Dagevos  
Hans Mommaas  
Ruben Smeets**

Tilburg, 1 september 2015

**Documentnummer: 15.126**

Warandelaan 2  
5037 AB Tilburg  
Postbus 90153  
5000 LE Tilburg

T 013 - 466 87 12

[telos@uvt.nl](mailto:telos@uvt.nl)

[www.telos.nl](http://www.telos.nl)



**telos** brabant's centrum voor  
duurzame ontwikkeling

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Theoretische achtergrond</b>	<b>7</b>
2.1	Inleiding	7
2.2	Regionaal economisch perspectief	8
2.3	Leefbaarheidspectief	10
2.4	Resumé	12
<b>3</b>	<b>Het voorzieningenniveau in het stedelijk gebied</b>	<b>13</b>
3.1	Het voorzieningenniveau in het stedelijk gebied in landelijk, vergelijkend perspectief	13
3.2	Het voorzieningenniveau in het stedelijk gebied in regionaal vergelijkend perspectief	14
<b>4</b>	<b>Mobiliteitspatronen in het stedelijk gebied: het daily urban system</b>	<b>17</b>
<b>5</b>	<b>Conclusies</b>	<b>21</b>
	<b>Literatuur</b>	<b>23</b>
	<b>Bijlage 1: Scoremethodiek voorzieningen</b>	<b>25</b>



# 1 Inleiding

In deze notitie zoomen we in op het voorzieningenniveau van en de mobiliteitspatronen in het stedelijk gebied Eindhoven.<sup>1</sup> Vragen die daarbij aan de orde komen zijn:

- Hoe zijn de relevante voorzieningen gespreid?
- Hoe verhoudt de situatie in het stedelijk gebied zich ten opzichte van de rest van Nederland?
- Hoe zien de mobiliteitspatronen er uit tussen de gemeenten in het stedelijk gebied?

Bovenstaande vragen zullen langs twee wegen beantwoord worden. In de eerste plaats zal een schets worden gegeven van de (samenstelling van de) voorzieningenstructuur in het stedelijk gebied. Daarbij zal ook een vergelijking gemaakt worden met andere stedelijke regio's in Nederland. Naast aandacht voor de voorzieningenstructuur zal ook, om de verbanden in het stedelijk gebied zichtbaar te maken, ingegaan worden op de mobiliteitspatronen in de regio. Daarmee kan een beeld geschetst worden van het daily urban system. Dit doen we aan de hand van een aantal kaartbeelden die ontleend zijn aan het onderzoek Brabantse Netwerken dat de provincie Noord-Brabant heeft laten uitvoeren door het Ruimtelijk Economisch Atelier Tordoir<sup>2</sup>.

Alvorens de empirie te laten spreken staan we kort theoretisch stil bij het vraagstuk van voorzieningenstructuur, leefbaarheid en mobiliteit.

---

<sup>1</sup> , Deze notitie vormt een aanvulling op het rapport "Perspectief op Son & Breugel. Bijdrage aan de beeldvorming over de bestuurlijke toekomst" (Telos, 2015), maar kan ook als losstaande analyse gelezen worden.

<sup>2</sup> . Het onderzoeksrapport kan worden gedownload op <http://www.brabant.nl/onderzoeknetwerken>



## 2 Theoretische achtergrond

### 2.1 Inleiding

Zoals hiervoor aangegeven staat in deze notitie de aan- c.q. afwezigheid en toegankelijkheid van voorzieningen aangeboden door ondernemers, overheden en maatschappelijke instellingen in het stedelijk gebied centraal. Naar de voorzieningenstructuur kan vanuit verschillende perspectieven worden gekeken:

- a. Vanuit een *regionaal economisch* perspectief: hierin worden voorzieningen gezien als onderdeel van het regionale vestigingsmilieu en zijn daarmee één van de factoren die de concurrentiekracht van de regionale economie beïnvloeden.
- b. Vanuit een *leefbaarheids*perspectief: het gaat dan over iets anders dan sociale voorzieningen in een enge zin, c.q. inkomensoverdrachten (bijstand, kinderbijslag e.d.), maar over min of meer fysieke plekken waar overdrachten plaatsvinden van producten en diensten, zoals winkels, buurthuizen, bibliotheken, etc. Voorzieningen die voor het dagelijks functioneren van de inwoners van de stedelijke regio van belang zijn.

De onderscheiden perspectieven sluiten elkaar niet uit, zijn deels overlappend. Een goed voorzieningenniveau vanuit leefbaarheidsperspectief draagt zeker positief bij aan het vestigingsklimaat, maar is niet op voorhand een voldoende voorwaarde voor een concurrerend vestigingsklimaat. De basis(voorzieningen) moet(en) uiteraard in ieder geval op orde zijn. Aanwezigheid en goed kwaliteit van bijvoorbeeld basis- en middelbaar onderwijs is een belangrijk element van de voorzieningenstructuur, maar de aanwezigheid van zeker een universiteit als de TU/e, maar ook de Design Academy en de hogescholen van Fontys, voegt iets extra's toe aan het vestigingsmilieu en daarmee aan het concurrerend vermogen van het stedelijk gebied. Het is echter niet zo dat als iets goed is voor het regionale vestigingsklimaat dat dat per definitie ook betekent dat een dergelijke voorziening ook goed is voor de leefbaarheid in de stedelijke regio. Connectiviteit (bereikbaarheid, verbindingen met andere regio's) bijvoorbeeld wordt als een belangrijk element gezien van het regionaal vestigingsklimaat. De aanwezigheid van een regionale luchthaven als Eindhoven Airport betekent een plus voor het regionale vestigingsklimaat. Vanuit leefbaarheidsperspectief echter is Eindhoven Airport een voorziening die veel discussie oproept. Een soortgelijke spanning

bestaat er ook met betrekking tot de ring om Eindhoven. In het navolgende werken we de beide perspectieven theoretisch wat verder uit

## 2.2 Regionaal economisch perspectief

Vanuit regionaal economisch perspectief staat het concurrerend vermogen van de stedelijke regio centraal en de ambitie om een Europese top kennis- en innovatie regio te zijn: een Europese Brainport. Daarbij is het uiteindelijke doel de inwoners van de regio een goede kwaliteit van leven te kunnen bieden zowel nu als in de toekomst. Drie begrippen staan hierbij centraal: top kennis- én innovatieregio, concurrerend vermogen en kwaliteit van leven. Begrippen die alles met elkaar te maken hebben. Zonder kennis en innovatie geen concurrerend vermogen, zonder een goede kwaliteit van leven een minder aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven en woonplaats voor (toekomstige) inwoners. Zonder concurrerend vermogen minder verdien capaciteit en daarmee minder economische basis voor het instandhouden en verbeteren van het woon- en vestigingsklimaat.<sup>3</sup>

Het concurrerend vermogen van de stedelijke regio wordt in belangrijke mate bepaald door en in het samenspel van de regionaal economische structuur en het regionale vestigingsklimaat. Waar het gaat om het regionale vestigingsklimaat zijn zaken van belang als beschikbaarheid van gekwalificeerd personeel, ontsluiting via weg, lucht, water, spoor, ICT, kennisinfrastructuur (universiteiten en hogescholen, publieke R&D, maar ook private kennisinvesteringen), ruimte voor bedrijvigheid (bedrijfsterreinen, kantoorgebouwen), politieke stabiliteit etc. Waar het gaat om de economische structuur kijken we naar zaken als de sectorale samenstelling van de bedrijvigheid (bedrijfstakken, exportgerichtheid, innovativiteit), de grootteklassestructuur, aandeel buitenlandse bedrijven, levensfase van de ondernemingen, onderlinge verwevenheid (clustering) etc. (Raspe e.a., 2012).

Hoewel de interactie tussen de economische structuur en het regionale vestigingsklimaat van groot belang is voor het in economisch opzicht functioneren van een regio is deze echter niet louter en alleen hiervan afhankelijk. Het gaat om een dynamische relatie, die sterk beïnvloed wordt door de wijze waarop bedrijven reageren op veranderingen in hun omgeving en in het verlengde hiervan hun bedrijfsstrategie aanpassen. Veranderingen in consumentenvoorkeuren, techno-

---

<sup>3</sup> Het toepassen van het begrip concurrentiekracht op landen, regio's of steden is in de wetenschappelijke literatuur omstreden. Krugman (1996) is kritisch op het idee van nationale en regionale concurrentie. Hij vindt de analogie tussen een land/regio en een bedrijf misleidend. Een bedrijf heeft een bottom line (faillissement/verdwijnen) dat geldt niet voor een land/regio. Bedrijven concurreren om marktaandeel en vernietigen daarmee de kansen van anderen, terwijl handel tussen landen geen zero sum game is. Als concurrentie enige betekenis heeft dan is het volgens Krugman gerelateerd aan (verhoging van) arbeidsproductiviteit. Porter en Ketels (2003) sluiten hierbij aan. Productiviteit stelt een land in staat om hoge lonen te betalen, een sterke munteenheid te hebben en een aantrekkelijk rendement op kapitaal te betalen en daarmee een hoge levensstandaard voor haar inwoners te realiseren. Cellini en Soggi (2002) stellen, waar het gaat om regionale concurrentiekracht, dat regio's noch een gedesaggreerde vorm van de nationale schaal zijn noch de optelsom van regionale bedrijven. Camagni (2002) onderschrijft deze zienswijze en werkt deze wat verder uit. Hij suggereert dat regio's inderdaad concurreren, in het aantrekken van bedrijven én mensen, maar eerder gebaseerd op absolute voordelen dan op relatieve. Zaken als superieure technologie, sociale, infrastructurele en/of institutionele 'assets' die extern zijn voor individuele bedrijven kunnen niet 'gecompenseerd' worden door alternatieve factorprijzen. De Europese commissie (1999) verwoordt bovenstaande redenering als volgt: "The idea of regional competitiveness should capture the notion that despite the fact that there are strongly competitive and uncompetitive firms in every region, there are common features within a region which affect the competitiveness of all the firms located there."



logische ontwikkelingen uitmondend in product- en procesinnovaties, internationalisering van de concurrentieverhoudingen, veranderingen in de geopolitieke verhoudingen etc. hebben allemaal invloed op de waardering van het bedrijf van het regionale vestigingsklimaat. We zien dan ook dat bepaalde elementen uit het regionale vestigingsklimaat in de loop van de tijd aan betekenis winnen terwijl andere juist aan betekenis verliezen. In het kader van het bevorderen van de innovatiekracht van regio's wordt bijvoorbeeld (steeds) grote(re) waarde toegekend aan de aanwezigheid van kennisinstellingen en aan de verbindingen tussen deze kennisinstellingen en het bedrijfsleven. Creativiteit wordt in de huidige economie steeds meer een cruciale factor. Was de industriële economie of 'oude economie' gericht op productie van goederen en op standaardisatie en schaalvergroting, de postindustriële economie is gericht op productie van diensten en kennis. Zowel de productie van diensten als die van kennis bestaat bij de gratie van creativiteit. Zelfs waar het in de 'nieuwe economie' gaat om de voortbrenging van goederen is deze niet meer in de eerste plaats gericht op standaardisatie, maar op de toevoeging van kwaliteiten en betekenis. Men zou zelfs van een culturele economie kunnen spreken. Dat is een economie die 'symbolische goederen' produceert. Daaronder worden goederen verstaan die vooral de behoefte aan persoonlijke groei en individuele zelfbevestiging, aan amusement en aan verfraaiing en decoratie bevredigen. Economische sectoren als mode, sport, muziek, film, radio, televisie, show, design, cosmetica, toerisme, architectuur, reclame, uitgeverij en nieuwe media zijn daartoe te rekenen. Het zijn alle sectoren die bestaan bij de gratie van creativiteit. Juist dit creatieve deel in de huidige economie is snel groeiende en heeft behoefte aan een totaal ander vestigingsklimaat waarin er letterlijk en figuurlijk ruimte is voor creativiteit.

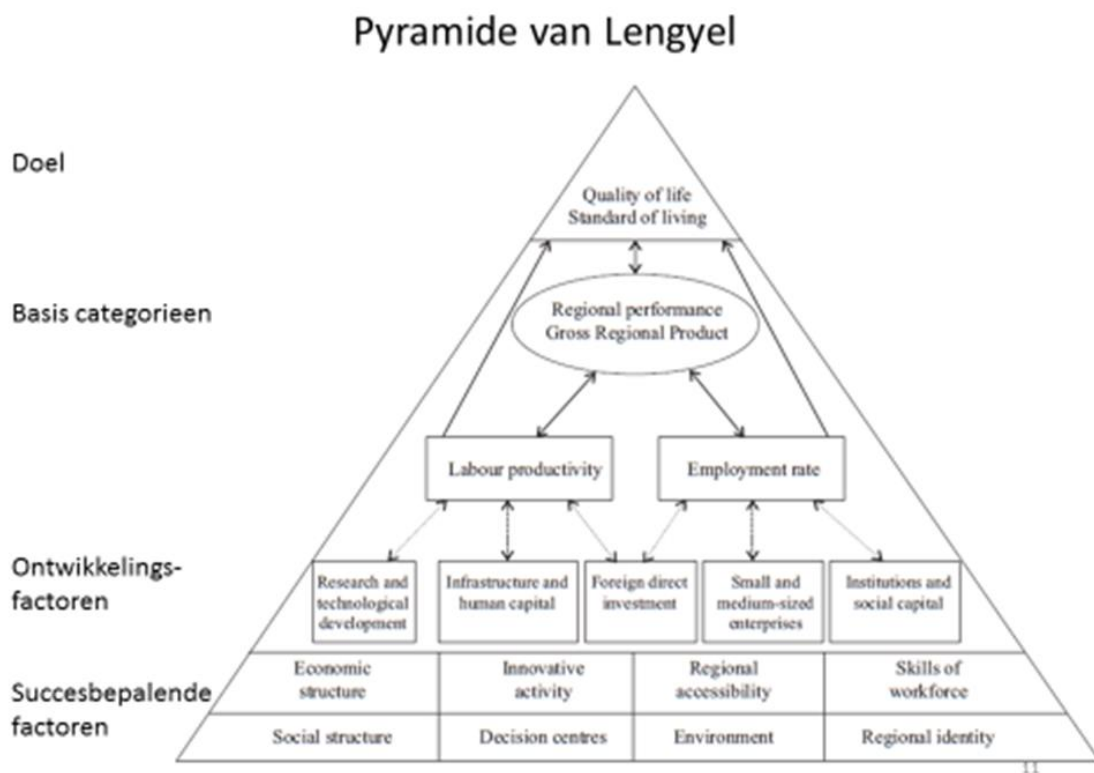
Niet alleen de behoeften en de waardering van het bedrijfsleven zijn aan veranderingen onderhevig, dat geldt ook voor het regionale productiemilieu. Dat is geen statisch geheel. Aanleg van wegeninfrastructuur ontsluit nieuwe gebieden, investeringen in de kennisinfrastructuur bijvoorbeeld door de komst van een kennisinstituut verhoogt de aantrekkelijkheid van de regio voor kennisintensieve bedrijven, verbeteringen in het woon- en leefklimaat maakt een regio aantrekkelijker als woonplaats voor werknemers, het ter beschikking stellen door regionale overheden van investeringspremies aan bedrijven heeft invloed op de locatiekeuze van bedrijven en op de waardering van reeds gevestigde bedrijven van hun huidige locatie.

De zogenaamde piramide van Lengyel (2000, 2003) vat bovenstaande gedachtenlijn/analyse ten aanzien van regionale concurrentiekracht in één beeld, een piramide, samen (figuur 1). Daarin onderscheidt Lengyel 4 niveaus:

- *Doel*: het streven een zo hoog mogelijke en continue levensstandaard voor de bevolking te realiseren.
- *Basis categorieën* met behulp waarvan ex-post de concurrentiekracht te meten is: bruto regionaal product, arbeidsproductiviteit en werkgelegenheid.
- *Ontwikkelings- of programmeerbare factoren*: ex-ante factoren gericht op versterking en verbetering van de concurrentiekracht: R&D, Infrastructuur &

menselijk kapitaal, directe buitenlandse investeringen, MKB en (vertrouwen in) instituties en sociaal kapitaal.

- *Succesfactoren*: sociale- en milieucondities die indirect inwerken op de basis categorieën en de ontwikkelings/programmeringsfactoren zoals economische structuur, innovatieve activiteiten, bereikbaarheid, sociale structuren, regionale identiteit etc.



Bron: Lengyel 2004

**Figuur 1** De piramide van Lengyel

### 2.3 Leefbaarheidsperspectief

Als we het over voorzieningen hebben vanuit leefbaarheidsperspectief gaat het over min of meer fysieke plekken waar overdrachten plaatsvinden van producten en diensten, zoals winkels, buurthuizen, bibliotheken, etc. Dergelijke voorzieningen zijn niet alleen belangrijk voor het aanbod van goederen en diensten als zodanig, het zijn vaak ook ontmoetingsplaatsen waar sociale contacten plaatsvinden (en zijn daarmee tegelijkertijd ook bronnen van en voor sociale samenhang). In de studie 'Vertrouwen in burgers' (WRR, 2012) wijst Pieter Winsemius op het belang van de vier k's: kerk, kroeg, kantine en kapper. "Daar hoor je wat er onder burgers leeft; daar 'gonst' het". Naast deze particuliere voorzieningen vervullen ook publieke voorzieningen de rol van ontmoetingsplaats. Een mooi

voorbeeld zijn bibliotheken die uitgroeien tot een attractieve, druk bezochte, verblijfplaats die veel meer is dan een uitleencentrale.

Versillende onderzoeken laten zien dat de directe aanwezigheid van voorzieningen geen eenduidige relatie heeft met de leefbaarheid. In het onderzoek 'Leven in de leegte' over de Groningse dorpen wordt de conclusie getrokken dat het verdwijnen van voorzieningen als zodanig niet het voortbestaan van en de leefbaarheid in kleine dorpen in gevaar brengt. Uit onderzoek van Scoop in Zeeland is eveneens gebleken dat er geen direct verband is tussen de aanwezigheid van voorzieningen en de ervaren leefbaarheid. Wel bleek dat de culturele voorzieningen van belang zijn. Uit een studie van Het PON naar de leefbaarheid in kleine kernen in Brabant blijkt dat het karakter van het dorp en de daaraan gekoppelde leefbaarheid wordt verbonden aan plekken waar mensen elkaar ongedwongen kunnen blijven ontmoeten. Het gemeenschapshuis, de kerk, de voetbalclub en de fanfare zijn, zoals Winsemius ook al vaststelde, daarbinnen de meest aansprekende voorbeelden. Daarnaast vinden dorpen het behoud van de basisschool van wezenlijk belang.

Het veranderend denken over het belang van de aanwezigheid van voorzieningen wordt mede beïnvloed door de toegenomen mobiliteit van de burger. Mobiliteit bepaalt in belangrijke mate de reikwijdte van het leven van mensen in de zin van de ruimtelijke toegang tot allerlei hulpbronnen. Het is op twee fronten van belang voor het vraagstuk van leefbaarheid en sociale veerkracht. In de eerste plaats hebben mobiele mensen in principe toegang tot meer hulpbronnen in de sfeer van werk, onderwijs, gezondheidszorg, ontspanning. In de tweede plaats is mobiliteit nodig voor het onderhouden van sociale netwerken zoals voor familiebezoek en het deelnemen aan activiteiten in verenigingsverband. Kortom wie mobiel is heeft meer mogelijkheden om werk te vinden, een opleiding te volgen en sociale contacten te onderhouden.

De toegenomen (auto)mobiliteit van de burger heeft niet alleen geleid tot vergroting van de ruimtelijke toegang tot allerlei voorzieningen, ze heeft ook in belangrijke mate bijgedragen aan de schaalvergroting van diezelfde voorzieningen en daarmee tegelijkertijd het voorzieningenniveau in (kleinere) steden en dorpen onder druk zettend. Voorzieningen buiten de directe omgeving van dorp en wijk werden bereikbaar en kregen daarmee een grotere klantenkring. Door schaalvergroting hebben mensen aldus toegang tot meer, betere en goedkopere voorzieningen gekregen. Ook de bereikbaarheid van arbeid is toegenomen. De negatieve kant is dat de 'niet mobiele' afhankelijker van anderen zijn geworden met een grotere kans tot sociale uitsluiting en een verminderde veerkracht (SEU, 2003; Stanley et al, 2011).

In het algemeen zien we dat het voorzieningenniveau verandert. Dat wordt o.a. zichtbaar in de detailhandel. Zo maken bewoners uit kleine dorpen bij de stad minder gebruik van winkels en voorzieningen in het dorp. In Noord-Brabant is het aantal winkels tussen 2005 en 2012 met 4% gedaald. De afname deed zich vooral voor in de kleinere woonplaatsen (Hoofdbedrijfschap Detailhandel, 2013). Ook in gebieden met vergrijzing en bevolkingsafname is sprake van afname van

het voorzieningenniveau (SER, 2011). Daarnaast is er ook sprake van een afname van ontmoetingsplekken zoals buurthuizen, veelal door bezuinigingen van gemeenten.

## 2.4 Resumé

De bovenstaande beschouwing, die niet de pretentie heeft uitputtend te zijn, maakt duidelijk dat afhankelijk van het perspectief dat wordt gehanteerd, regionaal-economisch of leefbaarheid, anders naar de aanwezigheid en bereikbaarheid van voorzieningen wordt gekeken. Andere zaken worden belangrijk gevonden. Vanuit een regionaal economisch perspectief zijn de voorzieningen die voor de dagelijks leefbaarheid essentieel zijn eerder een gegeven. Ze worden verondersteld aanwezig te zijn en zeker niet in negatieve zin de concurrentiepositie van de stedelijke regio te beïnvloeden. Voor de regionaal economische concurrentiekracht zijn vooral die voorzieningen van groot belang die de regio iets extra's bieden zoals een goed ontwikkelde kennisinfrastructuur of een goede connectiviteit. Vanuit leefbaarheidspectief is het denken over het belang van de directe aanwezigheid van voorzieningen, mede onder invloed van de toegenomen mobiliteit, veranderd. De actieradius van de burger is vergroot en daarmee de toegang tot voorzieningen. Omgedraaid betekent dit ook dat niet alles onder direct handbereik aanwezig moet zijn. Dit geldt echter niet voor alle bevolkingscategorieën, zeer zeker niet voor de minder mobiele. Samenhangend met de toegenomen mobiliteit heeft zich een proces van schaalvergroting voltrokken die mede heeft bijgedragen aan de uitholling van het voorzieningenniveau op het niveau van wijken, buurten en dorpen. Voor de mobiele niet zo'n probleem, voor de minder mobiele des te meer.

## 3 Het voorzieningenniveau in het stedelijk gebied

In ons empirisch onderzoek hebben we speciale aandacht besteed aan de aanwezigheid van voorzieningen aangeboden door ondernemers, overheden en maatschappelijke instellingen. Het gaat hier over iets anders dan sociale voorzieningen in een enge zin, c.q. inkomensoverdrachten (bijstand, kinderbijslag e.d.), maar over min of meer fysieke plekken waar overdrachten plaatsvinden van producten en diensten, zoals winkels, scholen, buurthuizen, bibliotheken, etc. We kijken naar de geografische afstand tot deze voorzieningen, waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen:

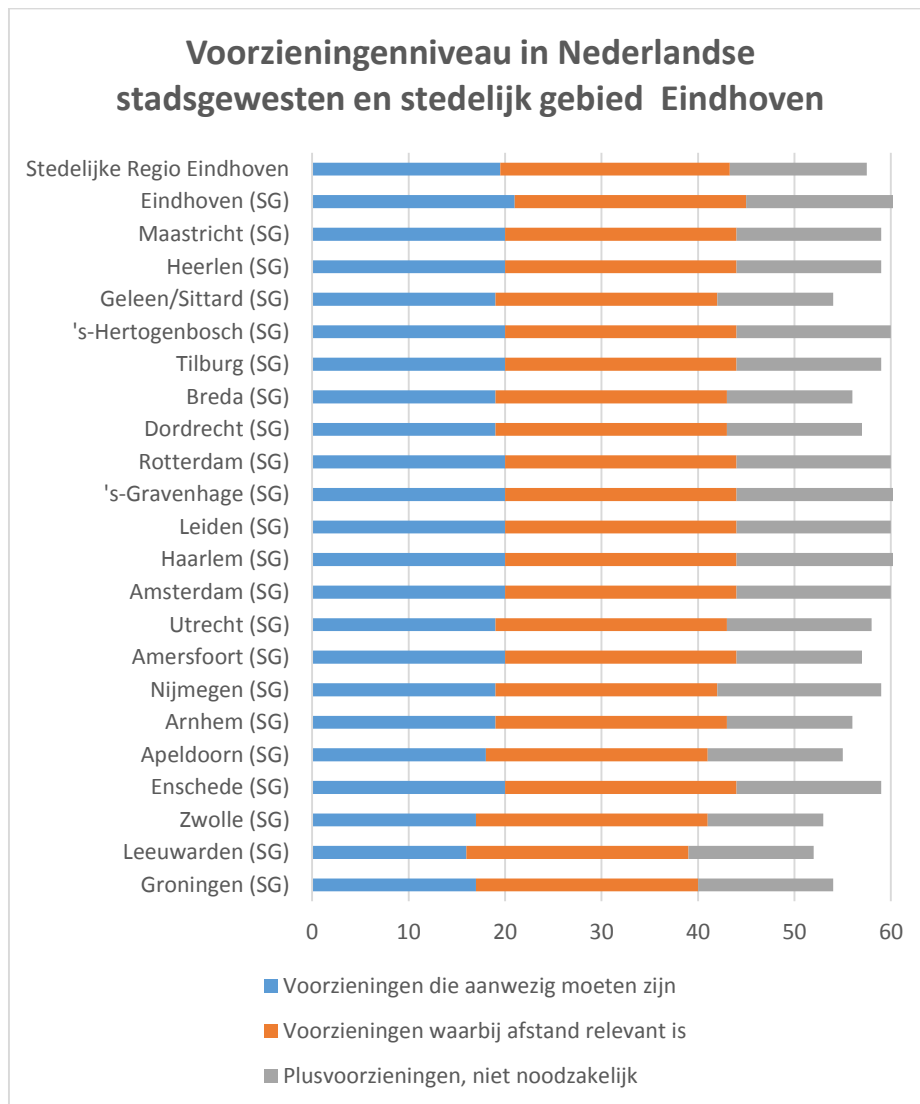
- a. Voorzieningen die *aanwezig moeten zijn* zoals winkels voor dagelijkse levensmiddelen, basisschool, apotheek, huisarts, bibliotheek, café en cafetaria;
- b. Voorzieningen waarbij *afstand relevant* is, maar die niet persé aanwezig hoeven te zijn zoals fysiotherapeut, ziekenhuis, grote supermarkten, kinderopvang, buitenschoolse opvang, middelbare school, zwembad en restaurants;
- c. Voorzieningen die niet aanwezig hoeven te zijn, maar waarvan de aanwezigheid de gemeente wel een *plus* geeft. Daarbij kan gedacht worden aan voorzieningen als musea, kunstijsbaan, bioscopen, attracties, sauna etc.

In bijlage 1 wordt aangegeven welke voorzieningen in de analyse zijn meegenomen en hoe we een en ander hebben berekend.

### 3.1 Het voorzieningenniveau in het stedelijk gebied in landelijk, vergelijkend perspectief

In eerste instantie hebben we gekeken hoe, vergelijkenderwijs met andere stadsgewesten in Nederland, het voorzieningenniveau op het niveau van het stadsgewest Eindhoven beoordeeld moet worden. Hierbij moet aangetekend worden dat het stadsgewest Eindhoven in de CBS-statistieken omschreven wordt als het geheel van de gemeenten Best, Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Nuenen, Gerwen en Nederwetten, Son en Breugel, Valkenswaard, Veldhoven en Waalre en daarmee dus iets anders ingedeeld is dan het stedelijk gebied Eindhoven. Om hiervoor te corrigeren hebben we tevens de gegevens voor de stedelijke regio opgenomen. De figuur laat zien dat het stadsgewest Eindhoven, vergelijkenderwijs, een zeer goed voorzieningenniveau heeft. Beter dan bijvoorbeeld het stadsgewest Breda in Brabant. Het voorzieningenniveau in de

stedelijke regio scoort iets lager, maar nog steeds goed. Op de verschillen in de stedelijke regio komen we in de volgende paragraaf terug. Bij het interpreteren van de figuur moet bedacht worden dat een stadsgewest maximaal een score van 63 punten kan halen.



Bron: CBS, bewerking Telos

**Figuur 2** Voorzieningenniveau in Nederlandse stadsgewesten en in de stedelijke regio Eindhoven

### 3.2 Het voorzieningenniveau in het stedelijk gebied in regionaal vergelijkend perspectief

In tabel 1 wordt voor de verschillende gemeenten in het stedelijk gebied aangegeven in welke mate (in %) ze over de verschillende typen voorzieningen beschikken. De tabel maakt in de eerste plaats duidelijk dat de gemeenten in

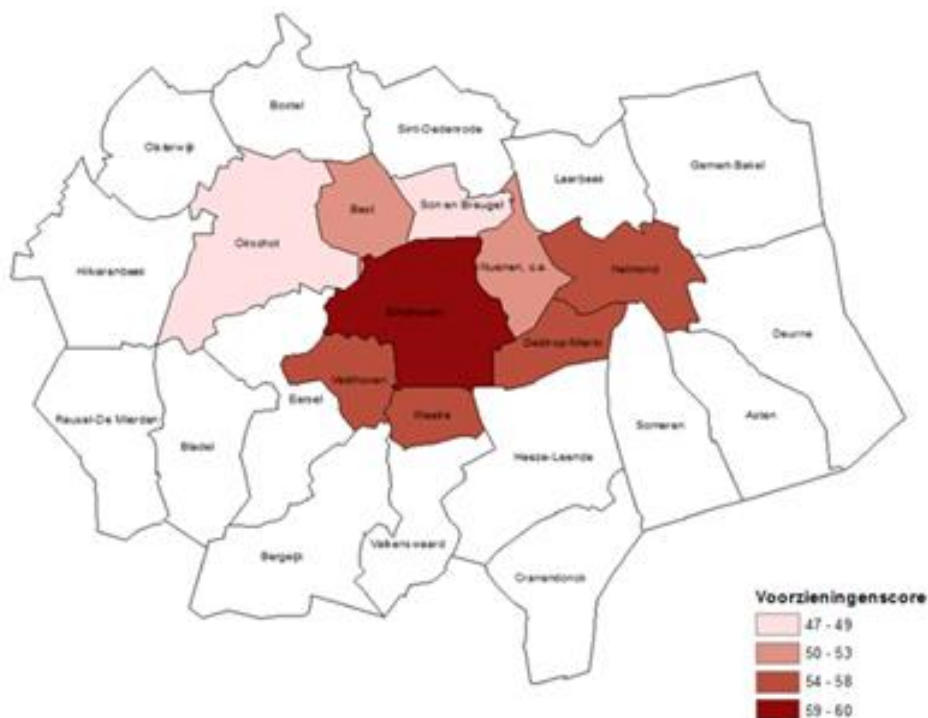
ruime mate beschikken over de noodzakelijke en zeer zeker over de relevante voorzieningen. De tabel laat ook zien dat deze voorzieningen in Son & Breugel, maar ook in Oirschot wat minder aanwezig zijn c.q. dat de inwoners daar gemiddeld wat verder vanaf wonen. In de duurzaamheidsbalans van Son & Breugel zagen we ook al dat de tevredenheid met het winkelaanbod laag is en dat er relatief weinig aanbod aan basisscholen en zeer zeker voortgezet onderwijs is. Duidelijk wordt ook dat het voorzieningenniveau in Eindhoven voor de drie onderscheiden soorten prima is.

**Tabel 1** Aanwezigheid van c.q. afstand tot voorzieningen en soort voorziening naar gemeente in het stedelijk gebied (in % maximale score)

Gemeente	Noodzakelijke voorzieningen	Relevante voorzieningen, niet noodzakelijk	Plus 'voorzieningen
Best	85.71	91.67	72.22
Eindhoven	95.24	100.00	88.89
Geldrop-Mierlo	85.71	100.00	83.33
Helmond	85.71	100.00	77.78
Nuenen, c.a.	76.19	95.83	66.67
Oirschot	76.19	91.67	50.00
Son & Breugel	76.19	87.50	66.67
Veldhoven	90.48	100.00	83.33
Waalre	90.48	100.00	83.33

Bron: CBS, bewerking Telos

Onderstaande figuur laat het totaalbeeld zien voor de verschillen in het voorzieningenniveau in het stedelijk gebied. Voor de figuur geldt hoe donkerder de kleur hoe beter de score. Duidelijk wordt dat het voorzieningenniveau (aanwezigheid van c.q. afstand tot voorzieningen) in het noordelijk deel van het stedelijk gebied (waaronder dus ook de gemeente Son & Breugel) het relatief minder ontwikkeld is.



Bron: CBS, bewerking Telos

**Figuur 3** (Verschillen in) het voorzieningenniveau in het stedelijk gebied

In tabel 2 wordt nog wat nader ingegaan op de verschillen tussen de B4 gemeenten. Duidelijk is dat er eigenlijk alleen verschillen zijn als het gaat om de plus voorzieningen. De verschillen hebben niet zozeer te maken met het feit dat er geen plus voorzieningen aanwezig zouden zijn als wel met de afstand tot dergelijke voorzieningen. Met name in Breda is de afstand tot die voorzieningen wat groter.

**Tabel 2** Aanwezigheid van c.q. afstand tot voorzieningen en soort voorzieningen in de B4 gemeenten (in % maximale score)

Gemeente	Noodzakelijke voorzieningen	Relevante voorzieningen, niet noodzakelijk	Plus 'voorzieningen
Breda	95.24	100.00	77.78
Eindhoven	95.24	100.00	88.89
's-Hertogenbosch	95.24	95.83	100.00
Tilburg	95.24	100.00	94.44



## 4 Mobiliteitspatronen in het stedelijk gebied: het daily urban system

In het bijlagenboek wordt aan de hand van een aantal kaarten een beeld geschetst van de gemiddelde dagelijkse verplaatsingen vanuit en naar de gemeenten die gezamenlijk het stedelijk gebied Eindhoven vormen. De kaarten hebben betrekking op het totaal van alle verplaatsingen. Dat wil zeggen dat we kijken naar verplaatsingen voor werk, winkelen/boodschappen doen, zakelijke bezoeken, onderwijs, sociaal recreatieve verplaatsingen (inclusief toeren) en overige verplaatsingen incl. diensten en zorg. De kaarten laten zowel zien wat de herkomstgemeenten zijn van de 'bezoekers' van de gemeenten in het stedelijk gebied, alsook wat de bestemmingsgemeenten zijn voor de verplaatsingen van de inwoners van de regiogemeenten. Op deze wijze ontstaat een inzicht in het daily urban system. De cijfers hebben betrekking op het gemiddeld aantal dagelijkse verplaatsingen gedurende de periode 1999-2009. In onderstaande tabel geven we voor iedere gemeente uit het stedelijk gebied aan waar de inwoners naar toe gaan (bestemmingsgemeente) en waar de bezoekers vandaan komen (herkomstgemeente). We noemen alleen de belangrijkste bestemmings- en herkomstgemeenten.

De tabel laat zien dat de gemeenten uit het stedelijk gebied sterk op elkaar gericht zijn. De dominante oriëntatie is die op elkaar, met uiteraard Eindhoven als centrale plaats. In die zin is er sprake van een sterk samenhangend geheel.

**Tabel 3** Verplaatsingen vanuit en naar gemeenten in het stedelijk gebied naar bestemmings- en herkomstgemeenten

Gemeente	Bestemmingsgemeenten	Herkomstgemeenten
Oirschot	Best, Eindhoven, Tilburg	Best, Eindhoven, Boxtel
Best	Eindhoven, Oirschot, Son & Breugel, Boxtel	Eindhoven, Oirschot, Sint Oedenrode, Boxtel
Son & Breugel	Eindhoven, Sint Oedenrode, Best	Eindhoven, Best, Veldhoven, Sint Oedenrode
Nuenen	Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Helmond	Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Helmond
Helmond	Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Laarbeek, Deurne, Asten, Someren	Geldrop-Mierlo, Laarbeek, Eindhoven, Deurne, Asten, Someren, Gemert
Geldrop-Mierlo	Eindhoven, Helmond, Nuenen, Veldhoven, Heeze-Leende	Helmond, Eindhoven, Nuenen, Heeze-Leende
Waalre	Eindhoven, Valkenswaard, Veldhoven,	Eindhoven, Valkenswaard, Veldhoven, Nuenen
Veldhoven	Eindhoven, Valkenswaard, Eersel, Best, Bladel	Eindhoven, Valkenswaard, Eersel, Waalre, Bergeijk
Eindhoven	Vooral stedelijke regio + aangrenzende gemeenten	Heel Brabant (m.u.v. westelijk deel van West-Brabant) + aangrenzend deel Limburg

**Bron:** Eigen bewerking van Tordoir en Poortvliet (2014)

Wat verder opvalt, is dat voor de meeste gemeenten geldt dat de bestemmingsgemeenten voor de uitgaande verplaatsingen en de herkomstgemeenten voor de inkomende 'bezoekers' in sterke mate overeenkomen. Uiteraard hebben gemeenten ook relaties met gemeenten van buiten het stedelijk gebied. Helmond heeft een duidelijke band, gezien de mobiliteitspatronen, met de gemeenten in het meer oostelijk deel van Brabant (Deurne, Asten, Someren) en het aangrenzende deel in Limburg. Helmond heeft eigenlijk twee gezichten: één dat hoort bij het stedelijk gebied, maar ook één dat hoort bij Oost Brabant. De gemeenten aan de zuidzijde

van het stedelijk gebied zijn tevens sterk georiënteerd op hun zuidelijke buurgemeenten als Valkenswaard, Heeze-Leende en Eersel. Aan de noordzijde is er vanuit Oirschot, Best en Son & Breugel een oriëntatie op Boxtel en met name Sint Oedenrode. Eindhoven vervult, zoals hierboven al aangegeven, duidelijk de rol van centrale plaats. Ze trekt niet alleen mensen aan vanuit de eigen stedelijke regio, maar ook mensen vanuit een veel groter gebied. Wat dat betreft is er overigens een duidelijk verschil tussen de verplaatsingen vanuit Eindhoven en de verplaatsingen naar Eindhoven. De laatste stroom betreft qua ruimtelijke spreiding een veel grotere regio.

Voor Eindhoven hebben we ook gekeken naar de verplaatsingsmotieven. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen verplaatsingen voor werk, winkelen/boodschappen doen, onderwijs, zakelijke bezoeken, sociaal-recreatieve doeleinden en diensten/zorg. Voor wat betreft de geografische oriëntatie maken we een onderscheid tussen het stedelijk gebied, de metropoolregio Zuidoost-Brabant (= de oude SRE regio) en het stedelijk gebied plus (= metropoolregio minus de Oost Brabantse gemeenten). In onderstaande tabel worden de belangrijkste resultaten gepresenteerd.

**Tabel 4** Motieven voor verplaatsingen vanuit en naar Eindhoven naar bestemmings- en herkomstgemeenten/regio's

Motief	Bestemmingsgemeente/regio	Herkomstgemeente/regio
<b>Werk</b>	Vnl. stedelijke regio	Metropoolregio Zuidoost Brabant + delen Midden Brabant tot aan Breda
<b>Winkelen/boodschappen</b>	Stedelijke regio	Metropoolregio Zuidoost Brabant
<b>Onderwijs</b>	Nauwelijks verplaatsingen. Alleen richting Tilburg	Metropoolregio Zuidoost-Brabant + Tilburg + Den Bosch + Venlo
<b>Zakelijk bezoek</b>	Stedelijke regio + Tilburg, Den Bosch, Utrecht, Amsterdam	Stedelijke regio, Tilburg, Den Bosch
<b>Sociaal recreatief</b>	Stedelijke regio plus	Stedelijke regio plus
<b>Diensten/zorg</b>	Stedelijke regio	Stedelijke regio plus

Bron: Eigen bewerking van Tordoir en Poortvliet (2014)

De verplaatsingen vanuit Eindhoven zijn vooral op de eigen stedelijke regio gericht, ongeacht de motieven. Waar het gaat om de verplaatsingen naar Eindhoven zien we dat, ongeacht het motief, Eindhoven mensen aantrekt vanuit een grotere regio dan het stedelijk gebied. Daarbij zijn de inkomende stromen richting Eindhoven in alle gevallen groter dan de uitgaande stromen.

## 5 Conclusies

De analyses in het voorgaande laten zien dat het voorzieningenniveau op het niveau van het stadsgewest Eindhoven (= het stedelijk gebied minus de gemeenten Best, Oirschot, Helmond en Nuenen) uitstekend is gerelateerd aan de aanwezigheid in de onmiddellijke nabijheid. Voor de gehele stedelijke regio geldt dat het voorzieningenniveau op orde is, maar dat er wel verschillen zijn. Het voorzieningenniveau in het noordelijke deel (Oirschot, Best, Son en Nuenen) is wat minder dan in de andere delen van het stadsgewest.

Duidelijk wordt ook dat binnen het stedelijk gebied, gezien het ruimtelijke mobiliteitsgedrag, er sprake is van een sterke ruimtelijk oriëntatie op elkaar. Er is sprake van een samenhangend geheel, van een duidelijk daily urban system waarin gemeentegrenzen minder belangrijk lijken zijn. Daarbij fungeert Eindhoven nadrukkelijk als de centrale plaats. Een rol die Eindhoven overigens niet alleen speelt binnen het stedelijk gebied, maar binnen het grotere geheel van de metro-poolregio Zuidoost-Brabant en zelfs daarbuiten.



## Literatuur

- Camagni, R. (2002), On the Concept of Territorial Competitiveness: Sound or Misleading? – *Urban Studies*, 13: 2395-2411.
- Cellini, R. en A. Soci (2002), Pop competitiveness, Banca Nazionale del Lavoro, Quarterly Review 55(220), 71–101.
- Europese Commissie (1999), Sixth Periodic Report on the Social and Economic Situation of Regions in the EU. EC, Brussels.
- Gardenier, J.D, M. Nanninga, H. van Rijn, A Weijer (2011), Leven in de leegte. Leefbaarheid in Noord-Groningen anno 2010, CAB, Groningen.
- Gardiner, B., Martin, R. and Tyler, P. (2004), Competitiveness, Productivity and Economic Growth across the European Regions. – *Regional Studies*, 9: 1045-1068.
- Haarmann W., J.T. Mommaas, R.J. Smeets, J. den Hartog, T. Rietveld, J. Dagevos (2014), Sociale Veerkracht als ontwikkelingsperspectief. Met een toepassing op West-Brabant, Tilburg.
- Hoofdbedrijfschap Detailhandel (2013), Omzetkengetallen 2011/2012 ten behoeve van ruimtelijk-economisch onderzoek.
- Krugman, P. (1996), A country is not a company, *Harvard Business Review*
- Krugman P. (1996), Making sense of the competitiveness debate, *Oxford Review of Economic Policy* 12, 17–35.
- Lengyel, I. (2004), The Pyramid Model: Enhancing Regional Competitiveness in Hungary. – *Acta Oeconomica*, 3: 323-342.
- PON (2011), De economische ambities van Brabant en het sociale domein; notitie t.b.v. advies aanvraag SER, Tilburg.
- Porter. M.E. & Christian H.M. Ketels UK Competitiveness: Moving to the Next Stage, DTI Economics Paper, May 2003.

Raspe, O., A. Weterings & M. Thissen (2012), De internationale concurrentiepositie van de topsectoren, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Raspe, O., A. Weterings, M. Geurden-Slis & G. van Gessel (2012), De ratio van ruimtelijk-economisch topsectorenbeleid, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Scoop (2011), Leefbaarheid. Themarapport Sociale Staat van Zeeland, Middelburg.

SER (2011), SER-advies: Bevolkingskrimp benoemen en benutten, Den Haag.

Social Exclusion Unit (2003), Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion, viewed November 2003.

Stanley, John K., David A. Hensher, Janet R. Stanley and Dianne Vella-Brodrick (2011), Mobility, social exclusion and well-being: Exploring the links; Transportation Research Part A: Policy and Practice, 2011, vol. 45, issue 8, pages 789-801.

WRR (2012), 'Vertrouwen in burgers'. Den Haag.



## Bijlage 1: Scoremethodiek voorzieningen

Tabel 5 Definities

A. Voorzieningen die aanwezig moeten zijn in wijk	B. Voorzieningen waarbij afstand tot relevant is, maar niet per se in wijk aanwezig dient te zijn	C. Voorzieningen niet noodzakelijk, maar waarvan aanwezigheid in een wijk wel een extra plus geeft
Huisartsenpraktijk	Restaurant	Attractie
Apotheek	Ziekenhuis	Sauna
Overige dagelijkse levensmiddelen	Zwembad	Bioscopen
Café's	Consultatiebureau	Kunstijsbaan
Cafeteria's	Fysiotherapeut	Museum
Basisscholen	Kinderdagverblijf	Podiumkunst
Bibliotheek	Buitenschoolse opvang	
	Voortgezet onderwijs	
	Grote supermarkt	
<b>Afstand/Score</b>	<b>Afstand/Score</b>	<b>Afstand/Score</b>
<b>0 - 1 km = 3</b>	<b>0 - 5 km = 3</b>	<b>0 - 5 km = 3</b>
<b>1 - 3 km = 2</b>	<b>5 - 10 km = 2</b>	<b>5 - 10 km = 2</b>
<b>&gt;3 km = 1</b>	<b>&gt;10 km = 1</b>	<b>&gt;10 km = 1</b>

**Tabel 6** Afstanden tot voorzieningen(in km.) in het stedelijk gebied per gemeente

Gemeente	Best	Eindhoven	Geldrop-Mierlo	Helmond	Nuenen, c.a.	Oirschot	Son & Breugel	Veldhoven	Waalre
Indicator	<b>Afstand</b>	<b>Afstand</b>	<b>Afstand</b>	<b>Afstand</b>	<b>Afstand</b>	<b>Afstand</b>	<b>Afstand</b>	<b>Afstand</b>	<b>Afstand</b>
<b>A. Voorzieningen die aanwezig moeten zijn</b>									
<b>Overige dagelijkse levensmiddelen</b>	0,7	0,6	0,7	0,7	1,1	1,2	1,1	0,8	0,9
<b>Basisschool</b>	0,7	0,5	0,6	0,6	0,7	0,9	0,7	0,6	0,7
<b>Bibliotheek</b>	1,8	1,4	1,4	2,6	1,5	1,3	1,7	1,8	3,9
<b>Huisartsenpraktijk</b>	0,8	0,7	1	0,7	1,2	1,3	1,3	0,8	0,8
<b>Apotheek</b>	1	0,8	1,1	1	1,2	1,7	1,6	0,8	0,9
<b>Café</b>	1	1	0,6	1	1,1	0,9	1,6	1,2	0,9
<b>Cafetaria</b>	0,6	0,5	0,6	0,6	0,8	1	0,7	0,6	0,6
<b>B. Voorzieningen waarbij afstand relevant is, maar niet persé aanwezig dient te zijn</b>									
<b>Fysiotherapeut</b>	0,7	0,6	0,8	0,6	0,7	1,1	0,7	0,7	0,5
<b>Restaurant</b>	0,9	0,6	0,9	0,7	1	1	1,2	0,8	0,7
<b>Grote supermarkten</b>	0,8	0,7	0,8	0,7	1,1	1,5	0,7	0,8	0,9
<b>Kinderdagverblijven</b>	0,6	0,5	0,7	0,8	0,8	1,1	0,9	0,6	0,6
<b>Buitenschoolse opvang</b>	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	0,9	0,7	0,5	0,7
<b>Ziekenhuis</b>	9,3	2,6	2,4	3,2	5,8	12,6	8,1	3,1	3
<b>Zwembad</b>	6,5	2,7	3,5	3,2	1,7	3,6	6,5	1,8	5
<b>Middelbare school</b>	1,6	1,3	2,7	1,5	1,8	3,6	5,2	3,1	3,1
<b>C. Voorzieningen niet noodzakelijk, maar waarvan aanwezigheid wel een extra plus geeft</b>									
<b>Attractie</b>	4,6	4,6	4,5	8,3	4,8	11,2	5,2	9,6	10,3
<b>Bioscoop</b>	1,6	3,3	6,4	2,9	6,9	8,3	8,7	2,1	5,2
<b>Kunstijsbaan</b>	13,7	5,3	8,8	17,3	10,1	17,2	13,6	6,4	3,2
<b>Museum</b>	3,6	3,3	2,3	2,6	6,3	3	5,6	2,4	2,1
<b>Podiumkunsten</b>	10,6	2,8	6,1	2,9	6,8	13,1	8,1	2,1	4,4
<b>Sauna</b>	7,8	2,4	1,9	6,7	6	14,3	1,9	6	3,4

Voorzieningen en mobiliteitspatronen in het stedelijk gebied Eindhoven

Tabel 7 Voorzieningscores per gemeente in het stedelijk gebied

Gemeente	Best	Eindhoven	Geldrop-Mierlo	Helmond	Nuenen, c.a.	Oirschot	Son & Breugel	Veldhoven	Waalre
Indicator	Afstand	Afstand	Afstand	Afstand	Afstand	Afstand	Afstand	Afstand	Afstand
<b>A. Voorzieningen die aanwezig moeten zijn</b>									
Overige dagelijkse levensmiddelen	3	3	3	3	2	2	2	3	3
Basisschool	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Bibliotheek	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Huisartsenpraktijk	3	3	2	3	2	2	2	3	3
Apotheek	2	3	2	2	2	2	2	3	3
Café	2	3	3	2	2	3	2	2	3
Cafeteria	3	3	3	3	3	2	3	3	3
<b>Totaalscore</b>	<b>18</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>19</b>
<i>in % van maximale score</i>	<b>85,7%</b>	<b>95,2%</b>	<b>85,7%</b>	<b>85,7%</b>	<b>76,2%</b>	<b>76,2%</b>	<b>76,2%</b>	<b>90,5%</b>	<b>90,5%</b>
<b>B. Voorzieningen waarbij afstand relevant is, maar niet persé aanwezig dient te zijn</b>									
Fysiotherapeut	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Restaurant	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Grote supermarkten	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Kinderdagverblijven	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Buitenschoolse opvang	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Ziekenhuis	2	3	3	3	2	1	2	3	3
Zwembad	2	3	3	3	3	3	2	3	3
Middelbare school	3	3	3	3	3	3	2	3	3
<b>Totaalscore</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>24</b>	<b>24</b>
<i>in % max. score</i>	<b>91,7%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>95,8%</b>	<b>91,7%</b>	<b>87,5%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>C. Voorzieningen niet noodzakelijk, maar waarvan aanwezigheid wel een extra plus geeft</b>									
Attractie	3	2	3	2	3	1	2	2	1
Bioscoop	3	3	2	3	2	2	2	3	2
Kunstijsbaan	1	2	2	1	1	1	1	2	3
Museum	3	3	3	3	2	3	2	3	3
Podiumkunsten	1	3	2	3	2	1	2	3	3
Sauna	2	3	3	2	2	1	3	2	3
<b>Totaalscore</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>15</b>
<i>in % max. score</i>	<b>72,2%</b>	<b>88,9%</b>	<b>83,3%</b>	<b>77,8%</b>	<b>66,7%</b>	<b>50,0%</b>	<b>66,7%</b>	<b>83,3%</b>	<b>83,3%</b>
<b>Totaalscore</b>									

Gemeente	Best	Eindhoven	Geldrop-Mierlo	Helmond	Nuenen, c.a.	Oirschot	Son & Breugel	Veldhoven	Waalre
Totaal (A+B+C)	53	60	57	56	51	47	49	58	58
in % max. score	84,1%	95,2%	90,5%	88,9%	81,0%	74,6%	77,8%	92,1%	92,1%

Voorzieningen en mobiliteitspatronen in het stedelijk gebied Eindhoven

Tabel 8 Afstanden tot voorzieningen (in km.) in de B4-gemeente

Gemeente	Breda	Eindhoven	's-Hertogenbosch	Tilburg
Indicator	Afstand	Afstand	Afstand	Afstand
<b>A. Voorzieningen die aanwezig moeten zijn</b>				
Overige dagelijkse levensmiddelen	0.6	0,6	0.8	0.6
Basisschool	0.6	0,5	0.6	0.5
Bibliotheek	1.2	1,4	2.9	1.3
Huisartsenpraktijk	0.7	0,7	0.8	0.6
Apotheek	0.8	0,8	0.9	0.8
Café	0.8	0,9	1.0	1.0
Cafetaria	0.6	0,5	0.6	0.6
<b>B. Voorzieningen waarbij afstand relevant is, maar niet persé aanwezig dient te zijn</b>				
Fysiotherapeut	0.5	0,6	0.6	0.5
Restaurant	0.6	0,6	0.7	0.6
Grote supermarkten	0.7	0,7	0.7	0.7
Kinderdagverblijven	0.6	0,5	0.5	0.6
Buitenschoolse opvang	0.5	0,5	0.5	0.6
Ziekenhuis	3.2	2,6	5.6	3.4
Zwembad	1.2	2,7	4.0	1.3
Middelbare school	1.3	1,3	2.0	1.4
<b>C. Voorzieningen niet noodzakelijk, maar waarvan aanwezigheid wel een extra plus geeft</b>				
Attractie	12.2	4,6	4.2	7.6
Bioscoop	3.4	3,3	3.7	3.9
Kunstijsbaan	5.0	5,3	4.1	5.0
Museum	2.4	3,3	2.7	3.0
Podiumkunsten	3.2	2,8	3.6	3.2
Sauna	11.0	2,4	3.2	2.6

Tabel 9 Voorzieningscores in de B4-gemeenten

Gemeente	Breda	Eindhoven	's-Hertogenbosch	Tilburg
Indicator	Afstand	Afstand	Afstand	Afstand
<b>A. Voorzieningen die aanwezig moeten zijn</b>				
Overige dagelijkse levensmiddelen	3	3	3	3
Basisschool	3	3	3	3
Bibliotheek	2	2	2	2
Huisartsen-praktijk	3	3	3	3
Apotheek	3	3	3	3
Café	3	3	3	3
Cafeteria	3	3	3	3
Totaalscore	20	20	20	20
in % van maximale score	95,2%	95,2%	95,2%	95,2%
<b>B. Voorzieningen waarbij afstand relevant is, maar niet persé aanwezig dient te zijn</b>				
Fysiotherapeut	3	3	3	3
Restaurant	3	3	3	3
Grote supermarkten	3	3	3	3
Kinderdagverblijven	3	3	3	3
Buitenschoolse opvang	3	3	3	3
Ziekenhuis	3	3	2	3
Zwembad	3	3	3	3
Middelbare school	3	3	3	3
Totaalscore	24	24	23	24
in % max. score	100,0%	100,0%	95,83%	100,0%
<b>C. Voorzieningen niet noodzakelijk, maar waarvan aanwezigheid wel een extra plus geeft</b>				
Attractie	1	2	3	2
Bioscoop	3	3	3	3
Kunstijsbaan	3	2	3	3
Museum	3	3	3	3
Podiumkunsten	3	3	3	3
Sauna	1	3	3	3
Totaalscore	14	16	18	17
in % max. score	77,8%	88,9%	100,0%	94,4%
<b>Totaalscore</b>				
Totaal (A+B+C)	58	60	61	61
in % max. score	92,1%	95,2%	96,8%	96,8%