

In het vorige nummer van AGORA stond een bijdrage van Lambert van der Laan *Forensisme: niet alleen een probleem van de Randstad*. Daniël Drenth, verbonden aan de vakgroep planologie van de Faculteit der Beleidswetenschappen van de Katholieke Universiteit Nijmegen stuurde ons een korte reactie. Van der Laan reageert:

1. Van der Laan zegt alleen 'iets' over gemeentegrensoverschrijdend woon-werkverkeer, immers dit is forensisme. Hij wekt echter de indruk de totale (woon-werk)mobiliteit te beschouwen. Immers, hij begint de laatste alinea met "Samenvattend blijkt de mobiliteit nog steeds te groeien".

2. Ik vraag mij af wat de waarde is van het pendelreiscijfer per gemeente. Zoals van der Laan zelf opmerkt: veel mensen die over korte afstanden pendelen genereren een zelfde cijfer als minder mensen die over een langere afstand pendelen. Hij vergeet te vermelden dat in het eerste geval het aantal (auto)verplaatsingen zeer veel hoger zal zijn.

3. Op de eerste kaart (figuur 1) vormt Amster-

dam (met waarde 1165,72) de bovengrens in de hoogste reistijdencategorie, deze categorie is daardoor negen à tien keer breder dan de andere. Doordat geen enkel inzicht is gegeven in de waarden van de andere gemeenten, bestaat er een gereede kans dat te veel gemeenten in deze zwarte, ongunstige groep zijn terecht gekomen. Om een voorbeeld te geven: het is niet uit pendelcijfers verklaarbaar waarom Nijmegen een veel groter reistijdencijfer zou vertonen dan andere middelgrote gemeenten. Een te groot deel van ons land is naar mijn mening zwart.

4. Afgaande op de pendelafstanden en -tijden uit tabel 1 lijkt het fileprobleem in de Randstad nogal mee te vallen dan wel niet te bestaan. Bedraagt voor heel Nederland de gemiddelde

snelheid in het pendelverkeer 45,3 km/uur, in de vier grote steden bedraagt deze met 44,2 km/uur weinig minder. Alleen de dertien stedelijke knooppunten vallen iets uit de toon met slechts een gemiddelde snelheid van 42,2 kilometer per uur. Van een fileprobleem getuigen deze cijfers niet, of doet zij zich inmiddels in geheel Nederland voor?

5. Een opmerking over een mogelijke verstoring van het geschetste beeld door een ander *modal split* van het pendelverkeer in de Randstad was zeer zinvol geweest.

6. Van der Laan laat mij en veel (?) andere lezers na lezing met meer vragen zitten, dan hij beweert opgelost te hebben.

Forensisme revisited

Allereerst is een verontschuldiging op z'n plaats voor het feit dat ik Drenth (en veel (?) andere lezers) met vragen heb laten zitten (opmerking zes, Drenth). De gevolgen daarvan kan ik niet overzien, maar laten zich raden. Mijn excuses ook voor dat ik de indruk heb gewekt de totale mobiliteit te beschouwen (opmerking een, Drenth) en niet heb vermeld dat, als meer mensen pendelen ook het aantal verplaatsingen hoger is (opmerking twee, Drenth). Maar nu over wat ik wel heb geschreven. De derde opmerking van Drenth betreft de gebruikte klasse-indeling. De hoogste klasse is inderdaad zeer breed. Dit komt echter vooral door Amsterdam (1166). Als deze uitschieter apart zou zijn gezet, zou de klasse-breedte aanzienlijk zijn afgenomen. De oorspronkelijke tabel 2 geeft hiervoor reeds een indicatie. Een uitbreiding van de gebruikte classificatie met een extra 'superklasse', waarin Amsterdam, zou echter het ruimtelijk beeld niet echt veranderen. Ook dan zou blijken dat zowel meer landelijke gebieden, als meer stedelijke qua reistijden hoog scoren. Het beeld zou alleen ietwat genuanceerder zijn. Voor wat de vierde en vijfde opmerking betreft verwijs ik naar de beginzin en een zin uit de conclusie: "Files zijn lastig, maar ook zonder deze" en "Het fileprobleem daargelaten". Ik spreek niet over het fileprobleem op zichzelf en ook niet over de vervoerswijze (*modal split*). Ik heb het wel over het ruimtelijk patroon van het forensisme als een mede struc-



turende factor voor tal van verschijnselen en problemen, waaronder die van de files. Met andere woorden, de files daargelaten, blijkt er niet alleen een autonome groei in het forensisme te zijn, maar ook een ruimtelijk vergruisd beeld daarin. Dit wijst er op dat de bereidheid om te reizen van en naar het werk niet alleen algemeen is toegenomen maar ook in, op het eerste gezicht, ongelijk-soortige regio's. Dit impliceert voor de arbeidsmarkt, dat het gebied waarin werkgevers zoeken naar werknemers in omvang toeneemt en de concurrentie om banen toeneemt. Het impliceert ook dat het door de destijds minister van Financiën opgeroepen beeld van 'Tante Truus', waarbij men te honkvast zou zijn, niet opgaat. De grotere forensisme-mobiliteit maakt het ook mogelijk dat nieuwe stedelijke structuren kunnen ontstaan. Het is immers geen toeval dat rond Amsterdam met

de hoogste reistijden, juist als eerste een meer-kernige structuur is aan te treffen (Van der Laan, 1994). Het zijn dit soort vragen die pas echt interessant zijn. En om deze te kunnen beantwoorden is inzicht in de onderliggende structuren van belang. Natuurlijk, ik ben me er van bewust, roepen deze opmerkingen weer vragen op. Dat is mijn werk. Ik wil dan ook graag daarover van gedachten wisselen en daag dan ook Drenth middels publikaties en veel andere lezers hier toe uit.

Lambert van der Laan
Erasmus Centre for Labour market Analysis (ECLA)
Erasmus Universiteit Rotterdam

Literatuur
Laan, L. van der (1994) *Centrale Stedenring bestaat niet*. Stedebouw en Volkshuisvesting, 75-12, pp. 12-19.