

De elektronische snelweg doorkruist de locationele structuur van wonen en werken

Telecommunicatienetwerken worden steeds belangrijker in de 21e eeuw. Dit zal effecten hebben op de traditionele infrastructuur en de inrichting van onze leefomgeving. Het is de vraag hoe hierop kan worden ingespeeld.

Donderdag 7 december 1995 vond een discussiedag plaats over de elektronische snelweg.

Tijdens deze dag, georganiseerd door het Nederlands Studie Centrum, werd gespeculeerd over de gevolgen voor de ruimtelijke inrichting en infrastructuur.

DORIEN KASTELEIJN*

De ochtend was gereserveerd voor een drietal voordrachten. Professor Groebel, specialist op het gebied van massacomunicatie, vond de metafoer 'elektronische snelweg' niet terecht. Hij spreekt liever over de 'digitale omgeving', omdat het om een verandering van de totale werk- en leefomgeving gaat en niet alleen om transport heen en weer. Heel spannend bij de huidige revolutie is dat niemand weet waar deze elektronische reis heen gaat. Het doembeeld dat de digitale ruimte de geografische ruimte gaat vervangen is volgens Groebel op korte termijn niet reëel. De ontwikkelingen moeten als additioneel beschouwd worden, niet als vervangend. Netwerken zijn volgens Groebel slechts een hulpmiddel, meer niet.

De tweede spreker, ir. Noy van de Heidemij, voorspelde in zijn bijdrage dat de impact van de elektronische snelweg in de 21e eeuw groter zal zijn dan die van de auto in deze eeuw. De essentie van de elektronische snelweg is volgens de heer Noy de geweldige toename van de capaciteit voor informatie-overdracht, zowel in volume als in snelheid. Deze *technology push* zorgt voor allerlei nieuwe toepassingen die ingrijpende effecten hebben op ons wonen en werken en daarmee de ruimtelijke inrichting van Nederland. Het essentiële punt hierbij is dat de factor afstand nog sterker aan betekenis zal inboeten. Het vestigingsgedrag van bedrijven en huishoudens zal veranderen. Naarmate meer gebieden door de elektronische snelweg wor-

den ontsloten, worden wonen en werken in ruimtelijk opzicht verder ontkoppeld. Mensen en bedrijven krijgen in geografisch opzicht veel meer keuzemogelijkheden. Planologisch gezien zou dat de suburbanisatie naar randstedelijke gebieden en het platteland kunnen versterken. Ook op wijkniveau zijn er consequenties. Als er meer thuis gewerkt wordt, zal het drukker worden in de wijk. Een markt voor aanvullende voorzieningen ontstaat: bezorgdiensten, een broodje tussen de middag, een computerservice-shop, etcetera. Dit betekent ook dat de eisen die aan de woonplek gesteld worden toenemen. In de 21e eeuw zal volgens Noy de woonplek de functie van statussymbool van de auto overnemen.

De heer Noy gaf een tweetal effecten van de elektronische snelweg op de mobiliteit aan. Enerzijds is sprake van een toename van de verplaatsingsafstand door de spreiding van wonen en werken. Anderzijds zal de frequentie van verkeer afnemen, terwijl een betere spreiding over de dag kan plaatsvinden. Per saldo een betere benutting van de infrastructuur en een betere bereikbaarheid.

Professor Lambooy, hoogleraar Economische Geografie, sloot de ochtendssessie af. De locationele structuur van wonen en werken kan volgens hem ingrijpend veranderen. Steeds

naar aanleiding van een aantal interviews 'interactief' gedebatteerd met de deelnemers. De heer Den Dunnen, secretaris-generaal van VROM, concludeerde dat in het ruimtelijk beleid pas na 2010 rekening gehouden wordt met genoemde trends.

CONCLUSIE

Door meerdere deelnemers aan de discussiedag is voorspeld dat het woon-werkverkeer zal afnemen door de opkomst van de elektronische snelweg. Als kanttekening hierbij wil ik aangeven dat het sociaal-recreatief verkeer daarentegen sterk aan het groeien is, onder meer als gevolg van een toename van de vrije tijd. Wanneer mensen thuis aan het werk zijn, zullen ze bovendien sneller een uitstapje maken. Tenslotte blijft het uitwisselen van contacten in de werksfeer heel belangrijk. Naar mijn mening zullen genoemde ontwikkelingen per saldo een toename van de mobiliteit tot gevolg hebben.

De meeste uitspraken die deze dag zijn gedaan zijn gebaseerd op speculaties. We moeten de elektronische snelweg echter niet negeren omdat er nog niets te bewijzen valt. Ir Noy stelde voor om bij wijze van proefproject in één van de grote nieuwbouwlocaties, bijvoorbeeld Leid-



De elektronische snelweg maakt het mogelijk om thuis vanuit de luie stoel te werken.

Bron: Berenschot Fundatie.

meer mensen krijgen de mogelijkheid om thuis te werken en zullen hun locatiekeuze vooral verrichten op basis van de kwaliteit van hun huis en woonomgeving. Kantoren zullen zowel wat betreft hun locatie als ook hun interne structuur veranderen. De druk om dure locaties te verlaten zal volgens Lambooy toenemen. Locaties langs snelwegen en in middelgrote steden worden populairder. In de middag werd

sche Rijn bij Utrecht, telecommunicatie stelselmatig in de planvorming te betrekken. Tenslotte is het onvermijdelijk dat er ongelijkheid ontstaat tussen degenen die toegang hebben tot de elektronische snelweg en degenen die geen toegang hebben. Het is de taak van de overheid om dit zorgvuldig in de gaten te houden.

* Redactie AGORA