

industrie, sterk van het vervoer als welvaartsbron, en dus van de vervoersmogelijkheden, afhankelijk is, draagt aan de meegaandheid van de overheid in dit opzicht nog eens extra bij.

Wat ooit verstilde, door boeren bevolkte plattelandsgemeenten waren, zijn inmiddels forensenplaatsen geworden, die door ambitieuze carrièreburgemeesters worden bestuurd. Zij delen, gekleed in scherp gesneden maatpakken, in hoge mate de zienswijze van hun gesprekspartners uit het zakenleven, die nu hun Ede in de vaart der volkeren komen opstoten.

Slachtoffer van het nieuwe protserige exhibitionisme is de schoonheid van het in eeuwen gegroeide Nederlandse cultuurlandschap, dat tegen de op uiterlijke glans en materieel voordeel bedachte kongsie van overheid en ondernemersdom, keer op keer volstrekt weerloos is.

Thomas H. von der Dunk is als cultuurhistoricus verbonden aan de vakgroep Geschiedenis van de faculteit Letteren, Universiteit Leiden.

Mobiliteitsmilieu als planningsconcept

Verplaatsingen van mensen maken zich steeds meer los van de beperkingen van de fysieke omgeving. Sinds de Vijfde Nota ruimtelijke ordening zijn planningsconcepten die deze mobiliteit willen beteugelen niet meer 'in'. De vraag die we ons nu kunnen stellen is of we de beweeglijkheid van mensen in bepaalde banen kunnen leiden. Het stimuleren van concentraties van menselijke interactie op bepaalde plekken kan hierbij een mogelijkheid zijn. Een pleidooi voor een mogelijk nieuw planningsconcept: het mobiliteitsmilieu.

LUCA BERTOLINI & MARTIN DIJST

In enkele decennia heeft zich een zeer pluriforme samenleving ontwikkeld. De toename van de materiële welvaart, veranderingen in sociale en economische structuren, en culturele, demografische en technologische ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat individuen en huishoudens een toenemende keuzeruimte hebben gekregen. Dit komt onder andere tot uiting in een groeiende arbeidsparticipatie van vrouwen en in het zelfstandig wonen van jongeren. De diversiteit in type huishoudens is enorm toegenomen. Het traditionele gezin met huisvrouw is duidelijk op zijn retour. Er bestaat een groot aantal leefstijlen variërend naar de mate van arbeidsparticipatie, de aanwezigheid van (jonge) kinderen, inkomen, de verdeling van zorgtaken tussen gezinsleden, voorkeuren voor vrijetijdsactiviteiten, autobeschikbaarheid, de bereikbaarheid van voorzieningen vanuit de woon- en werkplek,

Utrecht Centraal Station als knooppunt van interactie (Bron: Gozewijn Bergenhenegouwen).



enzovoorts. Dit komt onder meer tot uitdrukking in een grotere diversiteit in activiteitenpatronen, maar ook in een veelvuldigheid aan verplaatsingspatronen die zich over een groter gebied uitstrekken. Dit blijkt onder meer uit de woon-werkverplaatsingen.

Stadsgewestgrenzen worden steeds vaker overschreden wanneer men naar het werk gaat.

Gedragsregels van beweeglijkheid

Ondanks de toegenomen variatie in activiteitenpatronen, zijn er aanwijzingen dat de ruimtelijke uitdijning van verplaatsingspatronen betuigd wordt door een aantal 'gedragsregels'. De gemiddelde reistijd die aan verplaatsingen per hoofd van de bevolking wordt besteed blijkt in verschillende landen hetzelfde te zijn. Deze bedraagt gemiddeld zo'n zeventig minuten per persoon per dag. Dit is onafhankelijk van de bevolkingssamenstelling en het welvaartspeil van verschillende landen. Deze min of meer constante reistijd vormt mede een verklaring voor het feit dat het gebruik van

In de grijze kaders staan een aantal typen mobiliteitsmilieus genoemd die op basis van de vervoerswijze waarmee het gebied ontsloten is, zijn ingedeeld. Deze voorbeelden zijn bedoeld om potenties te verbeelden, zonder de pretentie uitputtend te zijn of een hiërarchie te willen suggereren. Uitspraken over de kwaliteit liggen buiten het bereik van dit artikel.

Treinstations

Treinstations als vervoersknooppunten ontwikkelen zich steeds meer als activiteitencentra. Utrecht Centraal Station is hiervan een goed voorbeeld. Restaurants en andere horecagelegenheden worden afgewisseld door winkels waar dassen, cadeauartikelen en boeken gekocht kunnen worden. In het buitenland zijn aansprekende voorbeelden te vinden in het winkelcentrum van het EuraLille station in Lille en het vrijetijdscentrum (90.000 vierkante meter aan winkels, bioscopen, restaurants, hotels, enzovoorts) in Dortmund.

snellere vervoermiddelen er bijna per definitie toe leidt, dat het aantal afgelegde kilometers toeneemt.

Gemiddeld wordt in dit autotijdperk in Nederland bijna veertig kilometer per persoon per dag afgelegd, terwijl de Nederlanders in de zeventiende eeuw, die voor hun verplaatsingen aangewezen waren op de trekschuit en de 'diligence', een heel jaar nodig hadden om dat aantal te bereiken. Ondanks het feit dat de gemiddelde reistijden tussen landen vergelijkbaar zijn, blijken er vreemd genoeg vaak wel weer verschillen te bestaan tussen bevolkingscategorieën binnen een land.

Specifiek op het woon-werkverkeer zijn ook een paar gedragsregels van toepassing. De gemiddelde reistijd tussen woning en werkplek varieert tussen verschillende landen van 25 tot 35 minuten. Degenen met een bovengemiddelde woon-werkreistijd zullen bij een eventuele verhuizing of verandering van werkgever, de gemiddelde reistijd omhoog proberen te brengen. Dit bespaart naast tijd, die met name voor mensen die verschillende taken combineren schaars is, geld en veel moeite. Voor woon-werkverplaatsingen die korter duren dan 25 minuten kan het omgekeerde gelden: een langere reistijd biedt de mogelijkheid om van aantrekkelijkere werkgelegenheidsopties op grotere afstand van de woning gebruik te maken. Overigens is de acceptatie van reistijden ook afhankelijk van de tijd die men aan het werken besteedt. Voor ieder uur dat een Nederlander werkt, wordt gemiddeld zeven minuten aan de woon-werkverplaatsing besteed. Aangezien er grote verschillen bestaan tussen personen, met betrekking tot het aantal uren dat ze werken en de vervoermiddelen waarover ze beschikken, 'reguleert' dit reistijdaandeel ook de woon-werkafstanden.

Temporeel-ruimtelijk beleid

Hoewel nog veel onduidelijk is inzake het ontstaan en het verklaren van gedragsregels wijzen deze regels erop dat mensen bereid zijn, binnen bepaalde marges, een deel van hun beschikbare tijd aan reizen te besteden. Tevens kunnen we er vanuit gaan dat er verschillen bestaan tussen bevolkingscate-

Mobiliteitsmilieu in de maak

(Bron: Gozewijn Bergenhenegouwen).



gorieën wat betreft de tijd die ze aan het verplaatsen uitgeven. Deze conclusie impliceert dat voor de bepaling van de uiterste grens van verplaatsingspatronen reistijden veel belangrijker zijn dan fysieke afstanden. We kunnen het ook anders stellen: de genoemde gedragsregels beïnvloeden de uiterste grens en de ruimtelijke uitsortering van de virtuele steden die we in het dagelijks leven creëren. Dit uitgangspunt heeft, in een tijdperk waarin de mogelijkheden van verplaatsing en van deelname aan activiteiten elders steeds meer toenemen, grote gevolgen voor het functioneren van steden. Steden kunnen beschreven worden vanuit het 'civitas-perspectief' of vanuit het 'urbs-perspectief'. Bij het eerste perspectief gaat het om de interacties die binnen en tussen steden plaatsvinden. Bij het 'urbs-perspectief' staan de karakteristieken van de bebouwing centraal. Door de toegenomen beweeglijkheid van mensen en de afgeleide gedragsregels wordt de samenhang tussen 'civitas' en 'urbs', die in het preindustriële verleden nog een aanvaardbare aanname was, steeds minder sterk. Aan de ene kant zijn er bijvoorbeeld gebieden

Benzinepompen

Shell pompstations in Nederland hebben sinds kort ook een kleine supermarkt en een stomerijservice als aanvulling op de bestaande verkoop van benzine, bloemen en snacks.

Binnenkort wil men dit aanbod uitbreiden met bankdiensten. Daarnaast breiden wegrestaurants van AC en McDonalds, zoals in de Verenigde Staten, hun diensten uit met vergader ruimten, verkoop van benzine, carpoolfaciliteiten, kleine supermarkten en tijdelijke kantooruimten. Deze geleidelijke uitbreiding van producten en diensten, die worden verafschuld door lokale detaillisten en autoriteiten, worden door het publiek zeer op prijs gesteld.

met relatief lage bebouwingsdichtheden die een omvangrijk scala aan sociale en economische interacties kunnen herbergen (denk in Nederland aan de Haarlemmermeer, of aan sommige snelwegcorridors). Aan de andere kant kunnen gebieden met hoge bebouwingsdichtheden relatief zwakke sociale

en economische interacties vertonen (de Westelijke Tuinsteden in Amsterdam bijvoorbeeld, of de wijk Mariahoeve in Den Haag). De mate van interactie binnen een zelfde gebied kan bovendien sterk variëren in tijd: het Utrechtse winkelcentrum Hoog Catharijne of de kantorencomplexen aan de Amsterdamse Zuidas bevatten relatief veel interactie voor sluitingstijd maar weinig daarna; Scheveningen en Zandvoort veel in een zomers weekend maar weinig tot geen op een winterse werkdag. Hoe gaat het ruimtelijk beleid hiermee om? In de ruimtelijke planvorming wordt nauwelijks rekening gehouden met de temporele aspecten van het gedrag. Een concept als 'compacte stad' is onder meer gericht op het beteugelen van het aantal kilometers dat wordt afgelegd, terwijl de geschiedenis laat zien dat fysieke afstand het verplaatsingspatroon veel minder beïnvloedt dan de tijd die het kost om die fysieke afstand te overbruggen. Om de duurzame ontwikkeling van steden en stedelijke netwerken effectiever te kunnen beïnvloeden zou het ruimtelijk beleid meer aandacht moeten geven aan de

Mobiliteitsmilieu aan de autoweg (Bron: Gozewijn Bergenhenegouwen).



Luchthavens

De unieke combinatie van bereikbaarheids- en nabijheidskenmerken vormen de belangrijkste condities voor grote Europese luchthavens als London Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt en Schiphol om zich te ontwikkelen tot multifunctionele 'luchthavensteden'. Verschillende voorzieningen, zoals winkels, hotels, congrescentra, kantoren, World Trade Centers, restaurants, casino's, tentoonstellingsruimten en gebedsruimten, krijgen een plek op de luchthaven.

interacties die tussen mensen plaatsvinden en de wijze waarop deze interacties gereguleerd worden door temporele gedragsregels. Kortom, het ruimtelijk beleid moet getransformeerd worden naar een temporeel-ruimtelijk beleid.

Ankers voor het stedelijk leven

Deze transformatie van het ruimtelijk beleid biedt de mogelijkheid om effectiever sturing te geven aan de ruimtelijke uitdijning en uitsortering van activiteiten- en verplaatsingspatronen. Het stedelijk leven is in de loop der tijd als het ware 'vluchtend' geworden, het is losgeweekt van de fysieke stedelijke omgeving. Maar is het stedelijk leven in de vorm van interacties tussen mensen hiermee ook gelijkelijk over de gehele ruimte verspreid, of zijn er plekken in de stad en daarbuiten die een bijzondere plaats (kunnen) innemen?

Traditionele voorbeelden van plekken waar interacties tussen mensen (kunnen) ontstaan zijn parken, markten, pleinen enzovoorts. In de huidige uitdijende en beweeglijke steden functioneren ook plekken waar mobiliteitsstromen samenkomen, zoals stations, transferpunten van trein, metro, bus of 'car sharing' en carpoolvoorzieningen, op deze wijze.

Deze plekken, of situaties van 'tijdelijke nabijheid', noemen wij mobiliteitsmilieus: het geheel van in een gebied geldende externe condities die op het tijdelijk verblijven en daarmee het interacteren van personen van invloed zijn. Deze externe condities kunnen betrekking hebben op kenmerken van vervoerssystemen (snelheid, flexibiliteit, dienstregeling, prijs, comfort, en dergelijke) en die van voorzieningen, kantoren en andere activiteitenplaatsen (soort, func-

tiemenging, dichtheid, openingstijden, toegankelijkheid, kwaliteit, en dergelijke). Deze externe condities, die het tijdelijk verblijven in deze gebieden mogelijk maken, kunnen van gebied tot gebied sterk verschillen.

De term 'mobiliteitsmilieu' vinden wij om twee redenen een betere dan 'vervoersknooppunt'. In de eerste plaats verwijst het concept 'knooppunt' in wezen alleen maar naar kenmerken van vervoersnetwerken (een 'overstapmachine' binnen of tussen vervoerssystemen) terwijl 'milieu' ook verwijst naar functies die in of rondom dat knooppunt aanwezig zijn en naar de daaraan verbonden gebruiks- en toegangsvoorwaarden. Een mobiliteitsmilieu is derhalve een lokatie waar vele, verschillende mensen kunnen komen, maar ook een lokatie waar vele, verschillende mensen veel kunnen doen. Het mobiliteitsmilieu is een bereikbare knoop, maar ook een bereikbare plaats.

In de tweede plaats zijn ook andere gebieden als mobiliteitsmilieus aan te merken, zonder dat daar een vervoersknooppunt gesitueerd hoeft te zijn. Het gaat hierbij onder meer om plekken waarvoor langzame vervoerwijzen gebruikt worden om ze te bereiken, denk aan bijvoorbeeld pleinen en parken in een stad. Ook op deze lokaties kunnen interacties tussen mensen plaatsvinden.

De intensiteit van de interacties, maar ook de aard en de duur ervan, zijn niet alleen afhankelijk van de kenmerken van de mobiliteitsmilieus. Ook de behoeften en mogelijkheden van bezoekers hebben effecten op deze interacties. In een pluriforme samenleving met een grote verscheidenheid en dynamiek in leefstijlen en activiteitenpatronen kunnen mensen op een dag, in een week, in een seizoen, in een jaar of in hun leven veelvuldig van oriëntatie wisselen. Zo zullen tweeverdieners woonachtig in binnensteden overdag daar nauwelijks hun gezicht laten zien, terwijl niet-werkende bewoners van andere gebieden juist overdag gebruik zullen maken van de binnenstedelijke winkelvoorzieningen. De avonden zullen een straatbeeld laten zien waarin de bewoners zich meer zullen mengen met bezoekers van uitgaansgelegenheden in de binnenstad.

Kortom, er zijn in stedelijke gebieden plekken die op verschillende perioden van een dag, week, maand of jaar in

omvang en samenstelling van de bezoekerspopulatie verschillen. Goodchild en Janelle spreken in dit verband over temporele specialisaties van gebieden. Temporeel-ruimtelijk beleid zou de mate en de vorm waarin deze temporele specialisatie in interacties voorkomt, kunnen beïnvloeden.

Aanknopingspunten daarvoor zijn de aard van de vervoerwijzen die in een gebied bij elkaar komen, het ruimtelijk schaalniveau waarop ze functioneren, het tijd-ruimtelijke aanbod van voorzieningen en werkgelegenheid, en dergelijke. Hierdoor worden condities gecreëerd waardoor mensen 'uitgenodigd' worden om op bepaalde tijdstippen naar bepaalde lokaties te komen en daar aan interacties met anderen deel te nemen. Op deze manier worden mobiliteitsmilieus als ankers voor het vluchtige stedelijk leven ontwikkeld, waarmee de ruimtelijke uitdijning en uitsortering van activiteiten- en verplaatsingspatronen gestuurd zou kunnen worden.

Een beleid gericht op het ontwikkelen van mobiliteitsmilieus biedt duidelijk voordelen boven andere concepten, zoals het lokatiebeleid uit de Vierde Nota. In dit lokatiebeleid gaat het om het situeren van bedrijven die gekenmerkt worden door een bepaald vervoermiddelgebruik (auto, openbaar vervoer) op lokaties met een bijpassend bereikbaarheidsprofiel (snelweglokaties, stationslokaties). Daarbij is het niet van belang of interacties tussen bedrijven bestaan, als er maar relaties met het vervoersknooppunt zijn. Zodoende kan een soort lappendeken van onderling

Mobiliteitsmilieus voor voetgangers en fietsers

De agora in Athene en het forum in Rome zijn voorbeelden van mobiliteitsmilieus uit de antieke oudheid. Promenades, parken en galerijen zijn voorbeelden van meer recentere data. Deze typen mobiliteitsmilieus spelen nog steeds een belangrijke rol. Een interessante moderne variant zijn de zogenaamde 'kinderclusters' die in de Utrechtse Leidsche Rijn worden ontwikkeld. Deze clusters bestaan uit voor kinderen relevante voorzieningen, zoals scholen, kinderopvang, sportfaciliteiten en speelterreinen die geconcentreerd op loop- of fietsafstand van woningen liggen.

niet verweven stedelijke functies ontstaan. Dat het lokatiebeleid in de praktijk geen succes is gebleken, is wat ons betreft dan ook geen gemis.

Het concept van het mobiliteitsmilieu neemt de interacties die tussen mensen plaats(moeten) vinden als vertrekpunt. Door wijzigingen aan te brengen in de externe condities van mobiliteitsmilieus en rekening te houden met de behoeften, mogelijkheden en gedragsregels van bezoekers, kan de aard, de intensiteit en duur van deze interacties binnen (nabijheid) en tussen (bereikbaarheid) deze milieus beïnvloed worden. Dit houdt in dat die woon-, werk-, winkel- en vrijetijdsactiviteiten bij elkaar geplaatst worden waartussen een zekere mate van verwevenheid kan ontstaan. Het is onze overtuiging dat uiteindelijk op die wijze een duurzame ontwikkeling van een netwerk van steden op gang gebracht kan worden.

Luca Bertolini is postdoc onderzoeker en docent bij de Afdeling Geografie en Planologie van de Universiteit van Amsterdam.

Martin Dijst is als docent/onderzoeker verbonden aan de disciplinegroep Stadsgeografie van de faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Universiteit Utrecht.

Literatuurselectie

Bertolini, L. (1998) (Her)ontwikkeling van stationslokalities, in: *Stedebouw & Ruimtelijke Ordening*, Vol. 79, No.4, pp. 4-9.

Bertolini, L. en M. Dijst (2000), Mobiliteitsmilieus: ankers voor het vluchtende stedelijk leven. In: L. Boelens (red.), *Nederland netwerkenland*. Rotterdam: NAI, pp. 35-46.

Dijst, M., J. Droogleevers Fortuijn & L. Karsten (1999) *Beweging in tijd en ruimte: trends en onderzoeksvragen*. Utrecht/Den Haag: NETHUR/NIROV.

Goodchild, M.F. & D.G. Janelle (1984) The city around the clock: space-time patterns of urban ecological structure. In: *Environment and Planning A*, 16, pp. 807-820.

Schwanen, T. & M. Dijst (2001) Travel time ratio for visits to the workplace: the association between commuting time and work duration, in: *Transportation Research A* (te verschijnen).

Het twijfelachtige genot van de leegte

Esthetisering en cultuurpolitiek

Wandelend door Den Haag en Rotterdam uitte de Britse architect Lord Rogers onlangs zijn verwondering over de smaakmakende Nederlandse ontwerpen voor de herinrichting van de openbare ruimte, 'wat zijn die pleinen en parken hier toch van een ongelooflijke hardheid.' De buitenruimte van het Amsterdamse GWL-terrein, de inrichting van het Haagse Slachthuissterrein, het Herdenkingsplein in Maastricht, het Kromhoutpark in Tilburg, de Rotterdamse Binnenrotte, het openbaar gebied op de Kop van Zuid: Nederlandse openbare ruimten zetten zich af tegen ieder zweempje van romantiek.

MAARTEN HAJER

Nederlandse ontwerpen voor de openbare ruimte worden in het buitenland bekeken met een mengsel van verwondering en bewondering. De interesse in het vaak aansprekende en gedurfde design staat daarbij tegenover de verwondering over de keuze voor een bepaalde ontwerpoplossing voor stedelijke vraagstukken. Of het nu gaat om stadspleinen of buurtparken, de ontwerpen betreffen vaak gevoelige stedelijke gebieden waarbij ontwerpers worden ingezet om een bijdrage te leveren aan de 'revitalisatie' ervan. Op zich spreekt uit de voornoemde ontwerpen een duidelijke esthetische voorkeur die, getuige de vele opdrachten, kennelijk op een breed draagvlak in bestuurlijk Nederland kan rekenen.

Deze inrichtingsvoorkeur verbergt cultuurpolitieke motieven. We zouden dit het 'avant-garde motief' in het Nederlandse ontwerp van de openbare ruimte kunnen noemen. Hoe verhoudt dit motief zich tot het idee dat de openbare ruimte als publiek domein voor alle soorten burgers zou moeten functioneren? En hoe valt de centrale rol van het avant-garde ontwerp van de openbare ruimte te verklaren?

Joubertplantsoen: esthetisering van de openbare ruimte (Bron: auteur).

