

De Engelse schrijver Herbert George Wells (1866-1946) zei ooit: "Every time I see an adult on a bicycle, I no longer despair for the future of the human race." Wells maakte de overgang mee van een 'traditioneel' naar een 'modern' transportsysteem, van een transportsysteem aangedreven door menskracht naar één aangedreven door machinekracht. De ontdekking van stoomkracht tijdens de industriële revolutie bracht immers de eerste stoomschepen, stoomtreinen en stoomtrams met zich mee. Toen stoomkracht werd vervangen door andere brandstoffen, werden de stoomtreinen en -trams ingeruild voor hun elektrische tegenhangers, en de ontdekking van benzine stimuleerde de voortgang van de ontwikkeling van de auto en de scheepvaart. Door deze motorisering van het vervoer kon men lange afstanden gemakkelijker afleggen, en dit bracht een hele reeks sociaal-ruimtelijke processen, zoals suburbanisatie, op gang. Wells stond sceptisch tegenover deze ontwikkelingen. Aan het begin van de twintigste eeuw was hij zich al bewust van de mogelijke gevaren van individuele mobiliteit voor de maatschappij als geheel. De fiets was in zijn ogen een wondermiddel dat weinig negatieve neveneffecten kende.

Aan het begin van de eenentwintigste eeuw fietsen we in de Lage Landen nog steeds. De gemiddelde Nederlander en Vlaming fietste in 2000 respectievelijk 849 en 506 kilometer. In Europa worden we enkel overtroffen door de Denen. Fietsen doen we voornamelijk om naar school of naar het werk te gaan. Deze dagelijkse fietstochten maken we echter niet allemaal op dezelfde manier. In Amsterdam werd onlangs in galerie 66 East de tentoonstelling 'Groepsportretten GP06' gepresenteerd. Jonge ontwerpers uit Nederland en Vlaanderen waren uitgenodigd om in interdisciplinaire teams hun visie op de stedelijke omgeving en de publieke ruimte te geven. Een van de projecten was getiteld 'Archetypen op de fiets'. Gefascineerd door de dagelijkse fietsbewegingen in de stad maakte deze groep een typologie van verschillende soorten fietsers. De 'fysieke fietser' wil zijn bestemming zo snel mogelijk bereiken, de 'visuele fietser' gaat helemaal op in zijn omgeving en de 'sociale fietser' is voornamelijk bezig met andere weggebruikers en heeft voortdurend oogcontact. Tot slot beschouwt de 'meditatieve fietser' zijn fietstocht als een moment van meditatie, wat de verkeersveiligheid wellicht niet echt ten goede komt. Niet iedereen ervaart het mobiel zijn op dezelfde manier. Daarenboven wordt duidelijk dat mobiliteit veel méér is dan enkel het zich verplaatsen van A naar B.

Fietsers zijn echter niet de enigen in het straatbeeld. Hoewel sommige steden hun centra verkeersvrij maken, heerst koning auto nog steeds. Wells leefde in een tijd van stoom, rook en roet, maar sindsdien zijn de mobiliteitsproblemen er niet minder op geworden. Afgezien van enkele autovrije stadscentra moet de fietser de ruimte delen met de dominante automobilist. De vraag naar mobiliteit blijft namelijk groeien: we willen mensen ontmoeten, ons ontplooiën en allerlei activiteiten uitvoeren, steeds vaker en steeds verder weg. De auto leent zich daar perfect voor, maar er zijn ook grote nadelen. Vandaag de dag horen we verontrustende berichten over de uitstoot van CO₂ en fijn stofdeeltjes. Dagelijks staat er wel ergens een monsterfile en de verkeersveiligheid blijft een belangrijk agendapunt.

De wens bestaat om de groeiende individuele mobiliteit en belangen van de maatschappij als geheel te waarborgen, maar tegelijkertijd moeten de negatieve neveneffecten, zoals congestie, luchtvervuiling en toenemend individueel ruimtegebruik, aangepakt worden. Daarvoor is een creatieve en nieuwe benadering nodig, die verder reikt dan alleen het terugdringen van de automobilititeit. Dat is waar

dit AGORA-nummer over gaat: de uiteenlopende belangen en conflicten in het mobiliteitsdebat. Politici en onderzoekers zoeken naar oplossingen. Op het in oktober georganiseerde congres 'Mobiliteit en (Groot)Stedenbeleid' werden allerlei grootstedelijke mobiliteitsproblemen in kaart gebracht, en werd een aantal oplossingen aangereikt. Enkele van deze problemen en oplossingen komen in dit nummer naar voren. Een aantal (voorlopig) minder evidente, maar daarom niet minder relevante, mobiliteitsthema's komt ook aan bod. Mobiliteit beperkt zich immers niet tot de stedelijke gebieden.

In het variërende deel reageren drie Nederlandse academici op het eerste themanummer van 2006 over terrorisme. AGORA's vaststelling dat er tot nu toe weinig aandacht bestaat voor de impact van terroristische dreiging op de ontwikkeling van ruimte wordt onderschreven door Ben de Pater. In zijn bijdrage constateert hij dat terrorisme in sociaal-geografische leerboeken weinig of geen aandacht krijgt. Na 9/11 wordt ingezien dat GIS een bijdrage kan leveren aan antiterreurbeleid, maar Virginie Mamadouh betwijfelt of deze methode kritisch genoeg wordt toegepast. Herman van der Wusten plaatst ten slotte het terreurbegrip in historisch perspectief en stelt staatsterreur ter discussie. Terrorismen krijgt in sociaal-ruimtelijk onderzoek steeds meer relevantie.

Redactie AGORA

Foto omslag: Brad Cross.

