



Duizend dingen
op een dag Een tijdsbeeld
uitgedrukt in ruimte

Reeds verschenen publicaties

Scene, een kwartet ruimtelijke scenario's voor Nederland Ed Dammers,

Hanna Lára Pálsdóttir, Frank Stroeken, Leon Crommentuijn,

Ellen Driessen, Friedel Fillus

ISBN 90 5662 324 9

Energie is ruimte Hugo Gordijn, Femke Verwest, Anton van Hoorn

ISBN 90 5662 325 9

Naar zee! Ontwerpen aan de kust Bart Bomans, Luki Budiarto,

Duzan Doepel, Dieke van Ewijk, Jan de Graaf, Wouter van der Heijde,

Cleo Lenger, Arjan Nienhuis, Olga Trancikova

ISBN 90 5662 331 1

Landelijk wonen Frank van Dam, Margit Jókóvi, Anton van Hoorn,

Saskia Heins

ISBN 90 5662 340 0

De ruimtelijke effecten van ICT Frank van Oort, Otto Raspe,

Daniëlle Snellen

ISBN 90 5662 342 7

De ongekende ruimte verkend Hugo Gordijn, Wim Derksen, Jan Groen,

Hanna Lára Pálsdóttir, Maarten Piek, Nico Pieterse, Daniëlle Snellen

ISBN 90 5662 336 2

Duizend dingen op een dag Een tijdsbeeld uitgedrukt in ruimte

Maaïke Galle

Frank van Dam

Pautie Peeters

Leo Pols

Jan Ritsema van Eck

Arno Segeren

Femke Verwest

NAi Uitgevers, Rotterdam
Ruimtelijk Planbureau, Den Haag
Mei 2004

7 Samenvatting

13 Duizend dingen op een dag 13 Een tijdsbeeld uitgedrukt in ruimte
16 Centrale vraagstelling 16 Methode 19 Opzet van het boek

21 Geen tijd! 22 Tijdsbeeld: waar komt die tijdsdruk toch vandaan?
23 Sociaal-cultureel: emancipatie 24 Economie: tertiairisering en arbeidsparticipatie
27 Technologie: mobilisering en ICT 28 Tijd-ruimtestrategieën en veronderstelde
ruimtelijke gevolgen 28 Flexibiltijd 30 Geld is tijd 34 Ruimte is tijd 44 Conclusies

49 Alle tijd 50 Tijdsbeeld: duizend dingen om te beleven 52 Beleving en ruimte:
veronderstelde ruimtelijke gevolgen 54 Locatiedynamiek van vrijetijdsvoorzieningen
66 Expansie van de belevenisindustrie 74 Een decor voor belevingsactiviteiten
94 Recreatief verkeer en vakanties 96 Conclusies

104 Fotoreeks 'Nieuwe pleinen'

131 Een land voor alle wensen? 131 Andere behoeften in de knel? 133 Ruimte voor
versnelling? 136 Ruimte voor vertraging? 144 Ruimte voor ontmoeting?
150 Ruimte voor veiligheid en gezondheid? 154 Conclusies

159 Ontwerp voor tijd 161 De wisselwerking tussen mens en omgeving 161 Korte
geschiedenis van het Regiolab 163 150 jaar verandering in bodemgebruik uitgelicht
182 Veranderend landschap 184 Ruimte voor versnelling, ruimte voor vertraging
184 Vertraging uitgedrukt in ruimte 190 De drie netwerken 204 Synthese: kans
en kwaliteit 204 Snijvlakken 204 Drie typen ontwikkelingsmogelijkheden
206 Conclusies

211 Slotbeschouwing

215 Literatuur

221 Bijlage: Interviews en gesprekken

223 Over de auteurs

Samenvatting

- Het dagelijks leven van veel mensen wordt gekenmerkt door: veel te moeten doen en veel te willen beleven. Dit heeft aanzienlijke ruimtelijke gevolgen: toenemende belasting van de infrastructuur, bundeling van voorzieningen aan de stadsranden, de opkomst van de vrijetijdsindustrie, een steeds groter ruimtegebruik voor recreatie en een overheersende rol van de decorfunctie bij de vormgeving van de omgeving.
- Toch heeft deze leefstijl weinig negatieve ruimtelijke effecten. Zo woont de grote meerderheid van de bevolking relatief dicht bij allerlei voorzieningen. Wel bestaat er in toenemende mate behoefte aan mogelijkheden om te kunnen onthaasten.
- De ruimtelijke vertaling van de drie soorten activiteiten – veel moeten doen, veel willen beleven en kunnen onthaasten – kan aanknopingspunten bieden voor de selectie en inrichting van woongebieden.

Aanleiding De moderne mens krijgt het steeds drukker, terwijl tegelijkertijd ook de vrije tijd steeds vaker wordt ingevuld met allerlei activiteiten: duizend dingen op een dag, duizend dingen om te doen en duizend dingen om te beleven. Hoewel deze leefstijl karakteristiek is voor slechts een deel van de bevolking, hangt hij wel samen met belangrijke actuele maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen. Dit was aanleiding voor het Ruimtelijk Planbureau om deze leefstijl centraal te stellen: wat zijn de ruimtelijke consequenties en de mogelijke, onbedoelde, negatieve effecten, en wat betekent dit voor de eisen die gesteld kunnen worden aan nieuwe woongebieden?

Een en ander wordt in beeld gebracht aan de hand van indicatoren: kwantitatieve gegevens over de ruimte verkregen uit analyse van datareeksen. Deze indicatoren geven een beeld voor heel Nederland, laten trends in de tijd zien, maken vergelijkingen tussen gebieden mogelijk en lenen zich voor analyse op verschillende schaalniveaus.

Veel moeten doen Het eerste kenmerk van de onderzochte leefstijl is veel te moeten doen. Dit manifesteert zich sterk in het leven van taakcombineerders: mensen die betaald werk combineren met de zorg voor het eigen gezin en eventuele hulpbehoevende ouders of andere naasten. Om een groot aantal activiteiten op verschillende locaties te kunnen uitvoeren zijn verschillende strategieën denkbaar:

- snellere verplaatsing, met de auto of de trein. Zo is het aantal auto-kilometers in de periode 1985-2002 met 47 procent toegenomen. Doordat de infrastructuur hierbij achterbleef zijn allerlei capaciteitsproblemen ontstaan: files op de weg en vertragingen op het spoor.
- meerdere activiteiten combineren in één verplaatsing. Dit wordt mogelijk gemaakt door de bundeling van voorzieningen – super-

- markten, gezondheidscentra, brede scholen en servicecentra op dorps- of wijkniveau – vooral op of dichtbij verkeersknooppunten. Op dit moment ligt al 45 procent van alle winkels in Nederland in de nabijheid van een station of een afrit van de autosnelweg.
- niet verplaatsen: denk aan telewerken of boodschappen telefonisch of via internet bestellen en thuis laten bezorgen. Deze verschijnselen zijn in omvang nog vrij beperkt. Een sterk mobiliteitsbeperkend effect treedt niet op en lijkt ook in de toekomst niet waarschijnlijk.

Tijdsbesparing en efficiëntievergroting leiden niet in de eerste plaats tot rust en onthaasting, maar eerder tot nieuwe activiteiten en hiermee tot nieuwe verplaatsingen en meer mobiliteit. De toename van het verkeer kan negatieve effecten hebben, zoals geluidsoverlast, stankoverlast en gevaar. Wel zijn deze effecten de afgelopen jaren voor een groot deel geneutraliseerd door allerlei maatregelen, zoals verplichte autogordels, maximumsnelheden, geluidsschermen en schonere motoren.

Bereikbaarheid cruciale randvoorwaarde De mate waarin voorzieningen vanuit de woning bereikbaar zijn stelt individuen en huishoudens in staat meer of minder activiteiten in beperkte tijd te ontplooiën. De analyses in dit boek laten zien dat dit over het algemeen geen probleem is: de bundeling van voorzieningen op verkeersknooppunten is nauwelijks of niet ten koste gegaan van de bereikbaarheid van die voorzieningen vanuit de woning. De grote meerderheid van de Nederlanders woont op relatief korte afstand van allerlei voorzieningen. Zo treft 82 procent van de bevolking een supermarkt binnen één kilometer van zijn woning aan; slechts 0,6 procent woont op meer dan vijf kilometer afstand van een supermarkt. Maar liefst 97 procent van de Nederlanders woont op minder dan twee kilometer afstand van de dichtstbijzijnde basisschool. Wel kunnen mensen op het platteland die niet beschikken over een auto in het nadeel zijn. Dit dreigt bij een concentratie van voorzieningen en een gelijktijdige afkalving van het openbaarvervoersnetwerk.

Toename vrijetijdsindustrie Mensen willen in hun steeds schaarsere vrije tijd steeds meer beleven. Dit blijkt uit een sterke toename van de uitgaven voor vrijetijdsbesteding. In termen van werkgelegenheid is de Nederlandse vrijetijdsindustrie in de periode 1993-2002 bijvoorbeeld tweemaal zo sterk gestegen als de totale economie.

De intensievere besteding van de vrije tijd leidt tot een toename van het recreatief verkeer. Het binnenlandse recreatieve verkeer is in reistijd en personenkilometers bijna net zo omvangrijk als het woonwerkverkeer; het neemt bovendien sterk toe. Hiernaast neemt als

gevolg van de toenemende recreatievraag het ruimtebeslag toe, niet alleen door de eigenlijke recreatieterreinen, maar ook door natuurgebieden en binnenwateren. De individualisering leidt daarbij tot een sterke toename in het aantal golfterreinen, overdekte schaatsbanen, indoorskipistes en tropische zwemparadijzen en dergelijke. Deze sportcentra maken steeds vaker deel uit van grootschalige recreatiecomplexen, waar ook detailhandel, horeca en toerisme te vinden zijn. Dergelijke complexen, zoals de Amsterdam Arena, liggen vaak bij verkeersknooppunten aan de stadsranden. Zij trekken zeer veel publiek en fungeren als 'nieuwe pleinen', als sociale ontmoetingsplaatsen van de eenentwintigste eeuw.

Openbare ruimte als podium De vormgeving van stad en buitengebied wordt steeds meer bepaald door de belevingswaarde. Voorbeelden hiervan zijn allerlei thematische fiets- en wandelroutes en borden met educatieve teksten bij natuurgebieden. Ook zijn inmiddels zo'n 3.500 agrarische bedrijven ingesteld op het ontvangen van gasten. In de binnensteden wordt de verblijfsfunctie belangrijker. Dit blijkt onder meer uit het autovrij of autoluw maken van straten en pleinen. Zie ook met hoeveel zorg het karakteristieke, vaak historische uiterlijk van binnensteden in stand wordt gehouden en hoe bij de vormgeving van nieuwbouwwijken steeds meer teruggegrepen wordt op andere stijlen en culturen.

De omgeving wordt letterlijk tot decor bij de vele evenementen in de openbare ruimte. Ook dergelijke ontmoetingsplaatsen met een tijdelijk karakter zijn te karakteriseren als 'nieuwe pleinen'. Gemeentebesturen promoten actief dit gebruik van de stad als podium om hun imago te verbeteren. De 'nieuwe pleinen', nieuwe plaatsen van ontmoeting en vermaak, zouden achterstandswijken een nieuwe betekenis kunnen geven.

Kunnen onthaasten Een woongebied ligt bij voorkeur zo dat het optimale mogelijkheden biedt voor de dagelijkse verplichte activiteiten én voor een grote variëteit aan belevenissen in de vrije tijd. Daarnaast moet een woongebied voldoende mogelijkheden bieden voor het ervaren van rust en onthaasting. Immers, in een steeds drukker wordende samenleving en voller wordende ruimte komen de mogelijkheden voor onthaasting en vertraging steeds meer in de knel. Uit eerder onderzoek blijkt dat mensen vooral rust ervaren in oude landschappen met weidse uitzichten of met duidelijk zichtbaar reliëf en met zichtbaar oude dingen. Uit een analyse van de veranderingen in het gebied rondom Arnhem en Nijmegen in de laatste 150 jaar blijkt dat dergelijke landschappen kwetsbaar zijn.

Op zoek naar ideale woongebieden Het blijkt mogelijk bestaande woongebieden voor elk van deze drie aspecten – veel moeten doen, veel willen beleven en kunnen onthaasten – te beoordelen op hun geschiktheid. Dit kan gebeuren aan de hand van hun ligging ten opzichte van dagelijkse voorzieningen en mobiliteitsknooppunten, voorzieningen voor de vrijetijdsbesteding en natuurgebieden, bijzondere landschappen en dergelijke. Een dergelijke analyse is toegepast op het gebied tussen Arnhem en Nijmegen. Veel dorpen en steden in dit gebied blijken gunstig te liggen. De activiteitenplekken voor werk, zorg en vrije tijd zijn goed bereikbaar en er zijn relatief veel mogelijkheden voor onthaasting.

Met deze analysemethode kan tevens zichtbaar worden gemaakt waarin bepaalde woongebieden tekortschieten en hoe met relatief kleine ingrepen zo'n plek kan verbeteren. Zo kunnen bovendien verrassende nieuwe uitbreidingslocaties aangewezen worden: gebied dat nog niet voor verstedelijking is bestemd en dat voor alle drie aspecten gunstig is gelegen. Ten slotte kunnen ook in de toekomst aantrekkelijke woonmilieus worden geboden door vooral het netwerk van 'kunnen vertragen' bewust te beschermen en verder uit te bouwen.

Duizend dingen op een dag

SIRE campagne 2002
Kinderen hebben het druk

In Utrecht heeft de eerste Nederlandse babybios compleet met luiieremmer en commode zijn deuren geopend. Baby gaat mee naar de Cinemama, zodat moeder de zorg voor de kleine kan combineren met een middagje naar de film. Zoonlief heeft geen tijd voor een spontaan partijtje voetbal in het park met zijn helden van Ajax en Feyenoord, want hij moet naar voetballen.

Het drukke leven van gezinnen gaat zelfs de kinderen beheersen. De moderne mens is geobsedeerd door tijd. Nergens is zoveel vraag naar en nooit was tijd zo schaars. Tijdsbesparende processen, producten en diensten zijn volgens de Amerikaanse econoom Jeremy Rifkin bezig de samenleving fundamenteel te veranderen (Rifkin 2000).

En wat gaat de mens dan doen met al die bespaarde tijd? Niets doen? Wie niets doet beleeft niets. En wie niets beleeft leeft niet. De markt heeft dat goed begrepen en heeft zich gestort op de verkoop van een onuitputtelijke voorraad aan beleving. Het is geen aanbeveling meer dat een product het doet, het gaat erom wat het jou doet. 'Je voelt je lekkerder in een Peugeot'. En als iemand eens echt een keer helemaal niets wil doen dan gaat hij alsnog de deur uit naar de loungeclub waar met loungemuziek en loungegerechten van het luieren een hele beleving wordt gemaakt. Duizend dingen op een dag, duizend dingen te doen, duizend dingen te beleven.

Een tijdsbeeld uitgedrukt in ruimte De RuimteMonitor Het Ruimtelijk Planbureau heeft als kerntaak het monitoren van ruimtelijke ontwikkelingen. Daartoe heeft het planbureau de RuimteMonitor opgezet: de ruimtelijke dynamiek wordt in kaart gebracht aan de hand van indicatoren. 'Ruimtelijke ontwikkelingen' is een rekbaar begrip dat vraagt om precisering. In de RuimteMonitor wordt de keuze van indicatoren gebaseerd op veronderstellingen over de samenhang tussen maatschappelijke en ruimtelijke veranderingen. Maatschappelijke veranderingen vormen het uitgangspunt om naar de ruimte te kijken. De RuimteMonitor is online beschikbaar op de website van het Ruimtelijk Planbureau en wordt niet in boekvorm uitgegeven. Wel zal het planbureau periodiek boeken uitbrengen waarin monitorresultaten worden gepresenteerd aan de hand van een verbindend thema.

Dit boek onderzoekt welke ruimtelijke veranderingen optreden onder invloed van een stijl van leven die karakteristiek is voor deze tijd en die ook in de nabije toekomst niet zal verdwijnen. De stijl van de overvolle agenda waarin ook in de vrije tijd van alles te beleven moet zijn. De gevolgen betreffen het wonen en de woonomgeving, ontwikkelingen in binnensteden, de periferie en het buitengebied, vestigingspatronen van de detailhandel en de belevingsindustrie, en ontwikkelingen op vervoersknooppunten tot het gebruik van infrastructuur. Een andere belangrijke taak voor het Ruimtelijk Planbureau

is het maken van ontwerpen voor ruimtelijke inrichting en het verder ontwikkelen van ontwerpmethoden. In het laatste hoofdstuk vormt de uit monitoring en analyse van ruimtelijke ontwikkelingen verworven kennis de basis voor een ruimtelijk ontwerp.

Een dominante stijl van leven Er is de laatste tijd in beleid en wetenschap veel aandacht voor het verschijnsel dat mensen het enerzijds steeds drukker krijgen terwijl anderzijds de vrije tijd niet zozeer wordt gebruikt om uit te rusten, maar gevuld wordt met nog eens een heel programma aan recreatieve activiteiten. In de cultuursociologische literatuur wordt deze stijl van leven beschouwd als de resultante van elkaar versterkende stromingen in de westerse beschaving: het westerse lineaire tijdsbesef, secularisering en individualisering, en de voortgaande 'vermarkting' van de samenleving.

De westerse mens ervaart tijd als een schaars goed dat aangewend moet worden om iets te bereiken in de toekomst; prestatie en vooruit denken typeren het westerse arbeidsethos. Een mensenleven is niet langer het product van vaste rollen die bepaald zijn door afkomst, religie of geslacht, maar een project met vele mogelijkheden waarvan men zelf het beste moet maken. Maar om wie of wat te worden? Sinds de mens zijn zelfbeeld niet meer laat bepalen door de relatie tot God is de eigen beleving tot maatstaf geworden. De markt speelt in op deze vraag naar identiteit door producten te koppelen aan lifestyle en status en door het verkopen van beleving. De economen Pine en Gilmore voorzien zelfs dat transformatie van de klant in een beter ik het ultieme marktproduct zal worden: de klant is het product (Pine & Gilmore 1999; zie ook Achterhuis 2003; Breedveld & Van den Broek 2003; Van der Poel 1988; Rifkin 2000; Ritzer 1999; Schulze 1992; Visser 1998; Weber 1930; Winnubst 1975)!

Uit dit moderne levensgevoel hebben wij twee tendensen gelicht die naar onze mening bijzonder bepalend zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling en waarvan wij de ruimtelijke consequenties willen onderzoeken: het streven om in het leven veel activiteiten te ondernemen en het streven naar steeds weer andere belevenissen. Veel moeten doen en veel willen beleven zijn twee kanten van hetzelfde streven om in een wereld van bijna onbegrensde mogelijkheden zoveel mogelijk uit het leven te halen. Duizend dingen op een dag, duizend dingen om te doen, duizend dingen om te beleven.

Operationalisering Vervolgens hebben we ter wille van de analyse de verplichte bezigheden en de vrije tijd uit elkaar gehaald. Het streven om in het leven veel te moeten doen hebben we nader geoperationaaliseerd als de bezigheden van de groep mensen in de maatschappij die betaald werk en zorg combineert. We sluiten daarmee aan op een categorie die het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) hanteert. Het

SCP heeft veel onderzoek gedaan naar tijdsbesteding in Nederland (Breedveld & Van den Broek 2001, 2002, 2003). Daar komt uit dat vooral taakcombineerders veel activiteiten moeten verrichten. Dat zijn in de eerste plaats alle huishoudens waar beide partners een baan hebben en daarmee voor de opgave staan om werk en huishouden te combineren. Binnen deze groep hebben de huishoudens met kinderen het extra druk. De combinatie van betaald werk en zorg wordt ook drukker wanneer deze tweeverdienershuishoudens in een latere fase van het leven te maken krijgen met de verzorging van de oudere generatie. Ook het eenoudergezin waarin de ouder werkt staat voor de opgave werk en zorg te combineren. In de leeftijdsklasse van 20 tot 64 jaar combineerde in 2000 47 procent werk (minimaal twaalf uur betaald werk) met zorg voor het huishouden (minimaal acht uur per week). Van de werkende mensen in deze leeftijdsklasse is dat zelfs 63 procent (Breedveld & Van der Broek 2002). Dat is maar een beperkt deel van de totale bevolking. Toch veronderstellen wij dat deze groepen met hun gedrag een groot stempel drukken op ruimtelijke ontwikkelingen.

Veel willen beleven is in dit onderzoek gekoppeld aan de vrije tijd: bij uitstek de tijd om van het leven te genieten en de tijd om te vullen met aangename belevingen. De markt heeft zich meester gemaakt van veel van die tijd en omdat wij juist van dat verschijnsel de meeste ruimtelijke effecten verwachten hebben we het streven naar steeds weer andere belevenissen geoperationaaliseerd als de activiteiten van de consumenten op de belevingsmarkt. Beleving operationaliseren wij als de 'vermarkt' beleving, het gebruik van alles wat de culturele en de vrijetijdsindustrie, overheid en commercie, te bieden hebben. Zo gedefinieerd kost beleving geld. In elk geval behoren de bovengenoemde tweeverdieners tot de consumenten op de belevingsmarkt, maar het gaat om veel meer groepen dan alleen dit type huishoudens. Ook goed betaalde werkende jongeren en welgestelde zestigers hebben veel te besteden (Achterhuis 2003; Mommaas 2003)

Omdat presentatie van de resultaten in een kaartbeeld voor heel Nederland soms leidt tot verlies aan informatie geven wij er in voorkomende gevallen de voorkeur aan om in te zoomen op het regionale schaalniveau. Wij doen dat steeds voor hetzelfde stukje Nederland van 60 x 60 kilometer rondom Arnhem en Nijmegen dat is uitgekozen als proefgebied: het Regiolab. Dit gebied is zo gekozen dat het een ruime variatie aan ruimtelijke kwaliteiten biedt en zowel landelijke als stedelijke milieus omvat.

Kaart 1 Uitgangspunten keuze Regiolab: representatief voor Nederland; internationale dimensie; hoogdynamische verstedelijking en infrastructuur; rol in waterhuishouding Nederland; landschappelijke variëteit.

Het Regiolab wordt ook gebruikt voor analyses die zo bewerkelijk of gedetailleerd zijn dat ze voor heel Nederland niet haalbaar waren. Dit geldt met name voor de analyses ten behoeve van het ontwerp.

Tenslotte treft de lezer in dit boek enkele panoramafoto's aan. Een van de meest treffende ruimtelijke veranderingen is het ontstaan van nieuwe plaatsen voor ontmoeting en vermaak die in vorm weinig doen denken aan de traditionele publieke ruimten. We noemen dit fenomeen de opkomst van nieuwe pleinen. Op de foto's worden deze *nieuwe pleinen* in al hun veelzijdigheid in beeld gebracht. Ze tonen hoe nieuwe pleinen eruit zien als ze volop in gebruik zijn, maar ook hoe ze eruit zien als ze niet worden gebruikt (zie pp. 104-129).

Centrale vraagstelling Dit boek gaat over de leefstijl van taakcombineerders en consumenten op de belevingsmarkt, mensen die veel moeten doen en veel willen beleven. Drie vragen staan in dit boek centraal. Ze hebben alle drie betrekking op de samenhang tussen de beschreven stijl van leven en de inrichting van de ruimte:

1. Wat zijn de ruimtelijke gevolgen van deze stijl van leven?
Deze ruimtelijke gevolgen worden verkend in de hoofdstukken *Geen tijd* en *Alle tijd*.
2. Wat zijn onbedoelde ongewenste effecten van deze stijl van leven?
In het hoofdstuk *Een land voor alle wensen?* wordt onderzocht of aan andere individuele of collectieve behoeften van mensen minder wordt voldaan.
3. Tot welke eisen aan de ligging van woongebieden leidt deze stijl van leven? In het hoofdstuk *Ontwerp voor tijd* worden woongebieden geïdentificeerd die aansluiten bij de betreffende leefstijl.

Methode Dit boek verkent het scala van ruimtelijke veranderingen dat met deze dominante leefstijl in verband kan worden gebracht en brengt deze in kaart aan de hand van indicatoren: een tijdsbeeld uitgedrukt in ruimte. De indicatoren zijn kwantitatieve gegevens over de ruimte, zoals ruimtegebruik en ruimtebeslag, verkregen uit analyse van datareeksen. Indicatoren dienen om de ruimtelijke werkelijkheid aan de hand van typerende gegevens in beeld te brengen. Ze geven een beeld voor heel Nederland, laten trends in de tijd zien, maken vergelijkingen tussen gebieden mogelijk en lenen zich voor analyse op verschillende schaalniveaus.

Veel indicatoren in de RuimteMonitor zijn nieuw. Bestaande gegevens beperken de onderzoeker tot een geijkte manier van kijken waardoor nieuwe ontwikkelingen verborgen blijven. Juist om deze aan te tonen zijn nieuwe categorieën en nieuwe gebiedsindelingen gemaakt. Alle gehanteerde definities staan nauwkeurig beschreven

Kaart 1 Locatie Regiolab in Nederland



op de website van het Ruimtelijk Planbureau: www.ruimtelijkplanbureau.nl/kennisportaal/RuimteMonitor. Bij de interpretatie van de resultaten moet men zich evenwel ook bewust zijn van de beperkingen van monitoring als onderzoeksmethode. Voor dit boek is bovendien een nieuwe methode van onderzoekend ontwerpen op basis van indicatoren ontwikkeld.

Beperkingen van monitoronderzoek Monitoring is het periodiek en op systematische wijze aan de hand van indicatoren volgen van (de samenhangen in) ruimtelijke ontwikkelingen of ontwikkelingen met ruimtelijke repercussies. Indicatoren zijn vooraf vastgestelde, kwantitatief en eenduidig gedefinieerde gegevens. Indicatoren zijn een vereenvoudigde weergave van een veel complexere werkelijkheid en een hulpmiddel om de werkelijkheid te doorgronden. Deze methode van onderzoek heeft zijn beperkingen.

1. De causaliteit vormt een probleem. Het is niet zo dat alleen het gedrag van de door ons onderscheiden groepen geleid heeft tot de gevonden ruimtelijke veranderingen. Ruimtelijke veranderingen zijn het resultaat van veel afzonderlijke en interacterende invloeden. Het is niet zozeer onze bedoeling om de bewijsvoering te leveren in termen van oorzaak en gevolg, maar meer om een aantal ontwikkelingen in beeld te brengen en die te proberen te duiden.
2. Niet van alle data zijn tijdreeksen beschikbaar, zodat de ontwikkeling in de tijd niet kan worden getoond. Dat de indicator toch wordt opgenomen betekent dat deze tijdreeksen in de toekomst wél beschikbaar zullen zijn, zodat na een aantal jaren alsnog gekeken kan worden of veronderstelde ontwikkelingen inderdaad doorzetten.
3. Het Ruimtelijk Planbureau heeft de ambitie om Nederland in zijn internationale context te plaatsen, maar internationaal vergelijkbare data zijn slechts heel beperkt aanwezig. Voor ruimtelijke gegevens geldt dit nog sterker.
4. Het relevante schaalniveau waarop een ontwikkeling moet worden beschreven kan per indicator verschillen. Informatie op lagere schaalniveaus is veelal beperkt beschikbaar en ontwikkelingen die op dat niveau spelen zijn dan ook moeilijk te beschrijven.
5. Om ontwikkelingen te beschrijven kan het nodig zijn eerst een definitiestudie uit te voeren om tot een goede afbakening van het te beschrijven verschijnsel en de daarvoor geschikte gebiedsindeling te komen. De definitie van een verschijnsel is bepalend voor het resultaat.
6. Informatie over de keuzes die voor de RuimteMonitor gemaakt zijn is te vinden op de website www.ruimtelijkplanbureau.nl/kennisportaal/RuimteMonitor. Het Ruimtelijk Planbureau gaat graag op het web de discussie aan met vakgenoten over de gevolgde

monitormethode. Het adres van de brievenbus van het Ruimtelijk Planbureau is: RuimteMonitor@rpb.nl

Opzet van het boek In het hoofdstuk *Geen tijd* formuleren we op grond van de literatuur een aantal veronderstellingen over de ruimtelijke gevolgen van een druk leven. Vervolgens toetsen we deze verwachtingen door analyse van de indicatoren. Zien we de veronderstelde ruimtelijke veranderingen ook? Vooraf beschrijven we kort de maatschappelijke drijfveren achter het drukke leven en het tijd-ruimte gedrag dat hoort bij deze leefstijl.

In het hoofdstuk *Alle tijd* doen we hetzelfde voor het verschijnsel dat beleving een steeds sterker sturende factor wordt en dat mensen hun vrije tijd steeds meer buiten de deur doorbrengen. Ook daarvan brengen we de ruimtelijke gevolgen in kaart. Met deze twee hoofdstukken is het eerste deel van de centrale vraagstelling beantwoord.

In het hoofdstuk *Een land voor alle wensen?* worden de resultaten van de voorgaande analyses kritisch tegen het licht gehouden en wordt de vraag gesteld of er vanuit andere wensen dan een druk en intens bestaan tekorten gaan optreden. Veronderstelde onbedoelde negatieve ruimtelijke ontwikkelingen worden aan de hand van indicatoren getoetst. Het hoofdstuk eindigt met de formulering van enkele ruimtelijke keuzevraagstukken. Daarmee is het tweede deel van de centrale probleemstelling beantwoord.

In het hoofdstuk *Ontwerp voor tijd* wordt een gebied geanalyseerd op ruimtelijke geschiktheid om er met deze leefstijl te wonen. In dit hoofdstuk zoomen we in op het Regiolab. Een goed gelegen woongebied wordt op grond van de voorgaande hoofdstukken gedefinieerd als een plaats om te wonen die efficiënt is als uitvalsbasis en een variëteit aan belevenissen biedt, maar die tegelijkertijd ook tegemoet komt aan de behoefte aan vertraging en onthaasting. Deze woongebieden zijn inderdaad aan te wijzen. *Trage* landschappen spelen een belangrijke rol in het ontwerp. Hiermee is het laatste deel van de probleemstelling beantwoord.

Het boek eindigt met een slotbeschouwing waarin de ruimtelijke bevindingen geplaatst worden in het perspectief van ruimtelijke ordening.

Geen tijd!

Dinsdag vergaderdag. Als de tweeverdiener vanwege een vertraagde trein een kwartier te laat op het werk arriveert, heeft hij er thuis al een heel programma op zitten en inmiddels een complex en gevoelig traject afgelegd. Wakker gehuild door de kinderen, opgestaan, gedoucht, ontbeten, kinderen aangekleed, één kind naar de crèche en de ander naar school gebracht, gehaast naar het station gefietst en gewacht op de vertraagde trein. Voor niets gehaast. In de trein de vergaderstukken doorgenomen. Vanochtend komt de schoonmaakster. Partner haalt de kinderen 's middags op van de crèche en de naschoolse opvang. Vanavond komt oma op de kinderen passen: de tweeverdiener gaat naar een ouderavond van school; partner gaat sporten. Crèche en school zijn gelukkig om de hoek, het station en het fitnesscentrum op tien minuten fietsen. Op woensdag werkt de tweeverdiener thuis.

Het drukke dagelijkse bestaan van steeds meer mensen heeft ruimtelijke effecten. Veranderingen in de ruimte leiden bovendien tot nieuwe mogelijkheden en onmogelijkheden om bepaalde verplichte activiteiten te ondernemen. Dit hoofdstuk gaat over de ruimtelijke gevolgen van het drukke bestaan dat steeds grotere groepen individuen en huishoudens leiden. Wie hebben het druk? Waarmee hebben ze het druk? Waardoor hebben ze het zo druk? In welke mate wordt hun drukke bestaan geacommodeerd dan wel belemmerd door de ruimte? Welke strategieën wenden ze aan om aan deze belemmeringen te ontkomen en aan al hun dagelijkse verplichtingen te voldoen?

Het toegenomen autobezit en de toegenomen automobilititeit spelen hierbij een centrale rol. Er mag immers worden verondersteld dat een toegenomen aantal activiteiten tot een toegenomen aantal verplaatsingen, en dus een toegenomen automobilititeit, heeft geleid met alle ruimtelijke gevolgen van dien. Daarnaast spelen overheid en verschillende marktpartijen in op een zowel toegenomen als veranderde vraag naar producten, diensten, voorzieningen en infrastructuur. Ook dit heeft consequenties voor ruimtebeslag en ruimtegebruik.

In de eerste paragraaf bespreken we de maatschappelijke achtergronden van het drukke bestaan van een steeds groter aantal mensen en in de tweede paragraaf gaan we in op de, directe en indirecte, ruimtelijke gevolgen van deze steeds dominanter wordende stijl van leven. Aangezien in een dergelijke leefstijl tijd schaars is, zullen we hierbij redeneren vanuit drie verschillende strategieën om de grenzen van de tijd op te rekken: het flexibiliseren van tijdpatronen; het besparen van tijd door het aanschaffen van tijdsbesparende hulpmiddelen en het uitbesteden van activiteiten; en het besparen van tijd door het reduceren van het aantal verplaatsingen. Het gaat hier zowel om individuele strategieën als om collectieve en institutionele arrangementen die het mensen mogelijk maken hun tijd efficiënter te besteden. Elk van deze drie strategieën heeft ruimtelijke implicaties.

Tijdsbeeld: waar komt die tijdsdruk toch vandaan? Sinds de monniken in de middeleeuwse kloosters onderworpen werden aan een strenge tijdsindeling is het besef van tijd diep verankerd in de westerse cultuur en verbonden met de gedachte van vooruitgang. Volgens de filosoof Hans Achterhuis dankt het Westen zijn voorsprong op andere beschavingen vooral aan de preoccupatie met tijd en snelheid. Snelheid is macht, productiviteit, geld. Het resultaat was een gedurige versnelling van het levenstempo en een toenemende regulering van de tijd in arbeid, onderwijs en tenslotte ook in de zorg. Vaste tijden gingen steeds meer het maatschappelijk verkeer regeren (Achterhuis 2003; zie ook Campbell 1987).

In de huidige veranderende economie en maatschappij vindt een overgang plaats naar een andere tijdsordening, een geleidelijke herinrichting van de tijd. Rollen (wie doet wat?) en ritmes (wat gebeurt wanneer?) zijn steeds minder eenduidig te definiëren (Van den Broek e.a. 1999) en er wordt gepoogd afstand te nemen van de strakke ordening van de tijd. Als uiting van een voortgaand proces van individualisering maakt een collectief ritme plaats voor individuele tijdsindelingen gebaseerd op individuele levensritmes en levenslopen met bijhorende bezigheden. Huishoudens veranderen van vorm en traditionele rolpatronen verliezen terrein aan nieuwe levensstijlen, waarbij steeds meer vrouwen werken – fulltime, parttime of als flexwerker. Een toenemend aantal vrouwen en mannen dient dan ook werk en zorgtaken te combineren (zie ook Breedveld & Van den Broek 2003).

Deze nieuwe leefstijlen, die gepaard gaan met een veelvoud van keuzes, grotere ontplooiingsmogelijkheden en het (her)ontwikkelen van de identiteit van individuen en huishoudens, zijn al lang niet meer uitsluitend kenmerkend voor welgestelde huishoudens (Giddens 1991), maar tot in brede lagen van de maatschappij doorgedrongen. Zo maken diverse verlofregelingen het mogelijk om betaald en onbetaald werk te combineren met zorgtaken thuis. De capaciteit voor kinderopvang is fors toegenomen en met de invoering van de Arbeidstijden- en Winkeltijdenwet (1996) hebben met name taakcombineerders meer keuzevrijheid gekregen in de tijdsbesteding van hun bezigheden. Bovendien heeft zowel de mechanisering als de uitbesteding van huishoudelijke taken ertoe bijgedragen dat in het huishouden veel tijd kan worden bespaard.

Er is dus enerzijds sprake van een voortgaande flexibilisering, maar tegelijkertijd – als gevolg van hetzelfde postmoderniseringsproces van economie en maatschappij – van een vergrote tijdsdruk voor steeds grotere groepen huishoudens. Steeds meer Nederlanders zijn betrokken bij het arbeidsproces, waarbij vooral onder vrouwen, jongeren (12-19 jaar) en ouderen (50+) de arbeidsdeelname is toegenomen. Door de toegenomen fysieke woon-werkafstand is de gemiddelde reistijd naar de werkplek toegenomen. Ook ten behoeve van de vrije

tijd is de reistijd toegenomen: men reist in de vrije tijd steeds langer, verder en vaker. Er wordt beduidend meer doordeweeks en overdag gewerkt, wat tot gevolg heeft dat er naar verhouding meer huishoudelijke en zorgtaken zijn verschoven naar de avonden en weekeinden. De afgelopen jaren is het boodschappen doen in de avonduren onder de 20-64 jarigen toegenomen. Vrouwen in één- en tweeverdienershuishoudens met kinderen besteden op zondagen meer tijd aan zorgtaken dan voorheen. Alleenstaande moeders spannen hierin de kroon (Van den Broek e.a. 1999).

Velen leven een druk en intensief bestaan met een overvolle agenda waarin ook voor de vrije tijd een heel programma is geboekt. Vooral voor werkende alleenstaande ouders en tweeverdieners met kinderen is de tijdsdruk groot en de tijdsordening van het dagelijks leven complex. Het gaat hier in totaal om zo'n 1,2 miljoen huishoudens (16,5 procent van alle huishoudens in Nederland). Hoewel nog steeds in een relatief bescheiden aantal huishoudens de hoofden van de huishoudens werk combineren met de zorg voor kinderen, is dit aantal in tien jaar tijd (1992-2002) verdubbeld en zal dit in de komende jaren nog verder toenemen. Het aantal huishoudens onder tijdsdruk neemt toe.

Er zijn drie drijvende maatschappelijke krachten achter deze toenemende tijdsdruk te onderscheiden die onderling samenhangen en elkaar versterken: een sociaal-culturele, een economische en een technologische kracht.

Sociaal-cultureel: emancipatie De laatste decennia groeit in Nederland de arbeidsparticipatie gestaag, met name die van vrouwen. Terwijl in 1981 ongeveer 30 procent van de vrouwen deelnam aan het arbeidsproces, is dit aandeel gegroeid tot 54 procent in 2002. Ook de mannelijke arbeidsparticipatie steeg (van 73 naar 77 procent), maar met name de groei van de vrouwelijke arbeidsparticipatie droeg in de genoemde periode in belangrijke mate bij aan de totale groei van de arbeidsparticipatie. Mede door de groei van de arbeidsparticipatie en de inhaalslag die vrouwen hebben gemaakt op de arbeidsmarkt is ook het aantal tweeverdienerhuishoudens sterk toegenomen. Het aandeel tweeverdienerhuishoudens nam vanaf 1990 in tien jaar toe met 30 procent tot 1,2 miljoen huishoudens (zie figuur 1).

Vooral het aantal deeltijdbanen groeide sterk. Het aantal banen voor minder dan 20 uur in de week steeg sinds 1992 met 80 procent en het aantal banen voor 20 tot 34 uur per week steeg in diezelfde periode met 70 procent – en dat terwijl het aantal banen voor 35 uur of meer in de week praktisch stabiel bleef. Overigens nemen de fulltime banen nog steeds het grootste deel voor hun rekening: 65 procent van de totale werkzame beroepsbevolking werkt meer dan 35 uur; dit

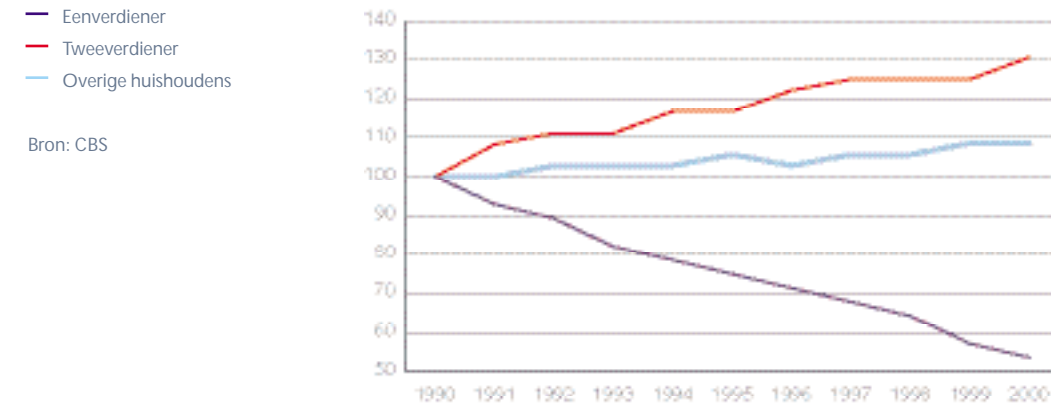
was in 1992 nog 76 procent (tabel 1). Deze groeiverschuiving heeft invloed op de verschillen tussen mannen en vrouwen in de arbeidsduur; de nog steeds grote verschillen worden kleiner. Nog steeds zijn het vooral mannen die fulltime en vrouwen die parttime werken. Van alle werkzame mannen werkt 87 procent meer dan 35 uur per week, tegenover 34 procent van de werkende vrouwen. Hierdoor is het aantal uren dat per week aan betaalde arbeid wordt besteed toegenomen, zowel onder mannen als onder vrouwen. Sinds 1975 verdubbelde het aantal uren dat vrouwen besteden aan betaalde arbeid. Bij mannen nam dat met ruim 13 procent toe. Zowel op het niveau van het individu als op dat van het huishouden is de tijdsdruk hierdoor toegenomen (SCP 1998). Bovendien is de arbeidsparticipatie van vrouwen weliswaar toegenomen, maar heeft de zorgtaakparticipatie van mannen geen evenredige groei doorgemaakt. Breedveld en Van den Broek (2003) spreken dan ook van een 'gemankeerde emancipatie'.

Mannen en vrouwen moeten onderling vaker strijden over de tijd die zij moeten verdelen over hun werk- en zorgtaken (Peters 2000). Vervagende rollen, dubbele arbeidstijden en een afnemende routinematigheid roepen het beeld op van 'drukke deeltijders'. De grootste tijdsdruk ontstaat bij tweeverdienende taakcombineerders en eenoudergezinnen, die arbeid, zorg en vrije tijd combineren. Hoewel vrouwen nog steeds het grootste deel van het huishoudelijk werk doen, valt hun 'temporele bufferfunctie' grotendeels weg doordat beide partners op de arbeidsmarkt actief zijn (Breedveld & Van den Broek 2003). De buffer aan tijd voor boodschappen, zorg voor de kinderen, wassen, schoonmaken, koken en dergelijke krimpt in. Hierdoor is de organisatie van het huishouden complexer geworden (Elchardus 1996).

Door de drievoudige taak van mannen en vrouwen in arbeid, zorg voor gezin en hulpbehoevende (schoon)ouders krijgt het 'spitsuurgezin' het in de toekomst alleen maar drukker. Daarbij komt dat vrouwen niet minder gaan werken maar (gelet op de economische krachten) juist meer, waarbij zij meer tijdwinstrategieën zullen gaan gebruiken (Peters 2001). Bovendien zijn de afzonderlijke leden van het huishouden door een voortgaande huishoudensverduunning gemiddeld meer tijd aan huishoudelijke taken kwijt.

Economie: tertiaïsering en arbeidsparticipatie De toegenomen arbeidsparticipatie van vrouwen is niet alleen een uiting van het emancipatieproces. Ook in de huidige nationale economie, waarin de tertiaire sector steeds belangrijker wordt, zorgen bepaalde krachten ervoor dat de arbeidsparticipatie en arbeidsduur juist toenemen. Schor (2001) noemt dit het *work-and-spend* mechanisme. Achter dit mechanisme verschuilen zich prikkels die, ondanks de toegenomen individuele keuzevrijheid, zorgen voor een steeds belangrijker domein

Figuur 1 Ontwikkeling aantal eenverdiener- en tweeverdiener-huishoudens, 1990-2000 (1990=100)



Bron: CBS

Tabel 1 Werkzame beroepsbevolking naar arbeidsduur, 1992-2002

Werkzame beroepsbevolking (*1000)	12-19 uur per week	20-34 uur per week	35 uur of meer per week
1992	360	1075	4451
2002	650	1829	4662
Index groei (1992=100)	180,6	170,1	104,7
Aandeel in totaal 1992	6%	18%	76%
Aandeel in totaal 2002	9%	26%	65%

Bron: CBS

van betaalde arbeid. Peters (2001) legt uit dat werkgevers in hun streven naar een voortgaande productiviteitsstijging eerder overgaan tot loonsverhoging dan tot arbeidsduurverkorting. Een lange arbeidsduur stelt de werkgever namelijk in staat het productiekapitaal intensief te benutten, terwijl de omvang van de vaste kosten per werknemer het tevens aantrekkelijker maakt om van werknemers een grotere arbeidsinspanning te vragen. Vervolgens stelt Peters dat de positie van de werkgever sterker zal zijn naarmate werknemers bij baanverlies meer inkomsten en sociale zekerheid derven. Werkgevers kunnen bovendien bij hoge salarissen en goede secundaire arbeidsvoorwaarden binnen zogeheten functiecontracten kosteloos langere uren van hun werknemers verlangen. Deze werknemers (*salaried workers*) worden immers niet beloond per tijdseenheid of product, maar voor het uitoefenen van een bepaalde functie.

Niet alleen vanuit de werkgevers, maar ook vanuit de werknemers geldt dat arbeid een nadrukkelijker rol krijgt in de tijdsbesteding. Werknemers hebben de wens te consumeren en hun levensstandaard te verhogen; wat ooit gold als luxe wordt tegenwoordig als noodzakelijk beschouwd. Behalve gewenning speelt bij de 'nooit tevreden' consument ook de sociale component een belangrijke rol: individuele preferenties staan niet op zichzelf, maar zijn gerelateerd aan wat (relevante) anderen hebben (Schor 1992).

Uitgaande van dit mechanisme toont Peters (2001) aan dat de individualisering van het *work-and-spend* mechanisme een goede verklaring vormt voor de feitelijke tijdsdruk binnen de Nederlandse huishoudens. Hieraan voegt ze een vijftal prikkels toe die stimuleren tot langere arbeidsuren. Ten eerste drijft de vrees om betrokkenheid bij het werk en kansen ten aanzien van loopbaanontwikkeling (bijvoorbeeld promotie) te verliezen werknemers ertoe hun arbeidstijd niet te verkorten maar juist te verlengen. Tevens zorgen de flexibelere arbeidstijden van de 24-uurs samenleving ervoor dat de scheiding tussen arbeid en vrije tijd vervaagt. Dit resulteert meestal in meer arbeidsuren. Ten derde vormt betaald werk in de kennismaatschappij voor velen een bron van identiteit, status, zelfwaardering, persoonlijke ontwikkeling en vriendschappen, en is zodoende een nastrevenswaardig doel. Ten vierde kunnen met name hoogopgeleide werknemers en tweeverdieners met hun groeiende inkomens een steeds gedifferentieerder pakket aan goederen en diensten consumeren teneinde uitdrukking te geven aan hun eigen identiteit en status. Tot slot zorgen de diversificatie en individualisering van de beloningsstructuur ervoor dat vaardigheden en kennis die nodig zijn voor hoogwaardige productie en dienstverlening vaak extra beloond worden: hierdoor neemt de bereidheid om langere uren te maken toe.

Technologie: mobilisering en ICT Huishoudensverduunning, individualisering, flexibilisering, welvaartsstijging en de toename van het aantal tweeverdieners hebben de groei van de mobiliteit sterk gestimuleerd (Harms 2003). Het levenstempo komt almaar hoger te liggen en sneller vervoer leidt tot grotere reisafstanden. Daar komt nog bij, zo stellen Breedveld en Beckers (2001), dat 'meer' en 'snel' een grotere status genieten dan 'minder' en 'rustig'. Tijd is een bepalende factor bij de keuze voor een vervoermiddel of vervoersysteem. Het gaat erom plaatsen te kunnen bereiken en daar activiteiten te kunnen verrichten binnen de beschikbare tijd. Activiteiten zoals werken, winkelen, recreëren, visite, ophalen en wegbrengen van kinderen naar crèche en school brengen alle verplaatsingen met zich mee. De bereikbaarheid van activiteitenplaatsen is daarmee een cruciale factor in de realisering van deze activiteiten.

Bezit en gebruik van snelle vervoermiddelen (de auto) en vervoersystemen maken het mogelijk binnen een bepaald tijdsbestek grotere afstanden af te leggen. De tijd die het kost om afstanden te overbruggen neemt af en daarmee nemen de mogelijkheden toe om een groter aantal activiteitenplaatsen te bezoeken of langer op deze locaties te verblijven. Dit resulteert dus niet in tijdswinst en rust, maar paradoxaal genoeg in een intensivering van de tijd en dus een vergroting van de tijdsdruk en onrust. Deze paradox wordt door Mommaas (2002) de tijdsdrukveroorzakende tijdswinst genoemd. De toegenomen mobiliteit is daarmee niet alleen een gevolg, maar ook een oorzaak van de toegenomen tijdsdruk (zie ook Breedveld & van den Broek 2003).

De recente ontwikkelingen in de informatie- en communicatietechnologie (ICT) kunnen een dempend effect hebben op de groei van de mobiliteit. Deze technologie maakt, althans in theorie, het overbruggen van afstanden overbodig: werknemers en voorzieningengebruikers, bedrijven en voorzieningen zijn niet noodzakelijk meer gebonden aan een fysieke locatie, omdat ze overal en op elk moment 'virtuele' contacten kunnen hebben dan wel virtueel bereikt kunnen worden. *Face-to-face* contacten blijven echter belangrijk. Virtuele communicatie is hiervoor geen volwaardig substituut (Van Oort e.a. 2003). Verplaatsingen zullen dus altijd nodig blijven. Niettemin kunnen bepaalde soorten verplaatsingen mogelijk wel in aantal worden gereduceerd, waardoor tijd vrij komt waarin vervolgens weer andere activiteiten en verplaatsingen kunnen worden uitgevoerd.

Inperkingen in tijd en ruimte

Individuele gedragsmogelijkheden zijn beperkt in tijd en ruimte. Immers, het menselijk individu is ondeelbaar en heeft slechts beperkt de mogelijkheid om meer dan een activiteit tegelijkertijd te verrichten; bovendien kosten het uitvoeren van een activiteit en de verplaatsingen tussen verschillende activiteitenplaatsen tijd en is iedere situatie geworteld in het verleden (padafhankelijkheid). De Zweedse sociaal-geograaf T. Hägerstrand (1970) maakte een verhelderend onderscheid tussen drie inperkingen (*constraints*) die de gedragsmogelijkheden van individuen in tijd en ruimte en daarmee het dagelijkse leefpatroon en de actieradius van mensen bepalen:

- *capability constraints*, die verband houden met de biologische gedaante van de mens en de hem of haar ter beschikking staande hulpbronnen;
- *coupling constraints*, die voortvloeien uit het feit dat individuen voor het uitvoeren van bepaalde activiteiten in gezelschap moeten zijn van andere individuen of hulpbronnen;
- *authority constraints*, die de toegang tot bepaalde activiteiten in tijd en ruimte bepalen.

Het oprekken van deze inperkingen is niet tot het oneindige mogelijk. De mogelijkheden hier toe verschillen bovendien per type inperking. Een winkel of een tankstation kan misschien 24 uur

Tijd-ruimtestrategieën en veronderstelde ruimtelijke gevolgen

Tijd is ruimte en beide zijn te koop. Mensen die het druk hebben lopen tegen de grenzen van tijd en ruimte aan. Ze ontwikkelen allerlei strategieën om de grenzen van tijd en ruimte te doorbreken of op zijn minst op te rekken. Het efficiënt gebruiken van de beschikbare tijd – en dus van de ruimte – is een kwestie van goed organiseren en arrangeren, maar ook een kwestie van geld. Tijd is immers te koop.

Op een drietal manieren kan tijd worden gewonnen en kunnen de grenzen van tijd en ruimte worden opgerekt: het flexibiliseren van tijdbudgetten, tijdpatronen en tijdstructuren; het besparen van tijd door het versnellen of uitbesteden van bepaalde activiteiten; en het besparen van tijd door het reduceren van het aantal verplaatsingen voor bepaalde activiteiten of de lengte van die verplaatsingen. Het gaat hier zowel om individuele strategieën als om collectieve en institutionele arrangementen die het mensen mogelijk maken hun tijd efficiënter te besteden. Ook marktpartijen aan de aanbodzijde spelen in en reageren op deze strategieën. Elk van deze drie strategieën heeft derhalve directe en indirecte ruimtelijke implicaties.

Twee ruimtelijke effecten kunnen daarbij worden verondersteld: een veranderd ruimtegebruik (gewijzigde verplaatsingspatronen en vooral een toename van het aantal verplaatsingen) en een veranderd ruimtebeslag (een veranderd aanbod van allerlei voorzieningen). De veranderingen in het aanbod van voorzieningen (in termen van locatie, bereikbaarheid en toegankelijkheid) moeten daarbij worden beschouwd als gevolg én oorzaak van de veranderde verplaatsingspatronen. Er is sprake van een wisselwerking. Veranderingen in de ruimte leiden tot nieuwe mogelijkheden en onmogelijkheden om bepaalde verplichte activiteiten te ondernemen. Veranderingen in ruimtelijk gedrag en gedragsmogelijkheden leiden tot veranderingen in de locatie van allerlei activiteitenplaatsen.

Flexibiltijd Een eerste strategie is het vergroten van de flexibiliteit van tijdstip en duur van bepaalde activiteiten. Dit is mogelijk door informele en formele individuele afspraken te maken (bijvoorbeeld met een buurman over het afhalen van de kinderen uit de crèche, of met een direct leidinggevende over een standaard thuiswerkdag), door collectieve formele afspraken te maken (bijvoorbeeld ten aanzien van kantoortijden) en door, of op basis van, nieuwe institutionele arrangementen, zoals nieuwe wetgeving (bijvoorbeeld ten aanzien van arbeidstijden en winkelsluitingstijden) en CAO's.

Gedurende de laatste decennia is de flexibiliteit om bepaalde activiteiten op andere tijdstippen te verrichten toegenomen. De flexibilisering van werktijden, de verruiming van openingstijden van voorzieningen en de afstemming van de openingstijden van allerlei voor-

per dag open zijn (*authority constraint*), maar een school en een kantoor niet (*coupling constraint*) en een mens kan niet 24 uur per dag wakker zijn en activiteiten ondernemen (*capability constraint*). 'An individual can never free himself from such constraints' (Hägerstrand 1970: 11).

zeringen op elkaar en op de dagelijkse activiteitenpatronen van mensen zijn hierbij de belangrijkste ontwikkelingen. Het dagelijkse leven is daardoor de laatste jaren voor vele mensen flexibeler en derhalve comfortabeler geworden.

Mensen kunnen en gaan zich daardoor anders gedragen, zowel in de tijd als in de ruimte. Het aanbod van voorzieningen is immers veranderd. Winkels zijn langer (avond) en vaker (koopzondagen) open, maar dat geldt niet voor alle winkels of plaatsen. De voortschrijdende technologie speelt eveneens een rol in de toenemende flexibiliteit, maar ook in de veranderingen in aanbod en locatie van voorzieningen. Zo heeft de opkomst van de pinautomaat mede geleid tot de sluiting van vele bankfilialen.

We veronderstellen dat dit alles heeft geresulteerd in nieuwe verplaatsings- en activiteitenpatronen. De duidelijkste veranderingen zullen zich hebben voorgedaan in het woon-werkverkeer en bij het winkelen en het aanbod van diensten.

Indicatoren Zo is het aantal verplaatsingen voor winkelen en boodschappen doen in de avonduren en op zondagen toegenomen. Er was hierbij sprake van een verschuiving naar de avonduren en de zondagen, aangezien het gemiddeld aantal winkelverplaatsingen per persoon per week de laatste 15 jaar vrijwel constant is gebleven. Het gemiddeld aantal verplaatsingen voor winkelbezoek 's avonds en op zaterdag is in deze periode verdubbeld. Deze verplaatsingen maken momenteel tien procent uit van het totaal aantal verplaatsingen voor winkelbezoek.

Ook woon-werkreistijden zijn over een langere periode van de dag uitgesmeerd. Om de spits en mogelijke files te mijden gaan werknemers eerder of later dan voorheen van en naar huis. Zowel de ochtend- als de avondspits duurt daardoor langer. Files treden 's ochtends reeds vroeg op en strekken zich in de avondspits uit tot ver na zessen. Harms (2003) relativeert dit beeld van een veranderd verplaatsingsgedrag overigens door er op te wijzen dat veruit de meeste mensen 's avonds om zes uur thuis zijn (kaart 2). Het beeld van een toegenomen flexibiliteit, rusteloosheid en congestie dat naar voren komt uit de dagelijkse filemeldingen, wordt door slechts een kleine groep mensen veroorzaakt.

Niettemin spelen aanbieders van voorzieningen in groten getale in op de behoefte aan flexibiliteit. Zo is het aantal geldautomaten (pinautomaten) in een rap tempo toegenomen tot bijna 8.000 aan het begin van 2003. Ook het telebankieren heeft inmiddels een hoge vlucht genomen (zie verderop). Deze twee ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat het gebruik van bankfilialen is afgenomen en dat banken het aantal bankfilialen de laatste jaren sterk hebben gereduceerd, van 6.400 in 1999 tot 4.600 in 2003. Voor de komende jaren

Kaart 2 Aantal aanwezigen ten opzichte van het aantal inwoners op een gemiddelde werkdag. Op basis van het OVG is voor verschillende tijdstippen bepaald hoeveel mensen zich op dat tijdstip in een gemeente bevinden. Dit aantal aanwezigen is vervolgens gerelateerd aan het aantal inwoners in die gemeente.

wordt verwacht dat nog meer bankfilialen, met name in dorpen en stadsbuurten, hun deuren voorgoed zullen sluiten. De bereikbaarheid van bankfilialen staat daardoor onder druk, vooral in minder verstedelijkte gebieden (kaart 3, tabel 2). Niettemin treft nog steeds 87 procent van de Nederlanders een bankfiliaal aan binnen twee kilometer van de woning.

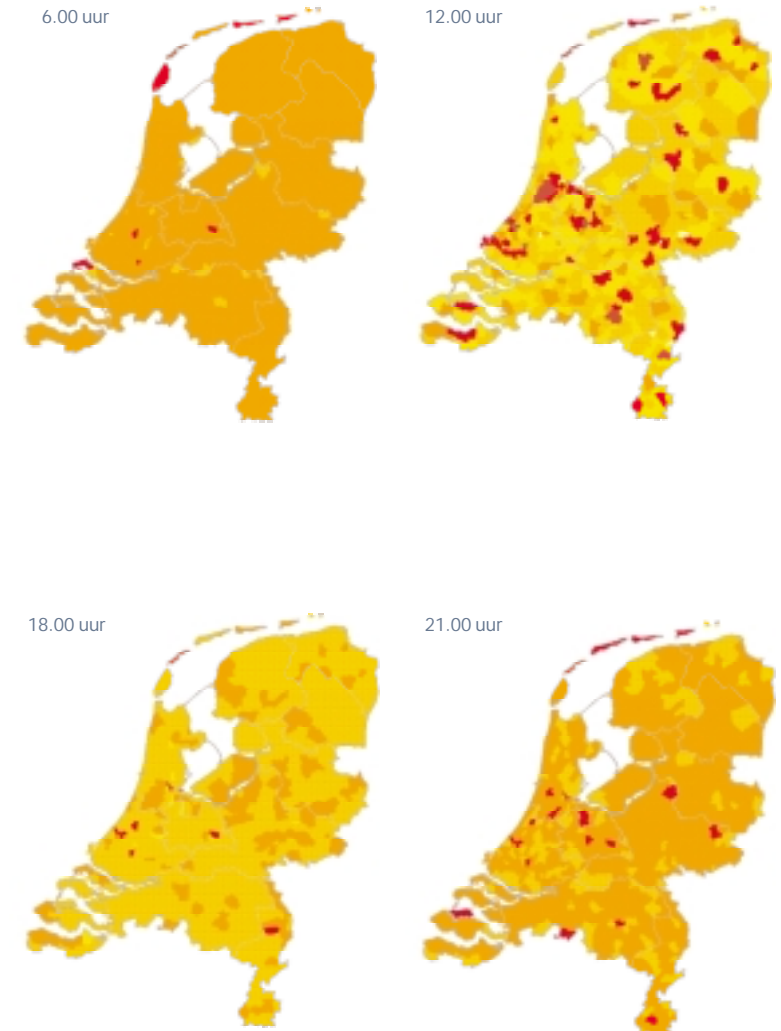
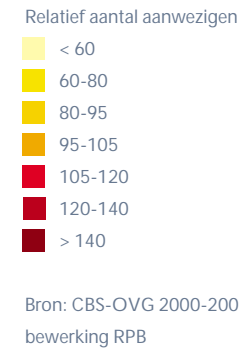
Voor winkels geldt eenzelfde ontwikkeling. Het veranderende winkelgedrag in termen van frequentie, tijdstip, vervoermiddel en locatie van winkelbezoek leidt tot rentabiliteitsproblemen bij met name kleine zelfstandige winkeliers, met als mogelijk resultaat dat dergelijke winkels uit buurten en dorpen verdwijnen. Ten aanzien van het verdwijnen van voorzieningen als winkels, banken en postkantoren uit buurten en dorpen concludeerde Van Dam (1995) overigens dat de bereikbaarheid van verschillende typen voorzieningen een steeds groter probleem wordt, maar dat dit slechts geldt voor een steeds kleiner wordende groep minder mobiele mensen.

Geld is tijd Een tweede – en veruit de meest toegepaste – strategie om tijd te winnen is het kopen van tijd, hetzij door de aanschaf van tijdsbesparende hulpmiddelen (apparaten en vervoermiddelen), hetzij door het uitbesteden van bepaalde taken en activiteiten. Veel mensen hebben hun verplaatsingsmogelijkheden verruimd door de aanschaf van een auto of een tweede auto, of hun verplaatsingsgedrag gewijzigd, bijvoorbeeld door meer gebruik te maken van de auto. We mogen derhalve veronderstellen dat de automobiliteit is toegenomen en dat er diensten opgekomen zijn die mensen taken uit handen nemen.

Indicatoren Vooral met betrekking tot huishoudelijke en zorgtaken hebben huishoudens de afgelopen decennia deze laatste tijdsbesparingsstrategie toegepast. Het aantal huishoudens dat niet de beschikking heeft over een magnetron of een vaatwasser is de afgelopen tien jaar afgenomen (tabel 3), met name onder de huishoudens waar minstens een van de leden betaald werk heeft. Het aantal huishoudens met huishoudelijke hulp (een schoonmaakster) nam toe (tabel 3). Andere voorbeelden van huishoudelijke en zorgtaken die kunnen worden uitbesteed zijn het uitlaten van de hond, koken en oppassen op en zorgen voor de kinderen. Deze huishoudelijke en zorgtaken kunnen op informele wijze door familieleden, vrienden of buren worden verricht, maar lijken in toenemende mate formeel tegen betaling door allerlei persoonlijke dienstverleners te worden uitgevoerd.

Het aantal kindplaatsen in de dagopvang, de buitenschoolse opvang en de gastouderopvang is de laatste jaren spectaculair toegenomen, van 112.000 in 1999 tot 191.000 in 2003 (Netwerkbureau Uitbreiding Kinderopvang 2002). De 119.000 plaatsen in de dag-

Kaart 2 Waar is wie wanneer?



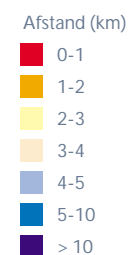
opvang (voor kinderen van 0 tot en met 3 jaar) worden door zo'n 215.000 kinderen bezet. Het betreft hier ongeveer 26 procent van het aantal kinderen van nul tot en met drie jaar. Er bestaat dan ook nog steeds een aanzienlijk tekort aan kinderopvangplaatsen, hetgeen op lokaal niveau resulteert in soms lange wachtlijsten (Netwerkbureau Uitbreiding Kinderopvang 2002).

Kinderdagverblijven zijn, met uitzondering van de provincie Drenthe, goed over het land gespreid (kaart 4). Tabel 4 laat zien dat 78 procent van de bevolking op minder dan één kilometer afstand van een kinderdagverblijf woont. Slechts 2,6 procent van de bevolking woont op meer dan vijf kilometer afstand van een kinderdagverblijf. Er bestaat hierbij een groot verschil tussen stedelijke en landelijke gebieden. In niet-stedelijke gebieden woont 12 procent van de bevolking op meer dan vijf kilometer van een kinderdagverblijf (tabel 4).

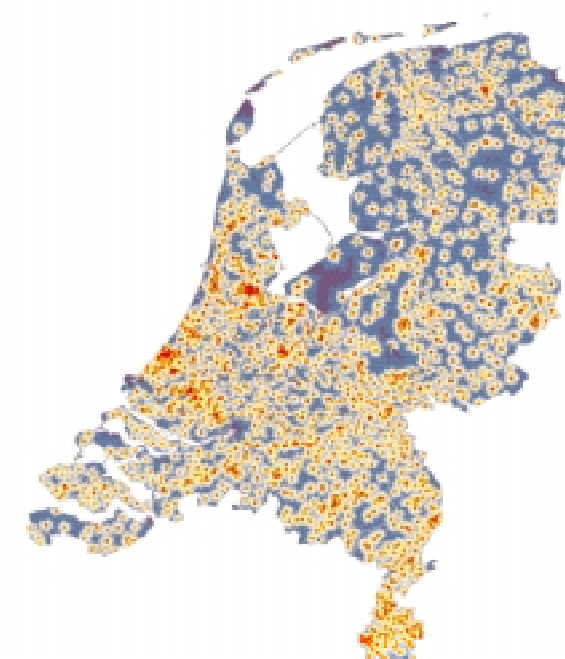
De belangrijkste strategie die mensen hebben toegepast is dat ze hun verplaatsingsmogelijkheden hebben verruimd – bijvoorbeeld door de aanschaf van een eerste of tweede auto – en hun verplaatsingsgedrag hebben gewijzigd, bijvoorbeeld door meer gebruik te maken van de auto. Het aantal auto's in Nederland is inmiddels de zeven miljoen gepasseerd. Het aandeel huishoudens met minstens één auto is in de periode 1990-2002 toegenomen van 73 naar 76 procent. Het aandeel huishoudens met meer dan één auto nam in die periode toe van 13 tot 21 procent. Het aantal reizigerskilometers per auto is in deze periode toegenomen met 13 procent, tot ruim 140 miljard kilometer, terwijl het aantal reizigerskilometers per fiets constant bleef. Niettemin moet benadrukt worden dat nog steeds een kwart van de Nederlandse huishoudens niet over een auto beschikt.

De afgelopen decennia zijn de reisduur en de aantallen verplaatsingen met de auto zowel voor huishoudelijke en zorgtaken als voor de vrijetijdsbesteding toegenomen. Verplaatsingen met verschillende doelen en bestemmingen worden gecombineerd, maar daar waar dat niet kan – omdat bijvoorbeeld de bezigheden niet aansluiten – genereren deze meer mobiliteitsactiviteiten (Harms 2003). Ook onder jongeren is de mobiliteit toegenomen. Deze zogenaamde achterbankgeneratie (Karsten 1995) wordt steeds afhankelijker van chaufferende ouders voor het vervoer van en naar de verschillende activiteitenplaatsen (zie ook Karsten & Blom 2002).

Indien we de totale mobiliteit uiteenrafelen in aantallen, lengte, duur, motief en middel van verplaatsingen, dan blijkt dat het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag in de periode 1985-2002 opvallend constant is gebleven, terwijl de gemiddelde afgelegde afstand per persoon per dag toenam van 29,6 naar 34,6 kilometer. De gemiddelde reisduur groeide in die periode nauwelijks, van 62 minuten tot 64 minuten. Men is dus vooral van snellere vervoermiddelen gebruik



Bron: Locatus 2003; bewerking RPB



Tabel 2 Bereikbaarheid van bankfilialen: aandeel (%) van de bevolking per afstandsklasse, naar stedelijkheid van postcodegebied, 2003

Afstand tot bankfiliaal	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk	Totaal
0-1 kilometer	76,3	55,9	50,0	57,7	49,3	57,6
1-2 kilometer	22,2	36,6	38,6	31,0	14,5	29,1
2-3 kilometer	1,4	7,2	9,5	8,0	12,5	7,7
3-4 kilometer	0,0	0,3	1,5	2,2	11,1	2,9
4-5 kilometer	0,0	0,0	0,2	0,8	6,7	1,5
> 5 kilometer	0,0	0,0	0,0	0,3	6,0	1,2

Bron: Locatus, CBS-Bevolking 2002; bewerking RPB

Tabel 3 Aandeel (%) huishoudens met magnetron, vaatwasser, wasdroger en huishoudelijke hulp, 1990 en 2002

	Magnetron	Vaatwasser	Wasdroger	Huishoudelijke hulp
1990	20	13	24	10
2002	80	44	66	16

Bron: Breedveld & Van den Broek 2003; CBS; WBO 2002

Kaart 4 Afstand over de weg tot dichtstbijzijnde kinderdagverblijf, per woongebied

Voor een overzicht van de bereikbaarheid van kinderdagverblijven in geheel Nederland wordt verwezen naar www.ruimtelijkplanbureau.nl/ruimtemonitor

gaan maken. Het totaal aantal autokilometers nam in deze periode toe met maar liefst 47 procent (figuur 3). Deze groei komt vrijwel geheel voor rekening van het woon-werkverkeer, waarbij de gemiddelde afgelegde afstand per dag toenam van 6,3 tot 9,5 kilometer en de gemiddelde reisduur per dag van 11 naar 15 minuten (figuur 2).

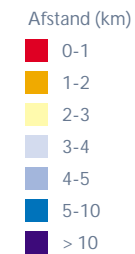
Voor de toename van het autobezit en de automobilititeit heeft aanzienlijke gevolgen gehad voor ruimtegebruik en ruimtebeslag. Doordat de lengte van het wegennet in de laatste decennia nauwelijks toenam en de capaciteit van het wegennet slechts mondjesmaat is uitgebreid, nam de verkeersintensiteit op de wegen toe met meer dan 25 procent in 10 jaar tijd en werd ook de fileproblematiek op autosnelwegen groter. Zo verdubbelde het gebruik van autosnelwegen tussen 1986 en 2000, terwijl het aantal rijstrookkilometers in die periode met slechts 12 procent is toegenomen (Hilbers e.a. 2004). De toename van het autobezit heeft tevens de parkeerproblematiek in woonwijken en stadscentra verscherpt. We zouden hierbij kunnen spreken van een bereikbaarheidsparadox.

Ruimte is tijd Een derde strategie om tijd te winnen is het reduceren van het aantal verplaatsingen of de lengte daarvan. Het reduceren van het aantal verplaatsingen kan bijvoorbeeld door thuis – of in elk geval op afstand – bepaalde activiteiten uit te voeren. Thuiswerken, telewerken, elektronisch winkelen en bankieren en het inschakelen van bezorgdiensten – van Albert.nl voor de dagelijkse boodschappen tot de pizzakoerier – zijn hiervan de bekendste voorbeelden. Overigens wordt bij het inschakelen van bezorgdiensten het totaal aantal verplaatsingen slechts gedeeltelijk gereduceerd. De verplaatsing wordt immers niet door de consument, maar wel door de aanbieder gedaan.

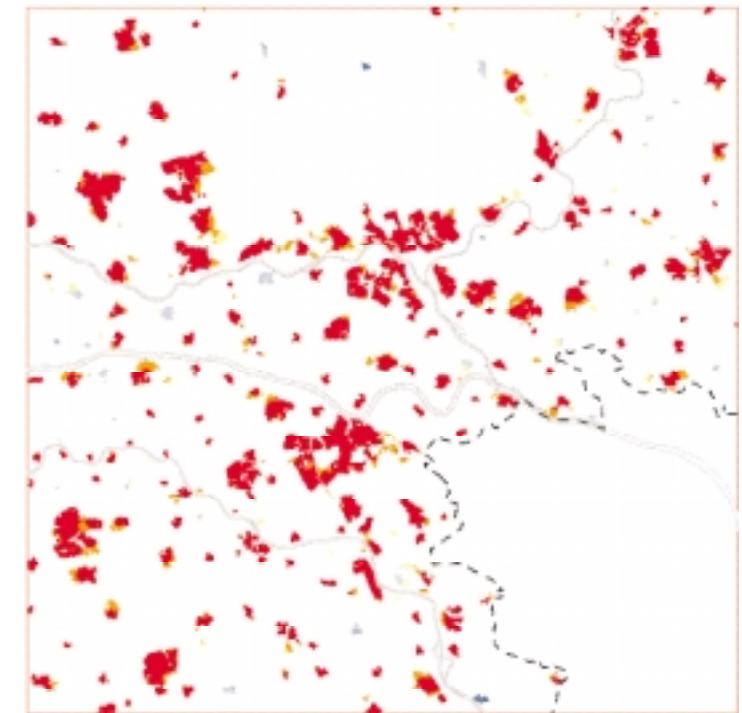
De informatie en communicatietechnologie (ICT) maakt, althans in theorie, het overbruggen van afstanden overbodig: werknemers en voorzieninggebruikers, bedrijven en voorzieningen zijn niet noodzakelijk meer gebonden aan een fysieke locatie omdat ze overal en op elk moment virtuele contacten kunnen hebben, respectievelijk virtueel bereikt kunnen worden. Niettemin blijven face-to-facecontacten belangrijk, net zo goed voor bedrijven (zie Van Oort e.a. 2003) als voor individuele werknemers, cliënten en consumenten. Virtuele communicatie (*high tech*) blijkt geen volwaardig substituut te zijn voor persoonlijk contact (*high touch*) (De Smidt 1989; zie ook Van Dam 1995). Verplaatsingen zullen dus altijd nodig blijven, maar bepaalde verplaatsingen kunnen mogelijk wel in aantal worden gereduceerd, waardoor tijd gewonnen wordt waarin weer andere activiteiten en andere verplaatsingen kunnen worden uitgevoerd.

Een andere strategie van huishoudens en individuen om het aantal verplaatsingen te reduceren is het uitvoeren van verschillende activiteiten op dezelfde plek, wat mogelijk is geworden door de toename

Kaart 4 Bereikbaarheid van kinderdagverblijven in Regiolab, 2002



Bron: LISA; bewerking RPB

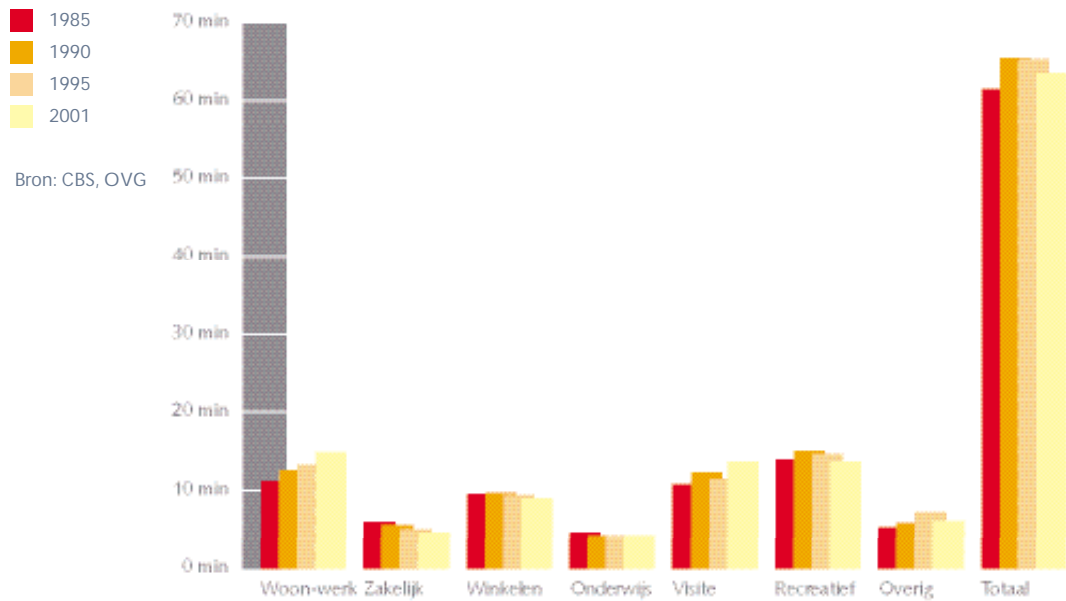
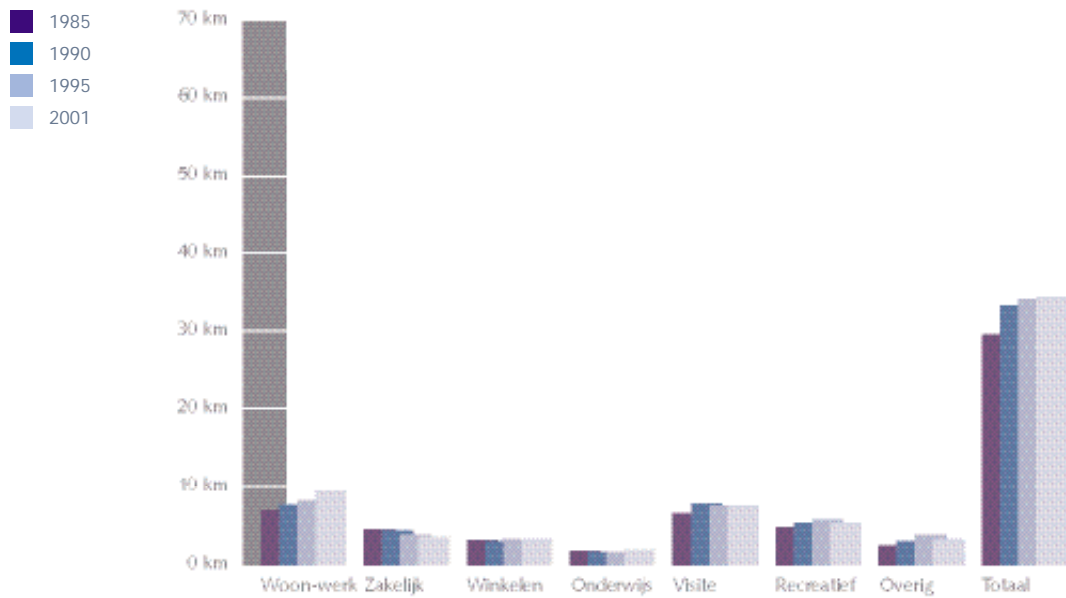


Tabel 4 Bereikbaarheid van kinderdagverblijven in Nederland: aandeel (%) van de bevolking per afstandsklasse, naar stedelijkheid van postcodegebied, 2002

Afstand tot kinderdagverblijf	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk	Totaal
0-1 kilometer	99,1	92,3	81,6	66,7	46,6	77,8
1-2 kilometer	0,9	6,6	14,4	20,3	14,9	11,4
2-3 kilometer	0,0	0,4	2,4	5,3	11,1	3,7
3-4 kilometer	0,0	0,4	0,8	3,0	9,6	2,6
4-5 kilometer	0,0	0,3	0,7	2,1	6,4	1,8
> 5 kilometer	0,0	0,0	0,1	2,6	11,5	2,6

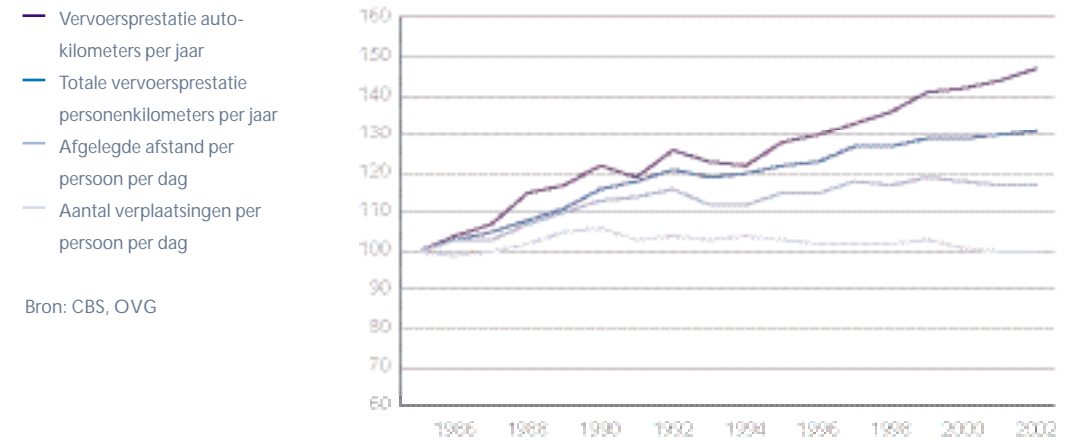
Bron: LISA, CBS; bewerking RPB

Figuur 2 Ontwikking van verplaatsingsafstand en reisduur, naar verplaatsingsmotief, 1985-2001



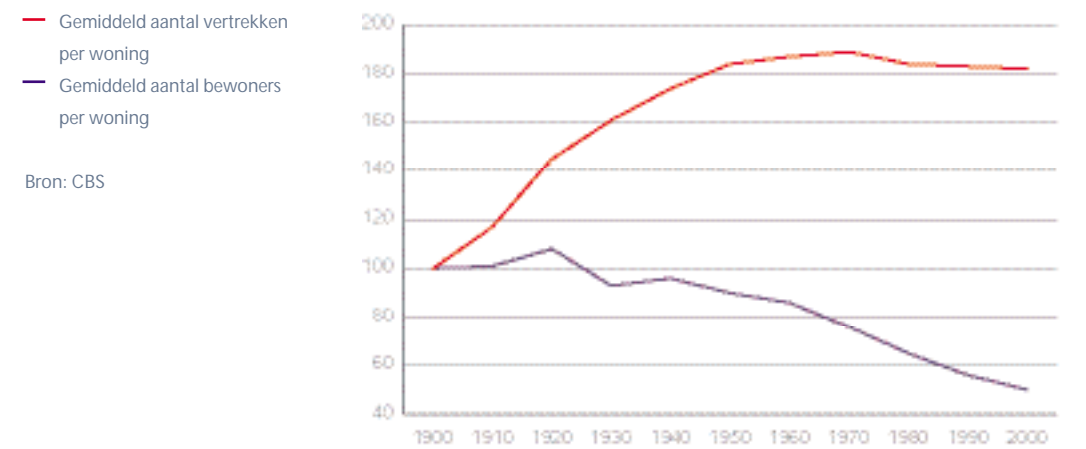
Bron: CBS, OVG

Figuur 3 Ontwikking van de mobiliteit, 1985-2002 (1985=100)



Bron: CBS, OVG

Figuur 4 Ontwikking van de gemiddelde woningbezetting, 1900-2000 (1900=100)



Bron: CBS

Kaart 5 Afstand over de weg tot dichtstbijzijnde supermarkt, per woongebied

Voor een overzicht van de bereikbaarheid van supermarkten in geheel Nederland wordt verwezen naar www.ruimtelijkplanbureau.nl/ruimtemonitor

van het aantal multifunctionele voorzieningen. Aangezien de bereikbaarheid van activiteitenplaatsen een cruciale factor is in de realisering van allerlei verplichte en gewenste activiteiten, leidt een dergelijke bundeling (ofwel ruimtelijke concentratie) van activiteitenplaatsen tot een reductie van reistijd en daarmee tot een efficiënte besteding van de beschikbare tijd. Bundeling van verschillende typen dagelijkse voorzieningen in de directe woonomgeving is daarbij het meest efficiënt. Zogeheten *multi purpose trips* worden daardoor vergemakkelijkt.

Een drastischer en structurele strategie van individuen en huishoudens om de lengte van de verplaatsingen te reduceren is het veranderen van vaste activiteitenplaatsen: het kiezen van een nieuwe woonplek (verhuizen) of werkplek (het veranderen van baan).

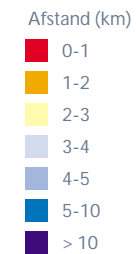
Overigens is niet alleen de bereikbaarheid van activiteitenplaatsen, maar ook de nabijheid van snelwegen en stations voor mensen met een volle agenda een belangrijke factor in de aantrekkelijkheid van bepaalde woonlocaties (zie ook Dijst 1995; Van Ham 2002). De reductie van de lengte van verplaatsingen levert immers tijdsbesparing op.

Indicatoren Het pc-bezit en de toegang tot het internet zijn de laatste jaren sterk toegenomen. In 2002 had bijna 80 procent van de bevolking een computer thuis, terwijl bijna 65 procent thuis toegang had tot het internet. De ontwikkelingen zijn snel gegaan: in 1998 beschikte nog maar 60 procent van de bevolking over een computer thuis, terwijl slechts 16 procent van de bevolking internettoegang had. In 2002 beschikte 67 procent van de huishoudens over een pc. Van de huishoudens waarvan minstens een van leden betaald werk verrichtte was dat zelfs 83 procent (WBO 2002). Er is bovendien sprake van een verdere intensivering van het gebruik van ICT. Zo is het volume van het internetverkeer in de periode 1997-2002 meer dan verhonderdvoudigd (CBS 2003). Daarnaast maakten in november 2001 ruim 7,5 miljoen personen in één week gedurende 37 miljoen uur gebruik van het internet, thuis en op het werk. Per internetgebruiker komt dit neer op gemiddeld bijna vijf uur per week. Bovendien is de intensiteit van het internetgebruik op het werk zeer hoog: twee op de drie internetgebruikers maakt iedere dag gebruik van het internet.

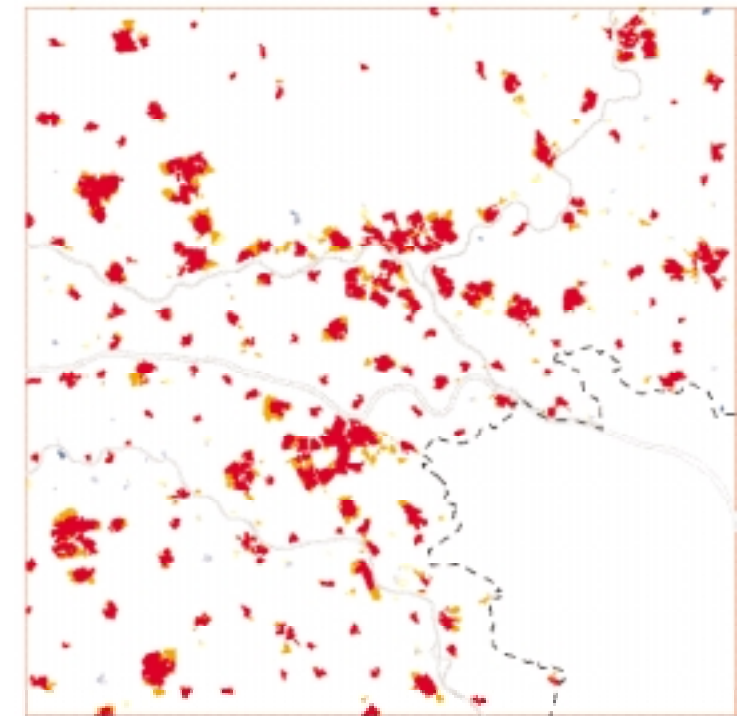
Thuiswerken en telewerken komen steeds vaker voor. Onderzoek van MuConsult (2003), waarin een telewerker gedefinieerd wordt als iemand die werkzaam is in loondienst én de computer thuis in de laatste vier weken vooral ten behoeve van het werk heeft gebruikt, laat zien dat zo'n 12 procent van de werkzame beroepsbevolking in loondienst als telewerker kan worden getypeerd: 3,3 procent van de mensen werkt uitsluitend thuis en 8,5 procent werkt af en toe thuis.

Op basis van tijdsbestedingonderzoek concludeerden Breedveld en Van den Broek (2003) overigens dat thuiswerken slechts een fractie beslaat van het totale werk dat wordt verricht. In 1980 werd volgens

Kaart 5 Bereikbaarheid van supermarkten in Regiolab, 2003



Bron: Locatus; bewerking RPB



Tabel 5 Bereikbaarheid van supermarkten in Nederland: aandeel (%) van de bevolking per afstandsklasse, naar stedelijkheid van postcodegebied, 2003

Afstand tot supermarkt	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk	Totaal
0-1 kilometer	98,2	92,8	85,1	74,7	56,8	81,9
1-2 kilometer	1,8	6,9	13,3	19,6	15,1	11,4
2-3 kilometer	0,0	0,2	1,2	3,6	12,2	3,7
3-4 kilometer	0,0	0,0	0,2	1,3	8,7	2,6
4-5 kilometer	0,0	0,0	0,1	0,5	4,3	1,8
> 5 kilometer	0,0	0,0	0,0	0,2	2,8	2,6

Bron: Locatus, CBS Bevolking 2002; bewerking RPB

Kaart 6 Afstand over de weg tot dichtstbijzijnde basisschool, per woongebied

Voor een overzicht van de bereikbaarheid van basisscholen in geheel Nederland wordt verwezen naar www.ruimtelijkplanbureau.nl/ruimtemonitor

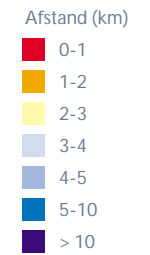
hen 0,4 uur per week thuis gewerkt, in 2000 0,6 uur. Daarbij vindt steeds minder thuiswerk in de avonden en weekenden plaats: dit daalde van 55 procent in 1990 naar 39 procent in 2000. Thuiswerk krijgt daarmee steeds minder het karakter van overwerk. Het grootste aandeel thuiswerkers is te vinden onder hoger opgeleiden met lange arbeids- en reistijden, werkzaam in de publieke sector. Door vrouwen wordt meer thuis gewerkt dan door mannen (Breedveld & Van den Broek 2003). Een analyse van gegevens uit het Woningbehoeftenonderzoek (WBO) van 2002 leert dat van 14 procent van de huishoudens waarvan minstens een van de leden werkt, minstens een van de leden regelmatig thuis werkt. Van degenen die regelmatig thuiswerken bedraagt de gemiddelde woon-werkreistijd 55 minuten. Van degenen die nooit thuiswerken is dat 44 minuten. Oorzaak en gevolg zijn hierbij lastig te identificeren.

Nederlandse woningen blijken, anders dan wel eens wordt verondersteld, redelijk geschikt als plek om thuis te werken. Uit het Woningbehoefteonderzoek van 2002 blijkt dat van de huishoudens waarvan minstens één van de leden werkt 77 procent minstens één kamer extra heeft (naast de woonkamer en de slaapkamers voor de hoofden van de huishoudens en hun eventuele kinderen). Deze extra kamer wordt door velen als werkkamer ingericht: 51 procent van degenen die regelmatig thuiswerken, doet dit in een daarvoor ingerichte werkkamer en 20 procent – het betreft hier vooral zelfstandigen – zelfs in een aparte bedrijfsruimte.

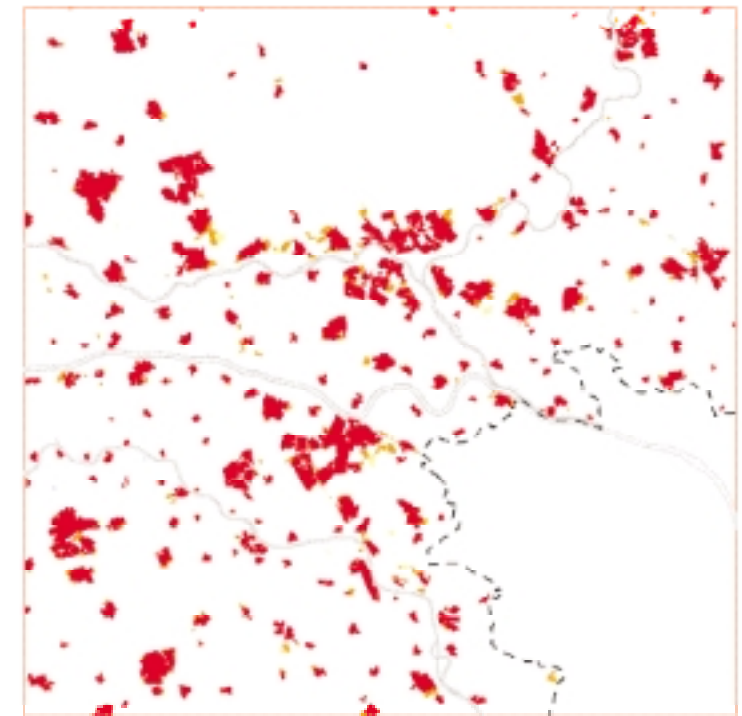
Woningen zijn bovendien steeds geschikter geworden om thuis te werken. De gemiddelde woningbezetting (het aantal bewoners per woning) is immers gestaag afgenomen, van 3,4 personen in 1970 tot 2,3 personen in 2000 (zie ook figuur 4). Deze trend zal zich in de nabije toekomst verder doorzetten.

Het aandeel van de bevolking dat wel eens elektronisch winkelt is toegenomen van 2 procent in 1998 tot 11 procent in 2001 (MuConsult 2003). Deze snelle toename hangt uiteraard samen met de gestegen internettoegang van de Nederlandse bevolking. Uit cijfers van www.thuiswinkel.org blijkt dat in 2001 de totale bestedingen van *e-shoppers* 0,55 miljard bedroegen. Afgezet tegen de totale consumptieuitgaven is e-shopping nog vrijwel te verwaarlozen (minder dan 0,1 procent). De groeicijfers van deze vorm van *e-commerce* zijn echter hoog. Tegen de verwachting in e-shoppen mensen met relatief weinig winkels in de buurt niet meer dan anderen en inwoners van nederzettingen met een lage stedelijkheidsgraad *e-shoppen* zelfs minder dan anderen (Frag e.a. 2003, MuConsult 2003). Het hoogste aandeel *e-shoppers* treffen we aan in centrumstedelijke gebieden. Daar wonen relatief veel hoogopgeleiden en jongeren (studenten) die relatief gezien meer vertrouwd zijn met de computer en ook vaker *e-shoppen*. De persoonskenmerken verklaren het *e-shoppinggedrag*

Kaart 6 Bereikbaarheid van basisscholen in Regiolab, 2002



Bron: CFI; bewerking RPB



Tabel 6 Bereikbaarheid van basisscholen in Nederland: aandeel (%) van de bevolking per afstandsklasse, naar stedelijkheid van postcodegebied, 2002

Afstand tot supermarkt	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk	Totaal
0-1 kilometer	99,1	96,8	92,6	86,7	71,8	89,7
1-2 kilometer	0,9	3,0	6,6	10,0	16,6	7,3
2-3 kilometer	0,0	0,1	0,6	2,4	7,8	2,1
3-4 kilometer	0,0	0,0	0,2	0,7	2,7	0,7
4-5 kilometer	0,0	0,0	0,0	0,1	0,8	0,2
> 5 kilometer	0,0	0,0	0,0	0,1	0,3	0,1

Bron: CFI, CBS; bewerking RPB

Kaart 7 Aantal arbeidsplaatsen binnen bereik, gewogen naar afstand

duis eerder dan het al of niet aanwezig zijn van winkels in de buurt (MuConsult 2003).

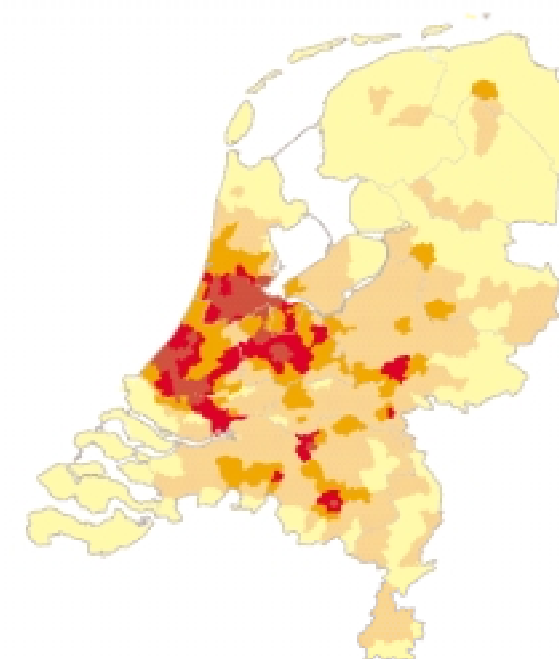
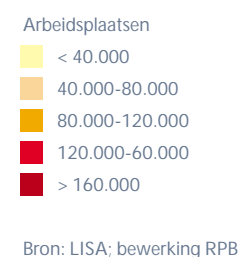
Het toenemende gebruik van ICT en de vrijwel onbegrensde mogelijkheden van het internet hebben geleid tot een toenemende flexibiliteit in het verrichten van verschillende activiteiten. De harde scheidslijn tussen thuis en werk is vervaagd (Peters 2001). In toenemende mate wordt thuis gewerkt – zowel overdag als 's avonds – en in toenemende mate worden privé-activiteiten op het werk verricht.

De functionele schaalvergroting die zich vanuit efficiencyoverwegingen aan aanbodzijde (kostenreductie door schaalvoordelen) heeft voorgedaan in het aanbod van vele voorzieningen, komt tegemoet aan het streven van mensen om zo efficiënt mogelijk met hun (reis)tijd om te gaan. Een dergelijke functionele schaalvergroting (bundeling van voorzieningen) is onder meer opgetreden in de detailhandel (supermarkten), gezondheidszorg (gezondheidscentra) en het onderwijs (basisscholen, brede scholengemeenschappen) (Van Dam 1995).

Ondanks een dergelijke functionele schaalvergroting en ruimtelijke concentratie zijn de ruimtelijke spreiding en (daarmee) de bereikbaarheid van zowel supermarkten als basisscholen uitstekend te noemen (kaarten 5 en 6). Van de bevolking treft 82 procent een supermarkt binnen één kilometer van de eigen woning aan. Slechts 90.000 Nederlanders (0,6 procent) moeten meer dan vijf kilometer vanaf hun woning afleggen om een supermarkt te bezoeken. In niet-stedelijke gebieden geldt dit voor 2,8 procent van de bevolking (tabel 5). Maar liefst 97 procent van de bevolking woont op minder dan twee kilometer van de dichtstbijzijnde basisschool. Zelfs in niet-stedelijke gebieden woont slechts vier procent van de bevolking op meer dan drie kilometer een basisschool (tabel 6).

Tot de meest aansprekende nieuwe initiatieven tot bundeling van voorzieningen behoren de transformatie van vele basisscholen tot zogenaamde brede scholen – waarin tevens plaats is voor een peuterspeelzaal, kinderdagverblijf, bibliotheek, consultatiebureau en/of muziekschool – en de verbreding van enkele dorpshuizen tot servicecentrum, waarbij kleinschalige dienstverlening op maat vanuit het dorpshuis wordt aangeboden. Deze brede scholen en servicecentra functioneren daardoor als 'nieuwe pleinen', waarbij op verschillende tijdstippen (maar ook simultaan) meerdere doelgroepen worden bediend en verschillende soorten activiteiten worden uitgevoerd. Daarnaast worden in toenemende mate winkels gesitueerd op of in de directe nabijheid van verkeersknooppunten, zoals stations en afritten van autosnelwegen. Deze ontwikkeling zal zich de komende jaren verder voortzetten. Inmiddels ligt 45 procent van alle winkels in Nederland binnen een straal van 750 meter van een station of vliegveld, of binnen een reistijd van vier minuten tot een afrit van een autosnelweg. De detailhandel zal zich meer en meer ruimtelijk cluste-

Kaart 7 Bereikbaarheid van arbeidsplaatsen, 2001



Tabel 7 Bereikbaarheid van arbeidsplaatsen: omvang en aandeel van de beroepsbevolking, naar aantal bereikbare arbeidsplaatsen, 2001

Aantal bereikbare arbeidsplaatsen	Aantallen beroepsbevolking (* 1000)	Aandeel beroepsbevolking (%)
< 40.000	2.079	19,2
40.000-80.000	3.211	29,6
80.000-120.000	2.122	19,6
120.000-160.000	1.388	12,8
> 160.000	2.031	18,8
totaal	10.831	100,0

Bron: LISA, CBS; bewerking RPB

Kaart 8 Aantal arbeidsplaatsen binnen bereik, gewogen naar afstand, per 1.000 leden van de potentiële beroepsbevolking

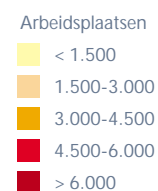
ren, terwijl individuele verkooppunten in buurten en dorpen verdwijnen. Dit proces zal overigens zeer traag verlopen.

In het licht van onze veronderstellingen met betrekking tot de tijdruimtestrategieën die mensen toepassen om de lengte van hun verplaatsingen te reduceren, is het opvallend dat de gemiddelde verplaatsingsafstand voor woon-werkverkeer in 15 jaar tijd met de helft is toegenomen, van 6,3 naar 9,5 kilometer (zie figuur 3). Van Kempen en Schutjens (1999) laten dan ook zien dat de locatie van de werkplek slechts een van de vele factoren is die de keuze van de woonlocatie bepalen (zie ook Clark & Dieleman 1996). In het geval van tweeverdieners is de keuze van de woonplek extra complex, zeker als ze ook nog kinderen hebben (zie ook Van Ham 2002). In veel gevallen is pendelen onvermijdelijk en wordt dit zelfs voor lief genomen (Van Kempen & Schutjens 1999). Niettemin toont Van Ham (2002) aan dat een woonplek in de nabijheid van veel arbeidsplaatsen een positief effect heeft op het verloop van de arbeidscarrière. Een goede bereikbaarheid van arbeidsplaatsen is dus niet alleen van belang voor een soepel en efficiënt verloop van het dagelijks leven (zie ook SCP 1998), maar biedt ook op lange termijn voordelen. Het aantal bereikbare arbeidsplaatsen is vooral groot in de Randstad (kaart 7, tabel 7). Gerelateerd aan de omvang van de beroepsbevolking is de keuzeruimte op de arbeidsmarkt niet alleen groot in de Randstad, maar ook in een ruime zone daarbinnen (het Groene Hart) en daaromheen (kaart 8, tabel 8).

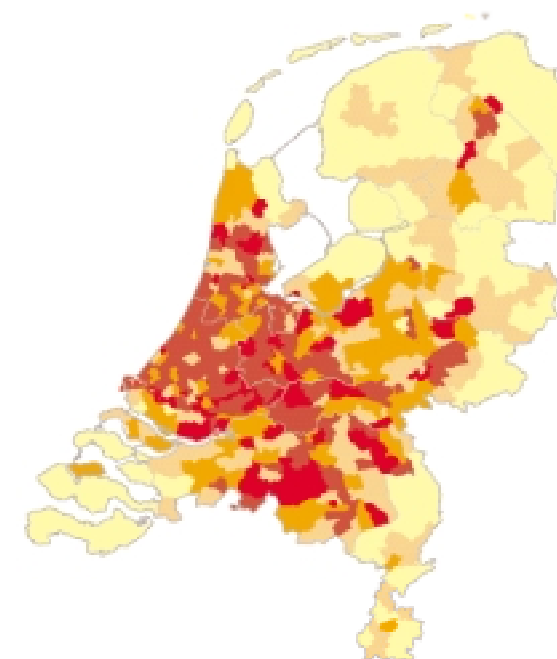
Conclusies In het streven naar een zo comfortabel en efficiënt mogelijk dagelijks bestaan is de bereikbaarheid van dagelijkse activiteitenplaatsen (voorzieningen, werkplekken) vanuit de woning een cruciale randvoorwaarde. Onze bereikbaarheidsanalyses laten zien dat dagelijkse activiteitenplaatsen op relatief korte afstanden van de meeste woonplekken liggen. Toch zijn er op lokaal en regionaal niveau subtiële verschillen waar te nemen in het aantal bereikbare activiteitenplaatsen. Bepaalde plekken zijn daardoor efficiëntere woonlocaties dan andere – althans vanuit een drukke stijl van leven bezien. Niettemin lijken de belangrijkste knelpunten in de bereikbaarheid van activiteitenplaatsen langs een combinatie van geografische en sociaal-economische lijnen te lopen. Op bepaalde plekken (zoals op het platteland) zijn immers vooral bepaalde groepen (met name diegenen die niet beschikken over een auto) in het nadeel.

De goede bereikbaarheid van dagelijkse activiteitenplaatsen stelt individuen en huishoudens in staat veel activiteiten in een beperkte tijd te ontplooiën. De locatie en ruimtelijke spreiding van activiteitenplaatsen, met name voorzieningen, kunnen worden beschouwd als het resultaat van ontwikkelingen aan zowel de vraag- als de aanbodzijde van de markt. Er is een continue wisselwerking tussen vraag en

Kaart 8 Relatieve bereikbaarheid van arbeidsplaatsen, 2001



Bron: LISA, CBS; bewerking RPB



Tabel 8 Bereikbaarheid van arbeidsplaatsen: omvang en aandeel van de beroepsbevolking, naar aantal bereikbare arbeidsplaatsen per 1.000 leden van potentiële beroepsbevolking, 2001

Aantal bereikbare arbeidsplaatsen per 1000 leden van de potentiële beroepsbevolking	Aantallen beroepsbevolking (* 1000)	Aandeel beroepsbevolking (%)
< 1.500	2.789	25,8
1.500-3.000	3.130	28,9
3.000-4.500	2.214	20,4
4.500-6.000	1.076	9,9
> 6.000	1.622	15,0
totaal	10.831	100,0

Bron: LISA, CBS; bewerking RPB

aanbod: aanbieders van voorzieningen reageren op signalen van consumenten en consumenten passen hun gedrag aan de veranderingen in het aanbod aan. Er is hierbij sprake van een nauwelijks te ontwarren kluwen van oorzaken en gevolgen.

De belangrijkste verandering aan de vraagzijde is de groei van de mobiliteit. De toename van autobezit en autogebruik heeft geleid tot andere verplaatsingspatronen, maar ook tot grote knelpunten op wegen en in het openbaar vervoer. Deze toename van de mobiliteit is nauwelijks geaccommodeerd, en waar dit wel gebeurde heeft dat alleen maar geleid tot een verdere toename van de mobiliteit en intensivering van het verplaatsingsgedrag.

We mogen concluderen dat individueel gedrag in het algemeen en verplaatsingsgedrag in het bijzonder het resultaat zijn van een samenspel van wensen (preferenties) en mogelijkheden (beperkingen en hulpbronnen). Naarmate beperkingen verdwijnen of hulpbronnen toenemen verandert het gedrag. Een dergelijke conclusie laat in het licht van het in dit hoofdstuk besprokene twee uiteenlopende standpunten toe. Enigszins cynisch kan worden geconstateerd dat mensen zichzelf het druk-druk-druk-leven aandoen: de accommodatie van hun verplaatsingsbehoeften en mobiliteit leidt immers alleen maar tot meer verplaatsingen en mobiliteit (de wet van behoud van ellende). Een veel blijmoediger standpunt is dat het accommoderen van mobiliteit leidt tot een grotere flexibiliteit in het verrichten van allerlei activiteiten, een grotere keuzevrijheid in de tijdsbesteding en een toename van het aantal gedragsmogelijkheden in ruimte en tijd. Het dagelijkse leven is daardoor – ofschoon intensiever en rustelozer – een stuk flexibeler en gemakkelijker geworden.

Het accommoderen van de activiteitschema's en de verplaatsingsbehoeften van drukke individuen en huishoudens is grotendeels een zaak van de markt, van vraag en aanbod. Niettemin speelt de overheid een belangrijke rol in een soepel verloop van dit proces: als aanbieder van bepaalde publieke voorzieningen, medeverantwoordelijke voor de verkeers- en vervoersinfrastructuur, wetgever, verdeler van belastinggelden en ruimtelijke ordenaar. Met andere woorden, individuele gedragsmogelijkheden (hulpbronnen en beperkingen) worden mede door de overheid beïnvloed. Vooral met behulp van infrastructurele maatregelen en aanpassingen en vernieuwingen in de wet- en regelgeving, in het bijzonder in de ruimtelijke ordening, is nog een wereld aan ruimtelijke efficiency te winnen. Te denken valt dan aan de vergroting van de capaciteit van wegen en openbaar vervoersystemen; aan het faciliteren van de bundeling van activiteitenplaatsen in de woonomgeving en op of nabij vervoersknooppunten; en heel specifiek aan een toename van het aantal, de capaciteit en uitbreiding van de 'openingstijden' van kinderopvangfaciliteiten (inclusief buitenschoolse opvang). Vooral dat laatste is een van de belangrijkste

knelpunten in het dagelijkse tijdsritme van taakcombineerders.

Enerzijds ligt er dus een opgave in de wet- en regelgeving, anderzijds ligt er ook een belangrijke opgave voor ruimtelijke inrichting en ontwerp (zie hoofdstuk 'Ontwerp voor tijd'). Daarbij komt echter een interessant, maar tot nog toe nauwelijks onderkend vraagstuk naar voren: indien zowel de fysieke en ruimtelijke inperkingen (*capability constraints*) als de juridische en reguleringsinperkingen (*authority constraints*) ten aanzien van ruimtelijke gedragsmogelijkheden worden verlicht, zal vervolgens blijken dat het vooral de sociale, afstemmings- en 'gezamenlijke' inperkingen (*coupling constraints*) zijn die grenzen stellen aan het mogelijke individuele gedrag in tijd en ruimte (zie pagina 28). In een steeds verder individualiserende maatschappij waarin steeds meer mensen volle agenda's hebben, blijkt het almaar moeilijker om bepaalde activiteiten gezamenlijk te verrichten en om afspraken te maken over bepaalde te verrichten taken.

Het bovenstaande betoog met een positieve toonzetting over de toegenomen flexibiliteit en keuzevrijheid van individuen en huishoudens, en het pleidooi voor een voortgaand accommoderen van individuele activiteitschema's en verplaatsingsbehoeften, laten onverlet dat er oog moet zijn voor mogelijke knelpunten die het gevolg kunnen zijn van dergelijke ontwikkelingen. Met name de toename van de mobiliteit leidt vooral in woonwijken tot verscheidene negatief te waarderen externe effecten, zoals een toenemende parkeerdruk, onrust, verkeersonveiligheid, geluidsoverlast en milieubelasting. Daarnaast leiden bundeling en concentratie van voorzieningen mogelijk tot het verdwijnen van voorzieningen (met name winkels) uit buurten en dorpen, met als gevolg een mogelijk probleem voor autoloze en minder mobiele huishoudens. Bovendien kan door het toenemend accommoderen van individuele activiteitschema's en verplaatsingsbehoeften – met andere woorden de versnelling van het dagelijkse leven – de behoefte aan vertraging en ontspanning in het gedrang komen. In het hoofdstuk 'Land voor alle wensen?' zullen we nader op dergelijke knelpunten ingaan.

Bovenstaande conclusies en kanttekeningen onderstrepen de noodzaak tot het systematisch en nauwgezet bijhouden (monitoren) van ruimtelijke en ruimtelijk relevante ontwikkelingen. Zowel het accommoderen als het belemmeren van bepaalde gedragingen kan immers pas op een zinvolle wijze plaatsvinden als deze gedragingen, gedragsmogelijkheden en gedragsbehoeften goed zijn geïnventariseerd. Hierbij dient speciaal aandacht te worden geschonken aan veranderingen in de verplaatsingsmogelijkheden en het verplaatsingsgedrag van individuen, alsmede aan veranderingen in de locatie, spreiding en bundeling van voorzieningen en andere activiteitenplaatsen.

In de shopping mall is het altijd lente (NRC, 12 december 2003). Daar heerst geen tijd. De planten staan altijd in bloei. Er hangt geen klok en er zijn geen ramen, zodat de bezoeker niet in contact staat met buiten waar de dag verstrijkt. De hele inrichting is erop gericht de funshopper de tijd te doen vergeten en de kathedraalachtige afmetingen moeten hem bij vertrek het gevoel geven dat hij nog lang niet alles heeft gezien.

De grote uitvinder van de beleving van deze tijd is Walt Disney, die met zijn Disneyland een nieuw concept ontwikkelde waarbij eten, drinken, kopen, avontuur en vermaak niet meer van elkaar te onderscheiden zijn. Disney vond de perfecte match tussen de spanning en het avontuur van de jungle en de zekerheid en de veiligheid van het plantsoen om de hoek (Ritzer 1999). Na het succes in Amerika duiken de themaparken, pretparken, Miracle Planets en Arena-boulevards ook in Europa overal op. Maar ook de bestaande omgeving van stad en land wordt omgevormd tot toneel voor het belevings-theater. In het Friese Dongeradeel bestaan plannen om de legende over de verzonken stad Eson nieuw leven in te blazen met de bouw van een middeleeuws stadje als recreatiepark (NRC, 2 januari 2004). En voor wie zich na drie keer Disneyland afvraagt hoe de rest van de zomer door te komen zijn er de talloze festivals en evenementen: Oerol, de Parade, de Gay-parade, Lowlands...

In zijn vrije tijd heeft een mens alle tijd. De vrije tijd is vrij van verplichtingen voor zorg of werk. Het is tijd die men zelf kan indelen. De vrije tijd is bij uitstek de tijd geworden om van het leven te genieten en door te brengen met aangename belevingen.

Het streven van de mens naar steeds weer andere belevenissen hebben we in dit boek gekoppeld aan de vrije tijd. In de vrije tijd manifesteert zich dezelfde stijl van leven die in een andere vorm ook in het vorige hoofdstuk werd beschreven: het streven om in een wereld van bijna onbegrensde mogelijkheden zoveel mogelijk uit het leven te halen. Weer staat er veel op het programma, de duizend dingen die er te beleven zijn in de vrije tijd (Elchardus 1996). De markt heeft zich meester gemaakt van veel van die tijd en omdat juist daarvan ruimtelijke effecten zijn te verwachten hebben we het streven naar steeds weer andere belevenissen vooral onderzocht aan de hand van de activiteiten van de consumenten op de belevingsmarkt, waarop naast de overheid vooral ook de commercie opereert.

We beginnen het hoofdstuk met een beschrijving van de maatschappelijke drijfveren achter de jacht op steeds weer andere belevenissen. Daarna gaan we uitgebreid in op de ruimtelijke veranderingen die vermoedelijk als gevolg van deze stijl van leven optreden en de mechanismen die dat bepalen. We toetsen deze veronderstellingen aan de hand van enkele indicatoren.

Tijdsbeeld: duizend dingen om te beleven Het westerse lineaire tijdsbesef, de voortgaande individualisering en secularisering en de toenemende vermarkting van de samenleving vormen de wortels van de moderne stijl van leven waarin beleving een centraal doel is.

Lineair tijdsbesef De filosoof Achterhuis vertelt in zijn *Werelden van tijd* hoe de oude christenen tijd in overvloed hadden en zonder haast de levensreis aflegden op weg naar de eeuwigheid (Achterhuis 2003). Pas in de ontreding van de grote pestepidemieën die tussen 1348 en 1351 huishielden in Europa ontstond er een besef van de kortheid van het leven en van de noodzaak de tijd goed te gebruiken. Tijd was niet eeuwig meer. De uitvinding van de klok versterkte dit besef van tijd dat zich in de loop der eeuwen steeds dieper heeft verankerd in de westerse cultuur. Tijd werd een schaarse hulpbron. In het leger en later in de fabrieken werd van elke handeling berekend hoeveel tijd deze kostte. Snelheid bepaalt in oorlogstijd en concurrentiestrijd wie wint of verliest. In de literatuur over vrijetijdsbesteding komen we datzelfde besef van tijd en tijdsdruk weer tegen. De hoeveelheid vrije tijd waarover mensen beschikken neemt niet toe, maar de ambities voor wat men in die tijd wil verwezenlijken des te meer. In korte tijd wil men zoveel mogelijk beleven en daarbij moet het genot gegarandeerd zijn (Achterhuis 2003; Boorstin 1985; Van der Poel 1988; Breedveld 2001; De Haan 2003).

Secularisatie Onder invloed van de ontwikkeling van wetenschap en techniek verloor de godsdienst zijn allesomvattende plaats in de samenleving. Op de vragen naar de zin van het leven moesten dan ook nieuwe antwoorden worden gevonden. De filosoof Nietzsche signaleert aan het eind van de negentiende eeuw dat er met de dood van God een vacuüm zal ontstaan dat gevuld moet worden met een nieuwe zingeving. De mens heeft een nieuw zwaartepunt nodig, een nieuwe betovering in een onttoverd bestaan waaruit de magie van de religie met alle bijbehorende entertainment en emotie zal zijn verdwenen. Het antwoord komt in de vorm van een oriëntatie op de eigen ervaring, die voor het eerst serieus wordt genomen in de filosofie en vandaar doordringt tot in alle hoeken van het moderne leven: het leven als zoektocht naar de eigen unieke ervaring. De Duitse filosoof Dilthey gebruikt daarvoor een woord dat vanaf de eerste helft van de negentiende eeuw voorkomt: *Erlebnis*. Pas in 1957 komen we de Nederlandse vertaling 'beleving' tegen in *Kramers Woordenboek*. Het woord 'beleving' is van nog recenter datum. De mens keert zich naar binnen en maakt van zijn eigen belevenissen de zin van het bestaan (Achterhuis 2003; Mommaas 2003; Visser 1998).

Individualisering De culturele verandering die onder invloed van de secularisering en de individualisering inzette is enorm. Als gevolg van de individualisering worden de mogelijkheden waaruit de mens kan kiezen om zijn leven vorm te geven oneindig veel groter. Een mensenleven is niet langer het product van vaste rollen bepaald door afkomst, religie of geslacht, maar een project met vele mogelijkheden waarvan men zelf het beste moet maken, waarin geen kansen gemist mogen worden en geen verkeerde keuzes gemaakt. Tijd is een zwaarwegende factor: een mens leeft maar een keer, er komt geen tweede ronde in een hiernamaals. Het hiernamaals dient dus goed te worden gebruikt. Maar om wie te worden? Sinds de mens zijn zelfbeeld niet meer laat bepalen door de relatie tot God is de eigen beleving tot maatstaf geworden. Identiteit en beleving gaan steeds meer met elkaar samenhangen. Het leven van de moderne mens is een doe-het-zelfproject geworden, waarvan belevenissen de bouwstenen vormen en een fraai leven de instantbeloning (Achterhuis 2003; Campbell 1987; Giddens 1991; De Haan 2003; Ritzer 1999; Schulze 1992; Visser 1998).

Vermarkting De socioloog Schulze spreekt van de overgang van een overlevingsmaatschappij naar een belevingsmaatschappij. Niet schaarste maar overvloed kenmerkt de moderne welvaartsstaat en de moderne mens worstelt met de vraag wat te kiezen. De commercie heeft goed begrepen dat dit een vraag is naar de existentie – niet wat wil ik hebben, maar wie wil ik zijn? – en dat de mens daarbij hulp nodig heeft. Begrippen als *lifestyle*, *scene* en de merkencultuur spelen daarop in: voorgeprogrammeerde keuzes als antwoord op de existentiële onzekerheid van een leven dat anders louter uit individuele keuzes – met het risico van verkeerde keuzes – zou bestaan (Schulze 1992).

De geschiedenis van de westerse economie valt te typeren als een steeds verder gaande monetarisering van steeds meer aspecten van het leven. In het midden van de achttiende eeuw zien we de opkomst van de consumentenmaatschappij. De Industriële Revolutie heeft massaproductie mogelijk gemaakt, maar even belangrijk is de opkomst van de bijbehorende massale vraag. Terwijl in de daaraan voorafgaande tijd de kledingcode generaties lang dezelfde bleef, deed in de tweede helft van de achttiende eeuw van hoog tot laag in de (Engelse) samenleving de mode zijn intrede (Campbell 1987). In dezelfde tijd begon de middenklasse uit te gaan – theater, muziek, de paardenraces – en met name vrouwen begonnen romans te lezen. Mode en honger naar het nieuwste van het nieuwste staan in scherp contrast met gewoonten en tradities, de kenmerken van preindustriële samenlevingen.

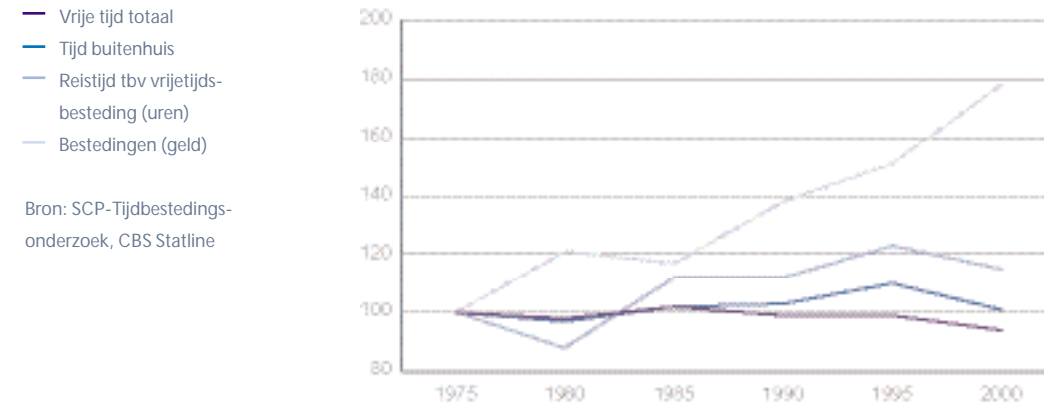
Deze culturele omslag schiep de condities voor het moderne kapitalisme waarin bedrijven voortdurend op zoek zijn naar nieuwe afzetmarkten en de snelheid van innovatie beslissend is om de

concurrentie voor te blijven. De spectaculaire vooruitgang op het gebied van de technologie heeft geresulteerd in een steeds snellere vernieuwing van producten, waardoor deze maar kort op de markt blijven en snel verouderen. ICT versnelt dit nog eens door direct feedback te leveren over de effectiviteit van het product op de markt (Rifkin 2000). De klant wordt veeleisender en is ontevreden als hij niet de nieuwste technologie krijgt aangeboden. De uitdaging is nieuwe strategieën te vinden om deze verwende klant te binden die steeds sneller de belangstelling voor een product verliest.

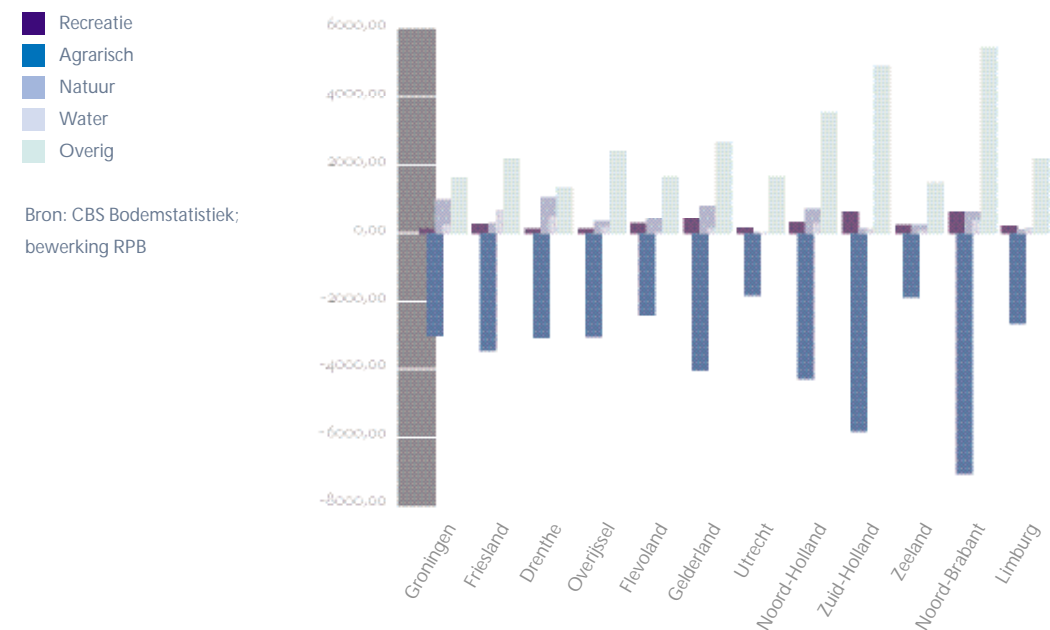
Het leven van de klant is de nieuwe markt die veroverd moet worden. In de hedendaagse maatschappij zien we een nieuwe omslag, van industriële productie naar 'cultureel kapitalisme'. Er is bijna geen aspect meer in een mensenleven dat niet te commercialiseren valt. Bedrijven zijn er tegenwoordig op gericht om de klant gedurende een steeds langere periode en met een steeds groter assortiment van producten en diensten aan zich te binden. Daarbij gaat het niet meer om de gebruikswaarde van artikelen, maar juist om de belevingskant. De klant moet producten gaan associëren met *lifestyle*, met de mens die hij wil zijn, met zijn identiteit. De economen Pine en Gilmore (1999) gebruiken de term 'beleveniseconomie'. Belevens, vermaak en dromen zijn handelswaar geworden. Nergens is dit beter zichtbaar dan in de reclame. De massamedia spelen een katalyserende rol. De *core business* van succesvolle bedrijven is ook niet langer productie, maar de goede ideeën voor en verbeelding en design van nieuwe producten. Aangename tijdsbesteding, unieke ervaringen, ongekende belevissen, een oneindige markt (Ascher 2003; Lash & Urry 1994; Pine & Gilmore 1999; Rifkin 2000).

Beleving en ruimte: veronderstelde ruimtelijke gevolgen Met de invoering van de achturige werkdag in 1919 kregen veel Nederlanders voor het eerst officieel vrije tijd. Door de burgerlijke elite werd daar meteen zorgelijk tegenaan gekeken. Deze tijd hoorde niet op te gaan aan drank of erger. Een grootscheeps beschavingsoffensief in de vorm van clubs en verenigingen diende zich aan. De bemoeienis van de rijksoverheid met recreatie manifesteerde zich na de Tweede Wereldoorlog met het Ministerie van Onderwijs, Kunst en Wetenschappen en had vooral een vormend karakter. Later verhuisde recreatie naar Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk (CRM) en nog weer later naar Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (LNV). Mommaas laat zien hoe deze burgerlijke idealen voor de vrije tijdsbesteding in de naoorlogse stedenbouw van overzichtelijke stedelijkheid en open landelijkheid zijn terug te vinden. Sport- en recreatiefaciliteiten kregen een duidelijke plaats toebedeeld. De echte omslag in de vrijetijdscultuur kwam volgens Mommaas pas in de tweede helft van de jaren tachtig

Figuur 5 Ontwikkeling vrijetijdsbesteding Nederlandse bevolking 1975-2002 (1975=100)



Figuur 6 Ontwikkeling oppervlakte (ha) recreatie, natuur en water per provincie, 1996-2000



Kaart 9 Deze kaart laat het bodemgebruik uit de bodemstatistiek zien voor drie functies: natuur, recreatie en water. Voor definitie zie www.ruimtelijkplanbureau/ruimtemonitor

met de doorbraak van de commerciële televisie, toen een nieuwe dynamiek van entertainment de activiteiten in de publieke sector volledig ging overschaduwen (Mommaas 2003).

Voor grote delen van de werkende Nederlandse bevolking neemt de laatste jaren de hoeveelheid vrije tijd (in de betekenis van de in een doorsnee werkweek vrij te besteden tijd) af. De vrije tijd is tussen 1985 en 2000 gemiddeld met acht procent afgenomen. Dit komt doordat de doorsnede arbeidsparticipatie én de tijd besteed aan zorgtaken zijn toegenomen. Gemiddeld heeft de Nederlandse bevolking per dag ruim zes vrij te besteden uren. Tegelijkertijd stijgen de vrijetijdsuitgaven. Dit hangt samen met de algemene stijging van het bestedbare inkomen – met name in tweeverdienershuishoudens – en met de enorme uitbreiding van het repertoire aan vrijetijdsactiviteiten waaraan men zijn geld kan uitgeven. De vrijetijdsuitgaven in 2000 waren ten opzichte van 1975 met 80 procent gestegen (figuur 5). Een groeiend deel van de vrije tijd wordt buiten de deur doorgebracht met sportbeoefening, uitgaan en verplaatsingen, vooral in een- en tweepersoonshuishoudens (Breedveld & Van den Broek 2001; Mommaas 2000, 2003).

Onder invloed van de in de vorige paragraaf beschreven sociale veranderingen zijn er tenminste vier ruimtelijke ontwikkelingen te verwachten: een aanzienlijke toename en verschuiving in locatie van vrijetijdsvoorzieningen; expansie van de culturele industrie (*cultural industries*) in de stedelijke centra; omvorming van de bestaande omgeving tot decor voor belevingsactiviteiten; en toename van recreatief verkeer en vakanties.

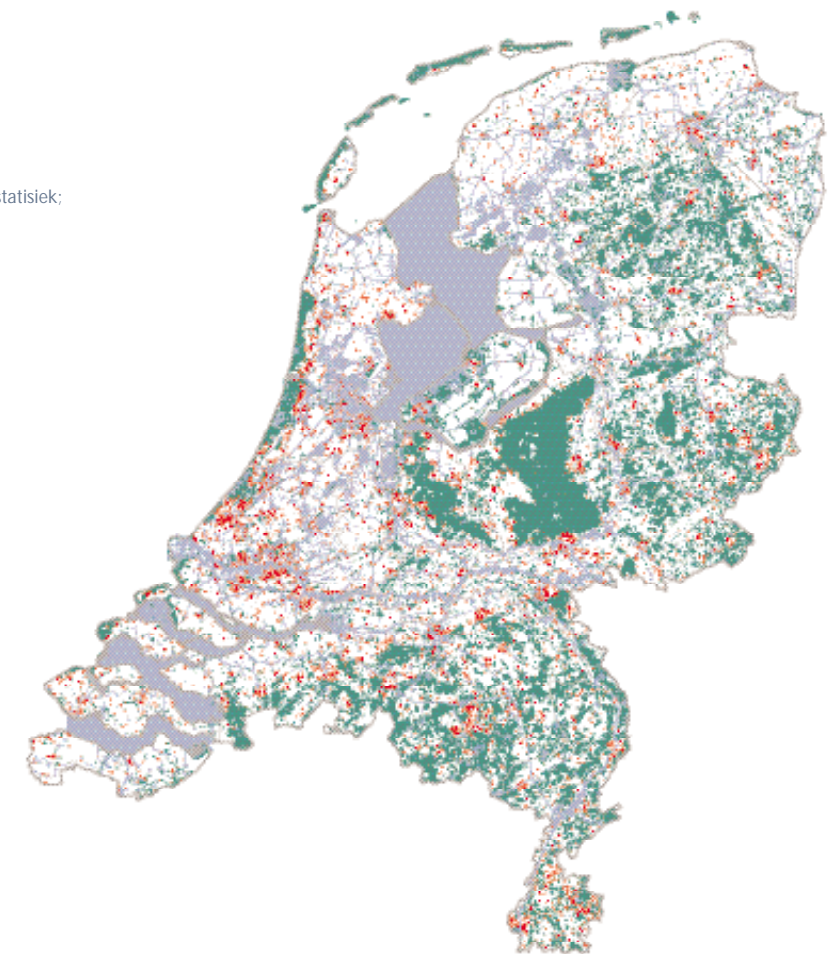
Locatiedynamiek van vrijetijdsvoorzieningen De huidige zappergeneratie is op zoek naar afwisseling, naar zoveel mogelijk ervaringsmomenten in korte tijd. Ontmoeting met anderen speelt zeker een rol in de vrije tijdsbesteding, maar heeft een ander karakter dan het vroegere verenigingsleven. Men zoekt de gezellige drukte op, de beleving van massale deelname aan een *event*, de ervaring van erbij geweest zijn. Breedveld en Van den Broek noemen de moderne bezoeker van evenementen eerder passant dan participant (Breedveld & Van den Broek 2001; Gadet 1999; Mommaas 2003). De plaatsen waar zulke evenementen zich afspelen zijn als het ware de ‘nieuwe pleinen’ van deze tijd (zie pp. 104-129). Heel divers van uiterlijke vorm, soms tijdelijk van karakter, maar altijd met de functie die pleinen altijd hebben vervuld: concentraties van collectief sociaal leven.

Nog altijd wordt veel vrije tijd doorgebracht in de natuur. Daarnaast is de vrije tijd uitgegroeid tot een alomtegenwoordige vermaakcultuur met een aanzienlijke economische betekenis. Veel vrijetijdsaanbod is veranderd van aanbod voor specifieke groepen naar een breed aanbod met voor elk wat wils. Voor aanbieders in de vrijetijdssector is het

Kaart 9 Functieverdeling recreatie, natuur en water, 2000

Bodemgebruik
■ Recreatie
■ Bos/natuur
■ Water

Bron: CBS Bodemstatistiek;
bewerking RPB



Kaart 10 De kaart laat voor alle gemeenten de stijging/daling aan recreatieoppervlakte tussen 1996 en 2000 zien. De afname en groei van specifieke recreatie-terreinen zijn in dicht bij elkaar gelegen gemeenten te vinden. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat er bij het bouwen van nieuwe woonwijken recreatie-terrein verdwijnt, maar dat deze gebieden gecompenseerd worden in de omgeving van nieuwbouw. Functieverdeling en -verandering voor andere functies is te vinden op: www.ruimtelijkplanbureau.nl/ruimtemonitor

moelijker geworden de behoefte van de consument te voorzien. Dé consument bestaat niet en een belevenis is voor geen twee mensen dezelfde, maar mensen willen wel een vooraf gegarandeerde belevenisopbrengst. Het antwoord is clustering van vermaak en consumptie, steeds weer iets nieuws aanbieden en zoveel mogelijk diversiteit. Zo ontstaat het beeld van een drastische uitbouw van de vrijetijdsindustrie door zowel de markt (skihellingen, shopping centers, etcetera) als de overheid (culturele voorzieningen, groenvoorzieningen).

Hierbij overschrijdt de vrije tijd ook de grenzen van voorheen gescheiden branches en ontstaan relaties tussen het vrijetijdsaanbod (toerisme, recreatie, sport, cultuur) en andere functies (horeca, winkelen, kinderopvang, werk). Ritzer (1999) spreekt bij het beschrijven van dit fenomeen over implosion. Musea gaan verbindingen aan met de wereld van de detailhandel, de horeca en het toerisme; de detailhandel haalt elementen binnen van themaparken en de sport gaat verbindingen aan met de media en het entertainment. De drijfveer is winst maken: de klant wordt verleid tot meer uitgaven. Wat vanuit het perspectief van de consument zelfgekozen funshopping is, krijgt geleidelijk het karakter van een zorgvuldig geplande excursie (Breedveld & Van den Broek 2001; Mommaas 2000; Pine & Gilmore 1999; Ritzer 1999).

Voor al dit nieuwe en steeds grootschaliger aanbod is geen ruimte meer in de binnenstad en dat geldt ook voor alle extra auto's. Goed bereikbare plekken aan de rand van de stad en op de knooppunten van vervoersstromen zijn voor de projectontwikkelaar veel aantrekkelijker. Daar ontstaan de nieuwe complexen van aan vrijetijdsbesteding gerelateerd aanbod (*pleasure periphery*). Metz (2002) spreekt hierbij van 'grootschalige plezierfabrieken'. De gebouwen zijn slechts locatiegebonden uit het oogpunt van bereikbaarheid en ruimtegebruik, maar ze missen een band met de omgeving. Het zijn ook vaak weinig fraaie, inwisselbare gebouwen, in de zin dat ze ontworpen zijn om een variëteit aan functies te kunnen herbergen. Wat vandaag een kartbaan is moet morgen een zwemparadijs kunnen zijn.

Indicatoren Er ontstaat kortom een nieuwe ruimtelijke werkelijkheid. Verondersteld wordt dat er een toename te zien zal zijn van het aantal en de variëteit aan vrijetijdsvoorzieningen, clustering met andere functies en een voorkeur voor vestiging in de randen van de stad, stedelijke exportgebieden.

Bodemgebruik De meest basale weergave van ruimtelijke veranderingen is te vinden in het bodemgebruik van de CBS-bodemstatistiek. Deze laat het bodemgebruik ten behoeve van verschillende functies in Nederland zien. Hoewel ook agrarisch gebruikte gronden een recreatieve functie in de vorm van medegebruik kennen,

Kaart 10 Verandering recreatieoppervlakte, 1996-2000

Procentpu
1996-2000

- < -0,5
- -0,5-
- -0,1-
- 0,1-0,
- 0,5-1,
- > 1,0

Bron: CBS
bewerking



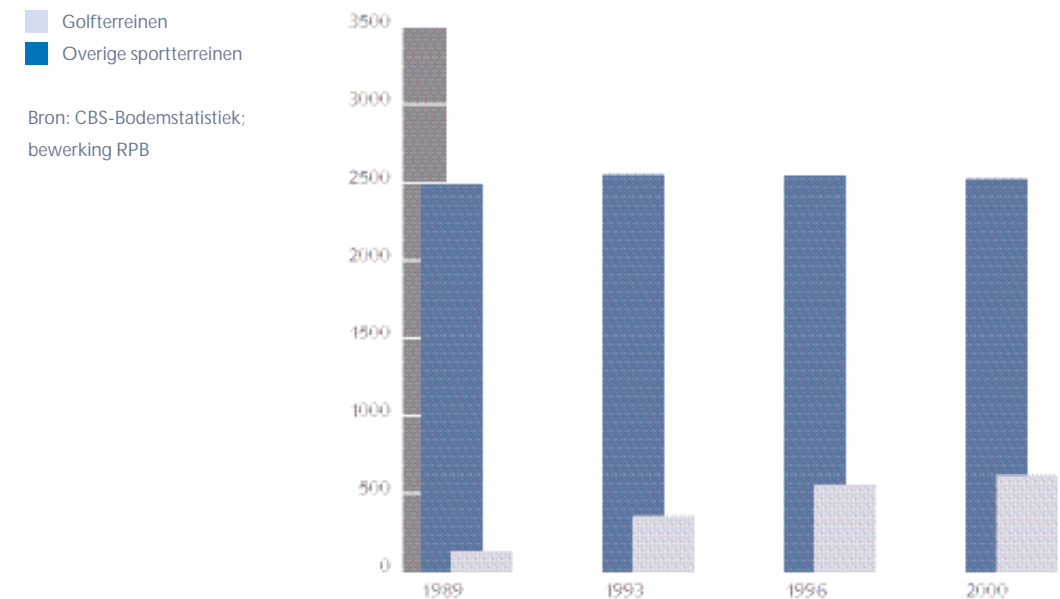
zijn er drie typen gebieden die een specifieke recreatieve functie hebben: de echte recreatiegebieden (2 procent van het landoppervlak plus de binnenwateren van Nederland), natuurgebieden (13 procent) en binnenwater (10 procent). De speciaal voor recreatie aangelegde gebieden zoals parken, sportvelden, volkstuinen en dag- en verblijfsrecreatieve terreinen liggen meestal in de buurt van woongebieden, overwegend in het westen van het land. Natuurgebieden (bossen, natte en droge natuur) bevinden zich vooral in de oostelijke en zuidelijke helft van Nederland. Zuid- en Noord-Holland en Friesland hebben het meeste water. Voor de functieverdeling en de veranderingen hierin zie kaarten 9 en 10.

De laatste jaren hebben op vrij grote schaal functieveranderingen plaatsgevonden. De landbouw is in dit proces netto 'leverancier' van grond ten behoeve van alle andere functies (35.100 hectare). Landbouwgrond is, behalve voor nieuw te bouwen woningen en infrastructuur (25.700 hectare) ook (door de overheid) aangekocht om te herinrichten en zo te voorzien in de recreatieve behoeften van de groeiende bevolking van de Randstad en andere nieuwe woongebieden. Ook ten behoeve van de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur en het waterbeheer zijn gebieden aangekocht. De oppervlakte aan natuur- en recreatiegebieden is door deze aankopen met respectievelijk 4.800 en 2.900 hectare toegenomen. Al deze gebieden komen tegemoet aan de recreatieve behoeften van de Nederlandse bevolking – mits ze überhaupt bekend zijn, opengesteld en ingericht zijn, en op voorwaarde dat mensen er ook echt heen gaan, bijvoorbeeld omdat ze het veilige gebieden vinden (figuur 6).

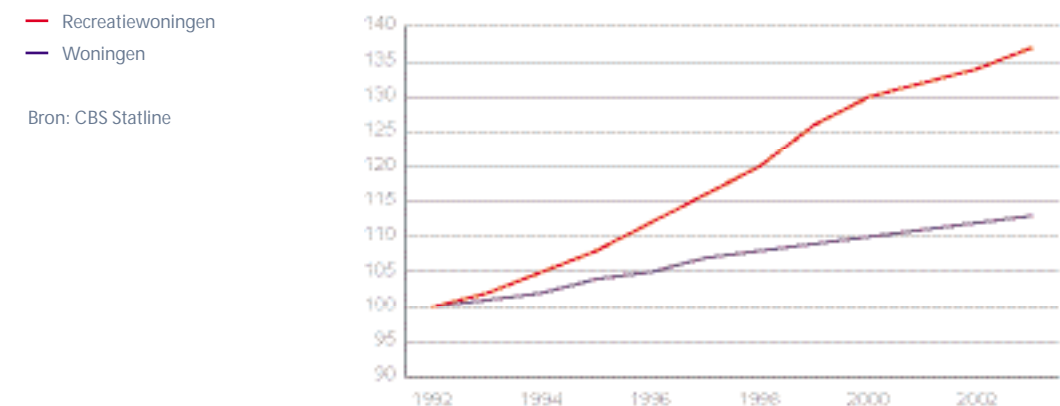
Nieuwe trends in de vrijetijdsbesteding creëren nieuwe ruimtebehoefte. Zo zijn er begin jaren tachtig op grote schaal surflocaties aangelegd. Meer recente trends zijn mountainbiken, skeeleren en golfen. De totale omvang van de oppervlakte aan golfterreinen is de laatste jaren flink toegenomen, tot 6.200 hectare in 2000 (figuur 7). Het aantal golfterreinen in Nederland is gestegen van 26 in 1980 tot 179 in 2002. De groei in oppervlakte van de sportterreinen is zelfs volledig aan de toename van het aantal golfterreinen toe te schrijven. Veel golfterreinen bevinden zich in de buurt van de grote steden in Brabant, Utrecht, Noord- en Zuid-Holland (zie kaart 11). Ook voor andere individuele sporten neemt de belangstelling toe, terwijl de deelname aan teamsporten afneemt (Breedveld & Harms 2003).

Recreatie- en tweede woning Het aantal huishoudens met een tweede woning in binnen of buitenland groeit gestaag. De eerste woning heeft kennelijk niet voldoende te bieden om er het hele jaar

Figuur 7 Ontwikkeling oppervlakte golfterreinen en overige sportterreinen (ha), 1989-2000



Figuur 8 Ontwikkeling aantal recreatiewoningen (x1.000), 1992-2003



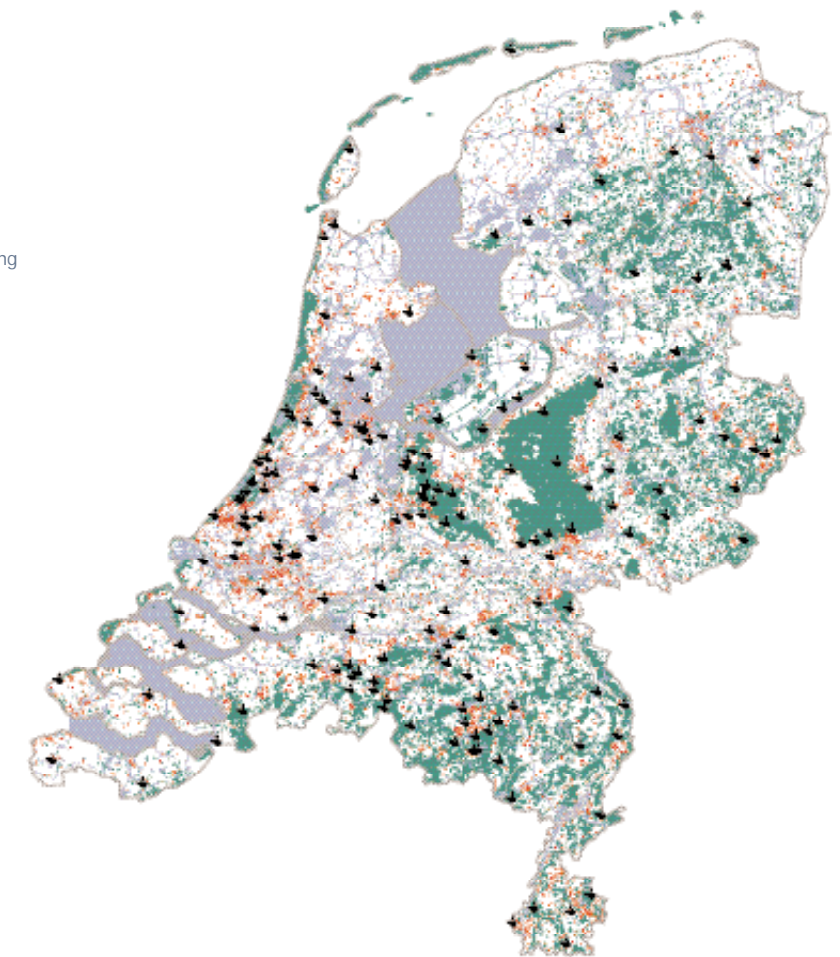
Kaart 11 De kaart laat de locatie van de golfbanen in Nederland zien. Nederland kende in 2002 179 golfbanen. Veel golfterreinen bevinden zich in de buurt van de grote steden in de provincies Noord-Brabant, Utrecht, Noord- en Zuid-Holland

in door te brengen. Nederland heeft ongeveer 92.000 recreatiewoningen. De toename in de afgelopen tien jaar bestond uit 22.000 woningen (figuur 8). Ongeveer 60 procent van deze recreatiewoningen staat in parken met meer dan 50 woningen. Een deel van deze recreatiewoningen behoort ook tot de naar schatting 380.000 tweede verblijven die Nederland kent. Hiertoe horen dan ook stacaravans, chalets en volkstuinthuisjes. Niet alle recreatiewoningen zijn tweede woningen. Recreatiewoningen in de commerciële verhuur staan immers niet permanent ter beschikking van de eigenaren (Visser & Segeren 2004). De meeste recreatiewoningen staan langs de kust, in de buurt van de bosgebieden en in het Friese merengebied. Onderzoek van het Ministerie van VROM geeft aan dat zo'n 20 procent (17.000 woningen) gelegen is in kwetsbaar gebied (Ministerie van VROM 2003).

Grote recreatiecomplexen Complexen van detailhandel, horeca, toerisme en vrije tijd worden steeds groter in oppervlakte. Typerende onderdelen van dit soort combinaties vormen meubelboulevards, voetbalstadions, megabioscopen, concertzalen en indoorsportcentra. Het aantal (overdekte) schaatsbanen groeit nog steeds en de meeste borstelbanen om te skiën zijn inmiddels vervangen door overdekte skipistes met 'echte' sneeuw. Maar liefst 14 van de 18 stadions uit de eredivisie zijn onlangs verplaatst (Ajax, Vitesse, FC-Twente, Roda JC, NAC), grootschalig vernieuwd (Feyenoord, PSV, FC Utrecht, NEC, RBC, RKC) of hebben vervorderde plannen daartoe (Groningen, Ado Den Haag, AZ). De verplaatste of nog te verplaatsen stadions combineren een heel complex van functies en bevinden zich allemaal aan de randen van de stad en/of bij vervoersknooppunten. Het meest sprekende voorbeeld is het gebied rondom de Amsterdam Arena met naast het stadion een megabioscoop (Pathé), een poppodium (Heineken Music Hall), een theater (Pepsi Stage), een woonboulevard (Villa Arena) en nog diverse andere horeca- en detailhandelsvestigingen (zie kaart 12 voor voorbeelden van recreatieve complexen in het Regiolab). De megabioscoop naast de Kuip in Rotterdam trekt net zoveel toeschouwers als het stadion (bijna 1 miljoen per jaar).

Ook op vliegvelden, treinstations en bij benzinepompen zijn er steeds meer ontwikkelingen op het gebied van horeca, detailhandel en vrijetijdsaanbod. Dergelijke plaatsen waar de reiziger even stil staat groeien uit tot centra van de belevingsindustrie. Vergelijk het Schiphol van toen en nu. Voorheen een plek om op of over te stappen met hooguit een paar snelle taxfree inkopen. Nu de grootste stad zonder inwoners van Nederland, met bezoekers die er komen om te shoppen zonder dat ze willen vliegen, uitzwaaien of naar de vliegtuigen kijken. De ontwikkelingen op soortgelijke plekken in

Kaart 11 Golfterreinen, 2003



het buitenland laten zien wat er nog mogelijk is. Schiphol en het centraal station van Utrecht zijn hierbij vergeleken kleine locaties.











De hierboven beschreven opkomst van nieuwe centra voor vrijetijdsbesteding hebben wij in dit boek ook met foto's in beeld gebracht (pp. 104-129). De foto's tonen de grote diversiteit van dergelijke nieuwe concentratiepunten van collectief sociaal leven die wij de naam 'nieuwe pleinen' hebben gegeven. Deze nieuwe pleinen zijn daar te vinden waar steden zich verbinden tot stedelijke netwerken en trekken bezoekers aan uit het hele netwerk. Ze bevinden zich op makkelijk bereikbare plaatsen. De foto's laten duidelijk zien dat het vaak om grote oppervlakten gaat en tonen bovendien een scherp contrast tussen levendigheid en leegte. Een nieuw plein in gebruik geeft een levendige drukte te zien, maar buiten gebruik blijft er in veel gevallen niet veel meer over dan lege ruimte zonder enige belevingswaarde.

Vrijetijdsindustrie De verschillende onderdelen van de vrijetijdsvoorzieningen (cultuur, toerisme, media, recreatie, sport, entertainment) zullen zich naar verwachting steeds meer ontwikkelen tot een vanuit marktmotieven opererende en samenhangende vrijetijdsindustrie (Mommaas 2000). Het begrip vrijetijdsindustrie is moeilijk vanuit de diverse afzonderlijke economische activiteiten te definiëren, maar ten behoeve van een ruimtelijke analyse is een selectie gemaakt van sectoren en branches die tot het kernaanbod en het afgeleide aanbod van de vrijetijdsindustrie* behoren (figuren 9-12). Het kernaanbod betreft de primaire of oorspronkelijke faciliteiten die functioneren als trekkers voor toeristen en/of recreanten. Het afgeleide aanbod betreft de faciliteiten die functioneren als randvoorwaarden voor het bezoek. Ze veraangenamen het verblijf en leveren een bijdrage aan de waardering van het totale product, maar vormen niet het eerste motief voor bezoek.

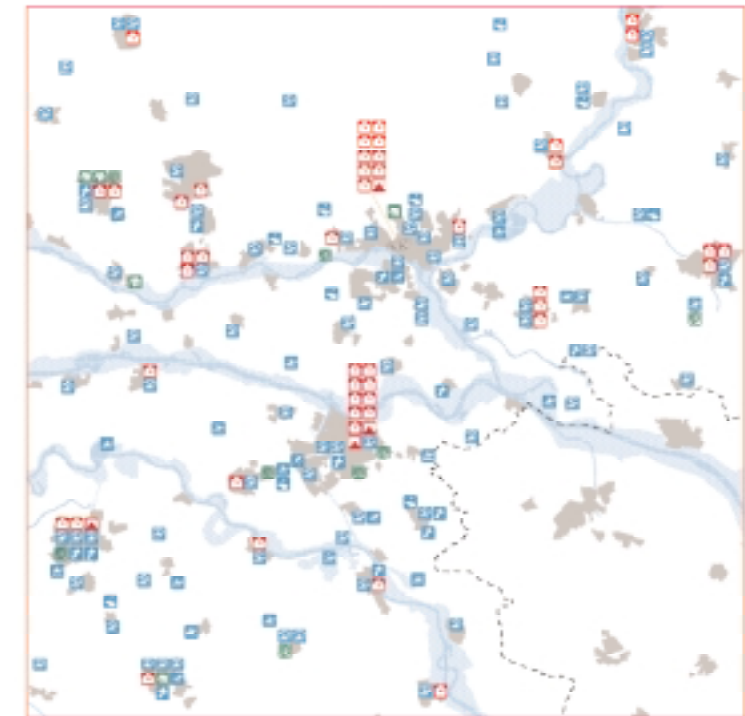
Samen vormen ze 6,4 procent van de totale werkgelegenheid in Nederland. De groei van de werkgelegenheid in de vrijetijdsindustrie is in de periode tussen 1993 en 2002 twee maal zo sterk geweest als die van de totale economie. De vrijetijdsindustrie is behalve een belangrijke economische factor (op nationaal, maar zeker ook op lokaal niveau) ook een belangrijke structurerende factor in ruimtelijke zin. Het groeiende aanbod heeft door zijn omvang steeds grotere ruimtelijke gevolgen en de locatie van het aanbod kent verschuivende ruimtelijke patronen. Gebieden met een meer dan gemiddeld absoluut en relatief aantal banen in de vrijetijdsindustrie komen veel voor in de grote steden, langs de kust, op en rondom de Veluwe en in de buurt van andere bos- of waterrijke gebieden. Daarnaast springen gebieden met grootschalige attracties, zoals de Efteling in Kaatsheuvel en Six Flags in Biddinghuizen, eruit (kaart 13).

*Voor een volledige definitie zie www.ruimtelijkplanbureau.nl/kennisportaal/RuimteMonitor

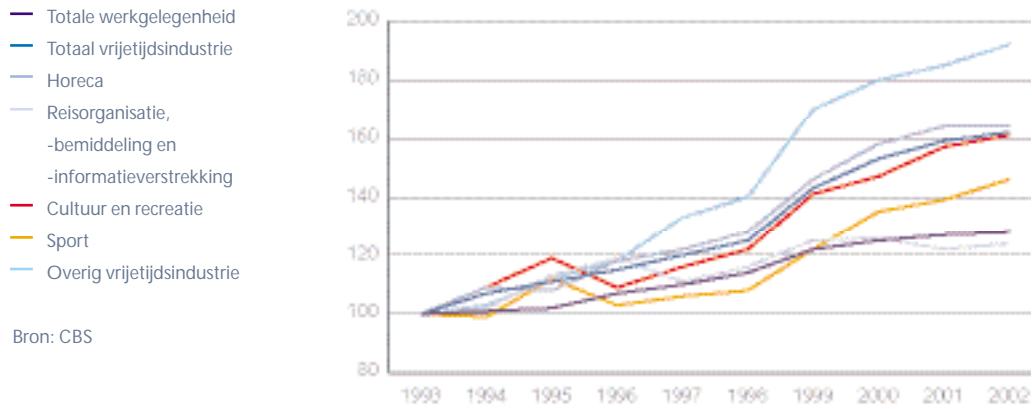
Kaart 12 Recreatieve complexen

-  Attractieparken en speeltuinen
-  Dierentuinen
-  Bioscopen en theaters
-  Overige podia
-  Voetbalvelden/voetbalstadions
-  Golfbanen
-  Schaatsbanen
-  Skibanen
-  Zwembaden
-  Zwemlocaties oppervlaktewater

Bron: Locatus; LISA; BORIS; KNVB; eigen internet-verzameling/bewerking RPB



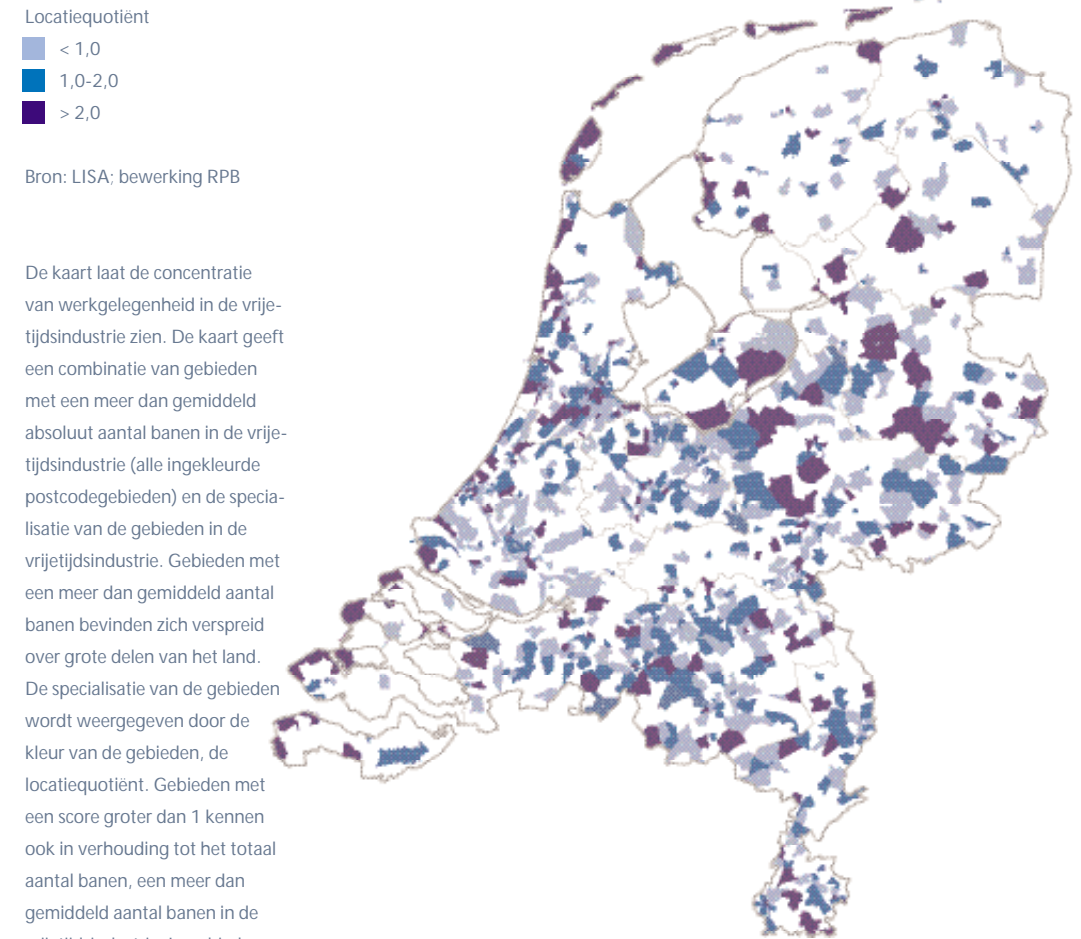
Figuur 9 Ontwikkeling werkgelegenheid vrijetijdsindustrie, 1993-2002 (1993=100)



Figuur 10 Verdeling werkgelegenheid vrijetijdsindustrie naar subsectoren, 2002



Kaart 13 Werkgelegenheid vrijetijdsindustrie, 2002

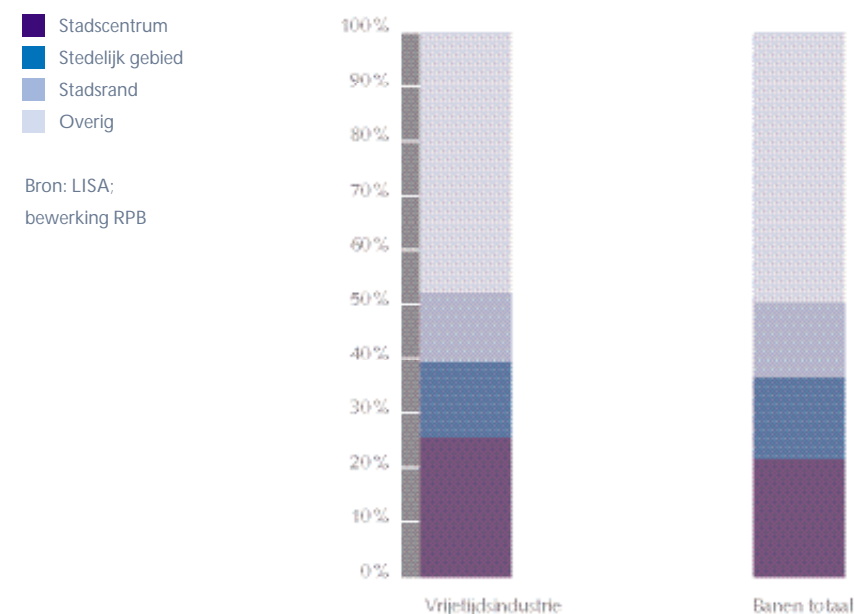


Onder symbolische goederen worden verstaan: goederen die vooral de behoefte aan persoonlijke groei, individuele zelfbevestiging, amusement en verfraaiing en decoratie bevredigen. Culturele industrieën zijn in deze studie afgebakend tot de kernsectoren: reclamebureaus en dergelijke, activiteiten op het gebied van film en video, radio en televisie, amusement en kunst (smalle definitie van Kloosterman 2002, zie ook: www.ruimtelijkplanbureau.nl/kennisportaal/RuimteMonitor).

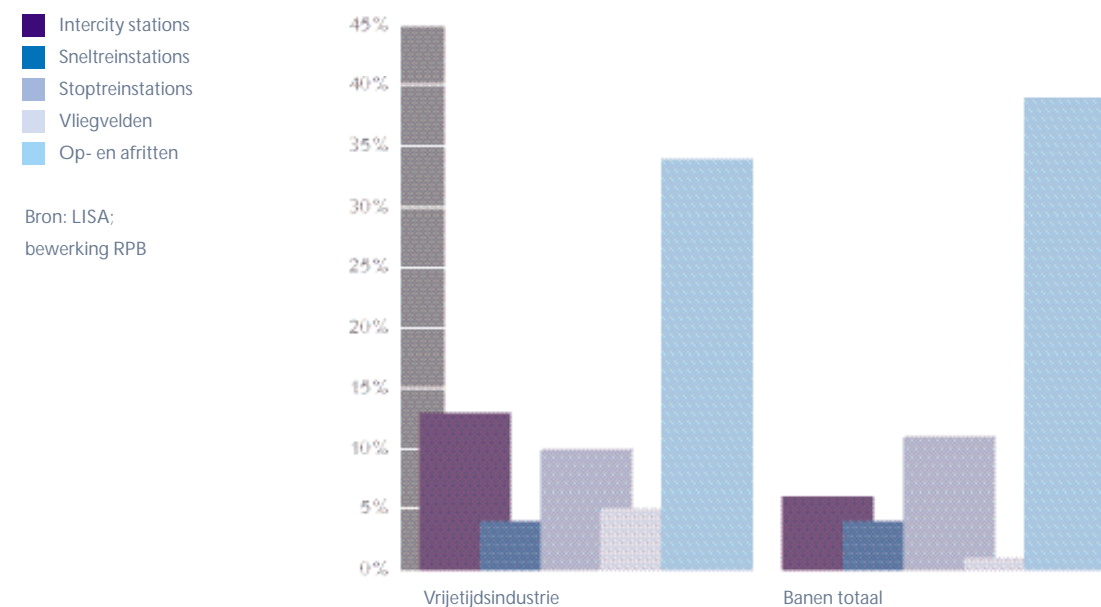
Expansie van de belevenisindustrie In de voorgaande paragraaf lag het accent op de *directe* ruimtelijke gevolgen van de nieuwe vormen van vrijetijdsbesteding die de belevenismaatschappij heeft voortgebracht. Maar de invloed op de ruimte behelst meer. De nauwe band tussen identiteit en beleving uit zich ook in een levendige interesse in alles wat te maken heeft met wonen: veel *funshopping* is woonwinkelen en de woonbelevingsindustrie floreert. Toonzalen nemen veel ruimte in beslag, dus een deel van deze industrie zal terecht komen aan de stadsranden. Een andere afgeleide ruimtelijke ontwikkeling hangt samen met wat door Pine en Gilmore (1999) de beleveniseconomie (*experience economy*) wordt genoemd, de productie van een nieuw soort 'symbolische' producten en diensten. Steeds vaker worden producten door consumenten eerder gekozen vanwege hun symbolische dan hun gebruikswaarde. Daarmee krijgen de onderdelen van de economie die overwegend symbolische goederen produceren een steeds grotere betekenis.

De bedrijvigheid die hiermee verbonden is – ook wel de culturele industrie of *cultural industries* genoemd – omvat alle sectoren waarin verhandelbare producten en diensten worden voortgebracht die hun concurrentiekracht ontleen aan de wijze waarop ze aansluiten bij persoonlijke leefstijlen, de behoefte van mensen aan versiering en esthetisering, aan ontspanning en vertier (Hemel 2002). Deze culturele industrieën hebben een eigen vestigingspatroon en vormen een groeiende bedrijfstak die verrassend veel werkgelegenheid biedt (Scott 2000). Steden – en grote steden in het bijzonder – lijken een sleutelrol te vervullen bij de creatie van producten met een symbolische waarde. Kenmerkend voor culturele industrieën is de arbeidsintensieve, vaak ambachtelijke productie waarbij in toenemende mate gebruik wordt gemaakt van flexibele computertechnologieën. De productie is vaak georganiseerd in dichte netwerken van kleine en middelgrote bedrijven die sterk van elkaar afhankelijk zijn voor gespecialiseerde goederen en diensten. Ook vormen de bedrijven doorgaans clusters. Deze ruimtelijke concentratie is bevorderlijk voor onder andere de innovatie. Terwijl de economie globaliseert, groeperen afzonderlijke economische sectoren zich steeds meer op lokaal niveau. Steden zijn daarbij over het algemeen in het voordeel omdat zij over de meest gediversifieerde productiemilieus beschikken, direct inzicht geven in de grillige ontwikkeling van de consumentenmarkten en veel gelegenheid bieden tot gezochte en ongezochte face-to-face contacten (Hemel 2002). Bedrijven vinden in de stad hun werknemers, partners, inspiratie en markt. Dit kan teruggevoerd worden op de klassieke kenmerken van stedelijkheid: massa, diversiteit en nabijheid. Volgens Kloosterman (2001) zullen culturele industrieën samen met de zakelijke en persoonlijke diensten het hart vormen van geavanceerde stedelijke economieën.

Figuur 11 Spreiding vrijetijdsindustrie naar ligging ten opzichte van stadscentra, 2002



Figuur 12 Spreiding vrijetijdsindustrie naar ligging ten opzichte van vervoersknooppunten, 2002



Kaart 14 De kaart laat de concentratie van werkgelegenheid in de culturele industrie zien. De kaart geeft een combinatie van gebieden met een meer dan gemiddeld aantal banen in de culturele industrie (alle ingekleurde postcodegebieden) en de specialisatie van de gebieden in de culturele industrie. Gebieden met een meer dan gemiddeld aantal banen bevinden zich met name in en om de grote steden en in gebieden met grootschalige vrijetijdsattracties (deze vallen ook binnen de definitie). De specialisatie wordt weergegeven door de kleur van de gebieden, de locatiequotiënt. Gebieden met een score groter dan 1 kennen, ook in verhouding tot het totaal aantal banen, een meer dan gemiddeld aantal banen in de cultural industries. In gebieden met een score groter dan 2 is deze verhouding twee keer zo groot. De concentratie tot de grote steden en de attractieparken wordt dan nog duidelijker. Met name het gebied rondom Amsterdam en Hilversum scoort hoog

*Voor de volledige definitie zie www.ruimtelijkplanbureau.nl/kennisportaal/RuimteMonitor

Indicatoren Op grond van dit alles mag verwacht worden dat er vrijwel geen verspreide ontwikkeling van de culturele industrie plaatsvindt. Als steden de ankerplaatsen van de culturele economie zijn, zullen veel van deze bedrijven juist daar worden aangetroffen. Van de woonbevingsindustrie zullen de kleinere winkels eveneens in het stadscentrum te vinden zijn en de grote winkels aan de stadsrand.

Culturele industrie De culturele industrie (in de smalle definitie die Kloosterman gebruikt) is een klein (bijna 2 procent), maar relatief snel groeiend deel van de economie. Relatief groeide het aantal banen in de culturele industrie tussen 1993 en 2001 bijna drie keer zo snel als dat in de totale economie. Het aantal banen nam in de betreffende periode toe met 33.200. De stedelijke oriëntatie van de culturele industrie blijkt uit het feit dat 62 procent van het aantal banen zich bevindt in de stedelijke regio en ruim de helft daarvan in de stadscentra (zie figuren 13-16). Een sterke concentratie van culturele industrie is te vinden in het gebied rondom Amsterdam en Hilversum, waar zich zowel absoluut als in relatie tot het totale aantal banen een meer dan gemiddeld aantal banen in de culturele industrie bevindt (zie kaart 14).

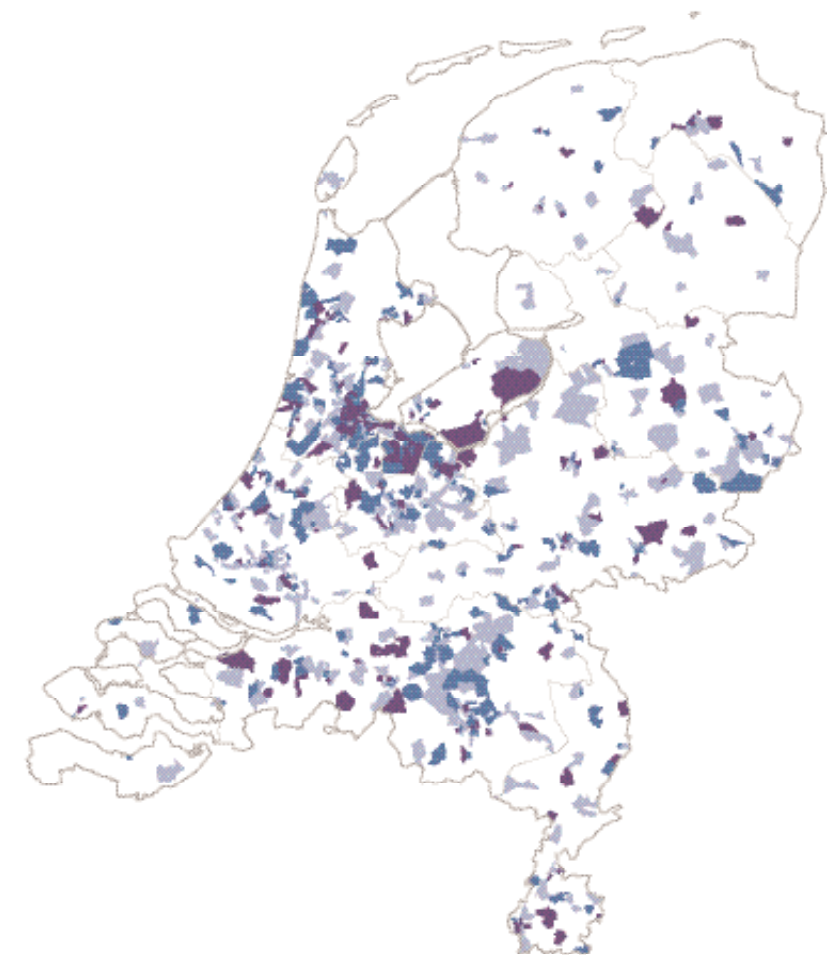
Woonbevingsindustrie Er wordt in Nederland steeds meer geld uitgegeven aan de inrichting van de woning en die uitgaven worden gedaan bij de woonbevingsindustrie. Onderdelen daarvan zijn winkels voor woninginrichting, elektronica, keukenapparatuur en wasmachines (bruin- en witgoed), winkels in planten en dierbenodigdheden en doe-het-zelfzaken.*

Het directe ruimtegebruik van de winkels uit de woonbevingsindustrie is 1.163 hectare en beslaat hiermee bijna 50 procent van het totale winkeloppervlak van Nederland. De specifieke woninginrichtingwinkels vormen hiervan weer de helft (dus 25 procent van het totaal). Gemiddeld is een woninginrichtingwinkel ruim twee keer zo groot als een ander type winkel. De winkels bevinden zich op diverse typen locaties. In de stadscentra zijn de doe-het-zelfzaken (met een gemiddeld relatief groot vloeroppervlak) ondervertegenwoordigd, maar de winkels in bruin- en witgoed (met een gemiddeld kleiner vloeroppervlak) juist oververtegenwoordigd. Locaties die goed bereikbaar zijn vanaf de snelweg of aan de rand van de stad liggen tellen relatief veel winkels met een groot vloeroppervlak uit de woonbevingsindustrie (zie tabel 9, figuren 17-19).

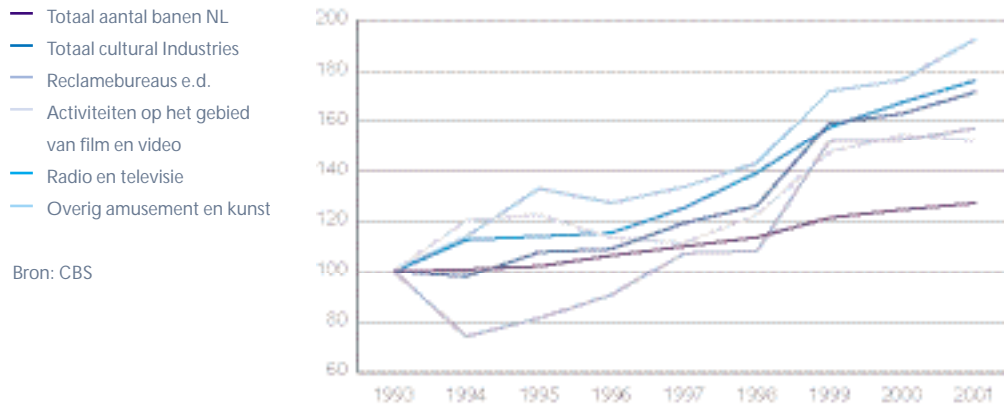
Kaart 14 Werkgelegenheid culturele industrie, 2002

Locatiequotiënt
 < 1,0
 1,0-2,0
 > 2,0

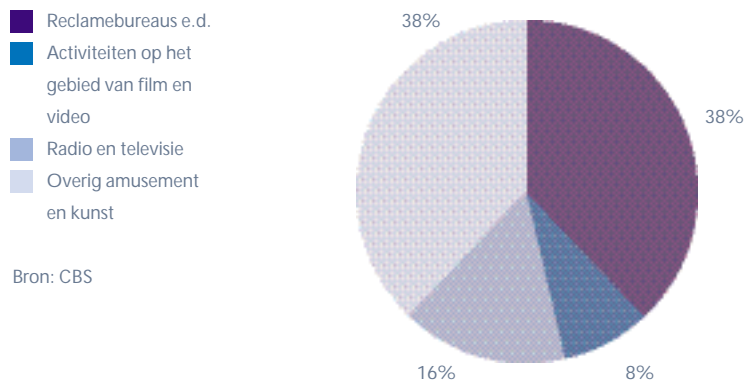
Bron: LISA; bewerking RPB



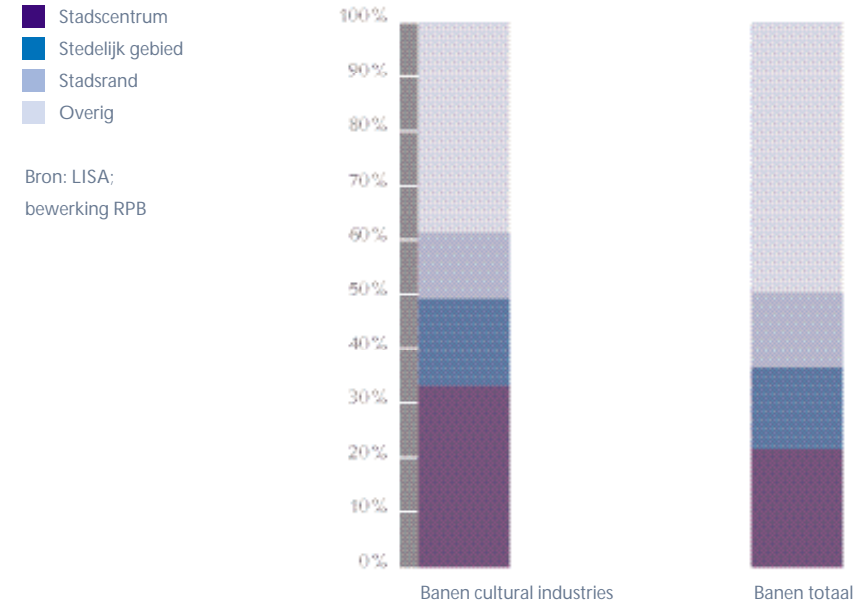
Figuur 13 Ontwikkeling werkgelegenheid in culturele industrie, 1993-2001 (1993=100)



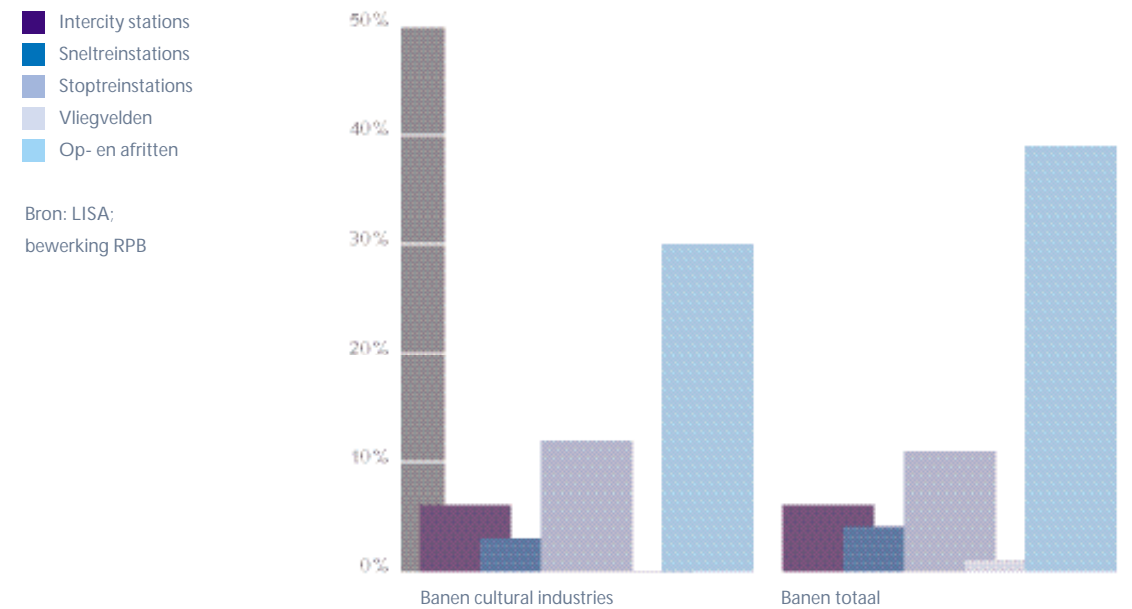
Figuur 14 Verdeling werkgelegenheid in culturele industrie naar subsectoren, 2001



Figuur 15 Werkgelegenheid culturele industrie naar ligging ten opzichte van stadscentra, 2002



Figuur 16 Werkgelegenheid culturele industrie naar ligging ten opzichte van vervoersknooppunten, 2002



Tabel 9 Aantal winkels en vloeroppervlak, 2003

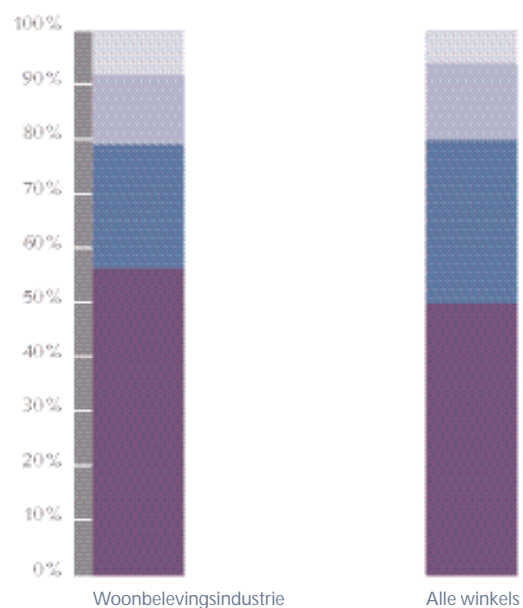
	Aantal winkels	Totaal oppervlakte (ha)	Percentage van totale oppervlakte (%)	Gemiddeld oppervlakte per winkel (m ²)
Alle winkels	107.795	2.446	100	227
Levensmiddelen	23.999	427	17	178
Persoonlijke verzorging	5.271	66	3	125
Warenhuis	530	78	3	1.467
Kleding & mode	16.489	256	10	155
Schoenen & lederwaren	3.674	68	3	185
Juwelier & optiek	3.905	25	1	64
Huishoudelijke & luxe artikelen	1.048	67	3	167
Antiek & kunst	2.213	24	1	110
Sport en spel	3.558	84	3	237
Hobby	3.392	30	1	89
Media	3.358	43	2	128
Plant & dier	7.289	220	9	302
Bruin & witgoed	4.901	80	3	163
Auto & fiets	3.558	53	2	150
Doe-het-zelf	4.903	252	10	516
Wonen	11.768	610	25	518
Detailhandel overig	4.919	61	2	124

Bron: Locatus

Figuur 17 Winkels woonbevingsindustrie naar ligging ten opzichte van stadscentra, 2003



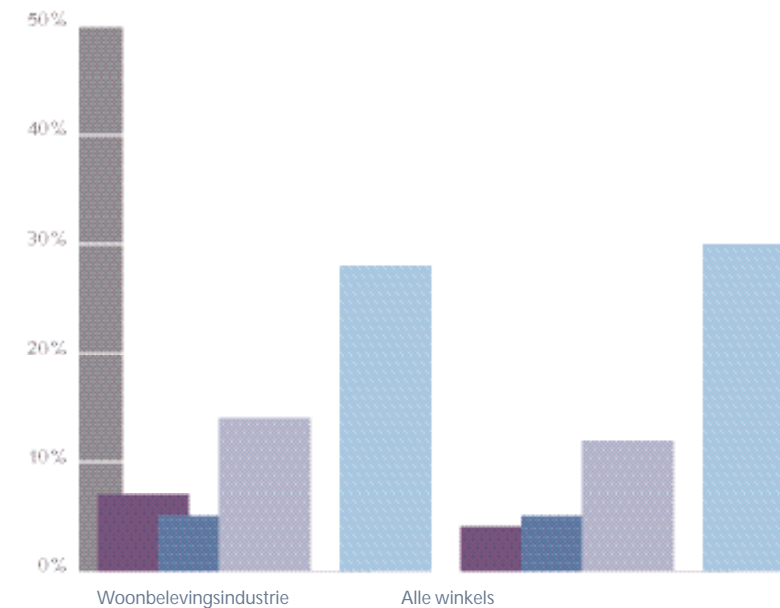
Bron: Locatus; bewerking RPB



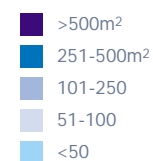
Figuur 18 Winkels woonbevingsindustrie naar ligging ten opzichte van vervoersknooppunten, 2003



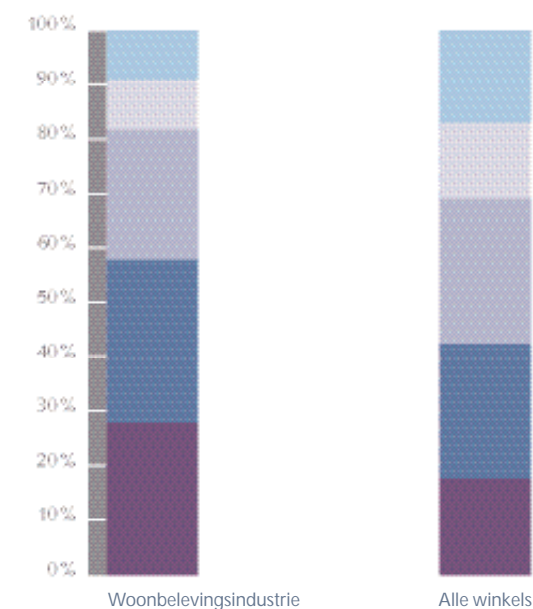
Bron: Locatus; bewerking RPB



Figuur 19 Winkels woonbevingsindustrie naar oppervlakte, 2003



Bron: Locatus; bewerking RPB



Een decor voor belevingsactiviteiten Diverse auteurs wijzen op een verschijnsel dat de Amerikaanse stadssociologe Zukin (1991) aanduidt als de vervanging van het inheemse uiterlijk van de stedelijke omgeving (*vernacular*) door geregisseerde vormgeving die beoogt een bepaald effect op te roepen en een specifieke beleving te creëren (*landscaping*). Mommaas noemt dit 'enscenerende arbeid'. In zijn inaugurele rede stelt hij: 'De stedelijke ruimte wordt steeds minder beoordeeld en ingericht op grond van overwegingen van nut en noodzaak en steeds meer op grond van overwegingen van onderscheidende aantrekkelijkheid. De decorfunctie neemt alle andere stedelijke functies in zich op' (Mommaas 2003:13). Imago is zo een belangrijke drijfveer geworden bij de inrichting van stad en land. Ook de term *tourist gaze* (Urry 1990) slaat op deze omvorming tot decor en duidt op een paradox: op zoek naar het vreemde en authentieke krijgt de toerist precies zijn eigen stereotype voorstelling van dat vreemde en authentieke voorgeschoteld. Urry noemt dit *staged authenticity*, geënceneerde authenticiteit.

Indicatoren De invloed van deze inscenering zal zich op alle schaalniveaus voordoen, in de steden, maar juist ook in het landelijk gebied, de woning en de woonomgeving. Enerzijds leidt dit tot meer variëteit, anderzijds gaan door de toepassing van internationale succesformules sommige ruimtes ook steeds meer op elkaar lijken.

Woonomgeving Ook – of misschien wel juist – de woning is onderhevig aan de alomvattende drang om van alles een belevenis te maken. Bijzondere woningen ontstaan door het ombouwen van voormalige pakhuizen, stallen, molens, fabrieken en zelfs kerken. Architectonisch opvallende woningen en woningcomplexen, zoals bijvoorbeeld op het Amsterdamse Borneo-eiland, zijn niet alleen bij de bewoners maar ook bij kijkers populair. In de Eindhovense nieuwbouwwijk Blixembosch kan de kersverse bewoner kiezen uit vier woonsferen: Italiaans, Frans, Engels of Amerikaans.

Maar het beleven blijft niet beperkt tot dit soort bijzondere woningen. De inrichting van de 'normale' woning moet naast functioneel ook sfeervol, spannend, romantisch, *trendy*, etcetera zijn, en bovendien voorzien van perfecte muziek-, video- en dvd-installaties. Met name sinds de grootschalige introductie van de dvd (omstreeks 1998) stijgt de verkoop daarvan exponentieel. Aan hun woning(-inrichting) geven de Nederlanders veel geld uit. Jaarlijks vormen de bestedingen aan woning en tuin 34 procent van de totale bestedingen. Het grootste deel (83 procent) gaat overigens op aan de vaste lasten, zoals huur of hypotheek, onderhoud, verwarming en verlichting. Ruim tien procent van de bestedingen voor de woning wordt uitgegeven in de categorie meubels,

stoffering en linnengoed. Tussen 1992 en 2000 stegen de uitgaven aan de woning met 27 procent.

Er bestaan specialistische tijdschriften voor de aankoop, verbouwing, inrichting en decoratie van de woning. Wie op zondag de televisie aanzet kan van het ene programma over woninginrichting zappen naar het volgende over klussen in huis of tuin. En op 3 januari 2004 opende in Amsterdam het 'Huis van de toekomst' zijn deuren, bedoeld om de productontwikkeling te stimuleren van nog veel meer wooncomfort.

Beleving en identiteit liggen dicht bij elkaar. Voor de woonbeleving telt ook de directe omgeving van de woning. Die moet passen bij het zelfbeeld van de bewoners. Volgens sommige architecten (Weeber, Habraken) zouden mensen daarop ook meer invloed moeten hebben: 'We zich niet met zijn eigen woonomgeving kan identificeren, die woont niet, die logeert', aldus John Habraken.

Bewoners kunnen hun woonomgeving maar in beperkte mate beïnvloeden, maar ze kunnen uiteraard wel verhuizen. Per jaar verhuist bijna tien procent van de Nederlandse bevolking. In sommige gemeenten loopt dit op tot een jaarlijks gemiddelde van bijna 20 procent in de periode tussen 1991 en 2002. Vooral in de steden en in de drie noordelijke provincies is het aantal verhuizingen bovengemiddeld (zie kaart 15).

De keuze voor een bepaalde woonplek is afhankelijk van de persoonlijke situatie, leefstijl en levensfase en het resultaat van een complexe afweging. Maar een aantal veranderingen draagt in alle gevallen bij aan meer belevingskwaliteit. Een indicator voor het verbeteren van de woonomgeving betreft het aantal woningen dat wordt afgebroken. De kwaliteit van de woningen wordt beter doordat de gebieden waar dit het meest urgent is grootschalig geherstructureerd worden. Ook is er steeds meer aandacht voor de inrichting van de openbare ruimte en worden er grootschalige groengebieden aangelegd nabij de woongebieden waar dit het hardste nodig is. Op de kaart is te zien dat juist de bewoners van tamelijk jonge steden zoals Almere en Lelystad veel recreatie- en natuurgebied in hun woonomgeving hebben. Ook grote delen van de woongebieden aan de rand van de Amsterdam, Rotterdam en Den Haag hebben relatief veel recreatie- en natuurgebied in de buurt (zie kaart 16).

Winnaar van de BNA-kubus
2003, de architectuurprijs van
de Bond van Nederlandse
Architecten in de Volkskrant
van 12-11-2003

Kaart 15 De kaart laat middels het aantal verhuisde personen per 1.000 inwoners zien waar er veel mensen hun woning hebben verlaten en vertrokken zijn naar een andere woning. Dit kan gaan om een woning in dezelfde gemeente of in een andere gemeente. Niet opgenomen zijn derhalve de verhuizingen naar nieuwe woningen binnen de gemeente. Een hoge verhuismobiliteit is te vinden binnen de steden. Daarnaast is er een hoge verhuismobiliteit binnen de drie noordelijke provincies en de provincie Flevoland. De top tien wordt gevormd door de volgende gemeenten:

1. Groningen,
2. Leeuwarden,
3. Wageningen,
4. 's-Gravenhage,
5. Vlieland,
6. Amsterdam,
7. Rotterdam,
8. Lelystad,
9. Winschoten,
10. Arnhem.

*Initiatief van het Bureau voor Toerisme en Congressen en de Bond van Nederlands Architecten

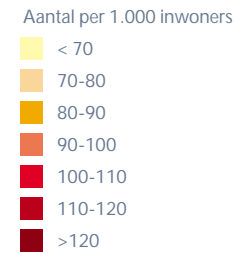
Binnensteden Aan de belevingswaarde van binnensteden wordt steeds meer geld en aandacht besteed. Bestuurders proberen door *citymarketing* hun stad als product op de stedenmarkt te profileren (Buursink 1991): *Zoetermeer steeds ondernemend; Het kan in Almere!; Diemen volop in beweging!; Den Haag: koninklijk veelzijdig; Ons hart klopt in Rotterdam; Dordrecht dichterbij dan je denkt; Werken in Huizen in 't Gooi, aan 't water* zijn de slogans die dit moeten ondersteunen. Veel dynamiek en vrijetijdsaanbod in de binnenstad is goed voor het imago en vergroot de aantrekkingskracht van de stad voor bewoners en bedrijven. In sommige oude wijken (de Jordaan en de Pijp in Amsterdam, Lombok in Utrecht) vestigt zich een nieuw publiek van jonge *professionals* met een goed inkomen (Reijndorp e.a. 1997; Bolt 2001). Metz (2002) constateert dat het imago veranderd is van resultaat naar startpunt van veel ontwikkelingen in de binnensteden.

Steeds meer monumenten worden in ere hersteld. Op dit moment worden ruim 50.000 gebouwen beschermd als rijksmonument. Daarnaast zijn er 330 beschermde stads- en dorpsgezichten om de historisch gegroeide structuur van een stad of dorp te handhaven (website Monumentenzorg) en bestaan er inmiddels ruim 14.000 monumenten van jonge bouwkunst. Monumenten staan vooral in de oude binnensteden. De steden Amsterdam, Maastricht, Utrecht, Leiden, Haarlem, Middelburg en Den Haag (op volgorde van aantal) hebben meer dan 1.000 monumenten binnen hun grenzen (zie kaart 17). Architectuur en Design is het thema voor de promotie van het binnen- en buitenlandse toerisme in 2004*.

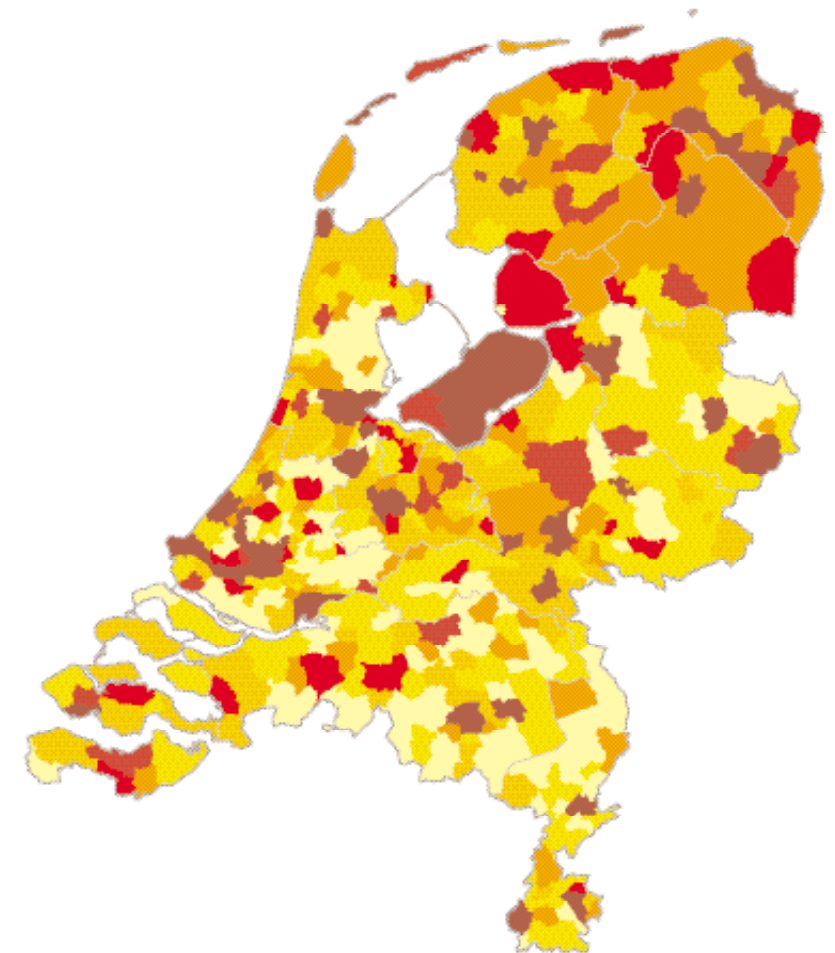
In veel binnensteden heeft de oude verblijfsfunctie weer de overhand gekregen boven de verkeersfunctie. Grote delen van de binnenstad zijn met allerlei maatregelen autovrij of autoluw gemaakt. Er komen meer terrassen en voetgangerszones, terwijl stadspleinen steeds minder gebruikt worden als parkeerplaats en steeds meer als evenemententerrein. Wanneer de bestaande stad niet voldoet aan de eisen die er op dat moment aan gesteld worden, dan transformeert men de stad al dan niet tijdelijk. Zo zijn vorige zomer zelfs kunstmatige stranden aangelegd in Rotterdam (Waterlife Boulevard, langs de Maas) en Amsterdam (IJburg aan Zee op de vinexlocatie en Nemo Beach op het dak van science-center Nemo).

De aantrekkelijkheid van binnensteden wordt bepaald door een mix van functies (winkels, horeca, voorzieningen), het verblijfsklimaat (publiek, evenementen, inrichting openbare ruimte) en de bereikbaarheid (infrastructuur, parkeer- en stallingsmogelijkheden). Jaarlijks zijn er ook in Nederland in toenemende mate prijzen te

Kaart 15 Verhuismobiliteit, gemiddeld over 1991-2002

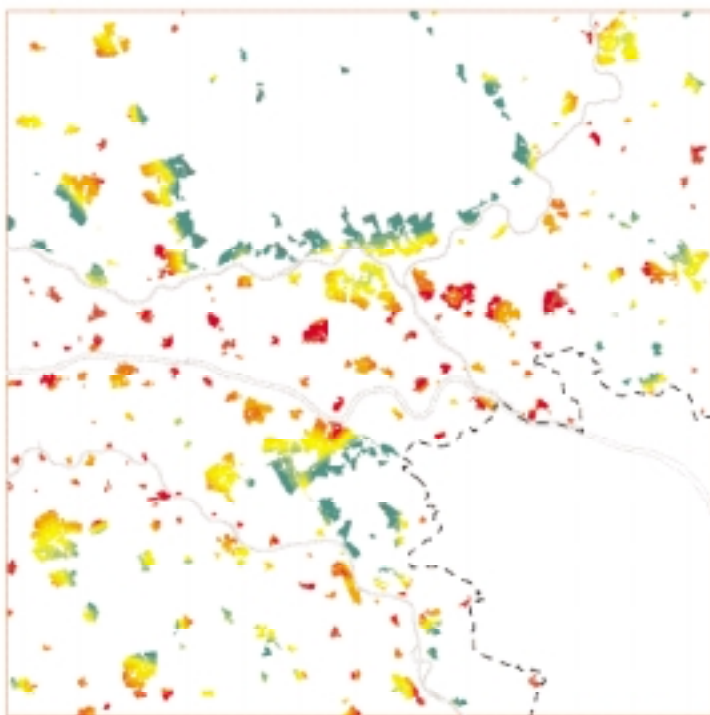


Bron: CBS



Kaart 16 De kaart laat voor de categorie wonen uit de bodemstatistiek zien wat het aandeel natuur en recreatie is binnen een straal van 2 km van iedere afzonderlijke locatie. Dit laat duidelijk de lokale verschillen zien. De inwoners van Almere en Lelystad hebben over het algemeen veel recreatie- en natuurgebieden in hun woonomgeving. Bij de bouw van beide steden is er voor gekozen om ook dit soort gebieden, in de voorheen louter agrarische omgeving, aan te leggen. Van de Nederlandse bevolking woont 7,5% in een gebied met een aandeel van minder dan 2% aan oppervlakte specifiek recreatie- of natuurgebied in de woonomgeving (voor definitie zie www.ruimtelijkplanbureau.nl/ruimtemonitor).

Bijna 50% woont in gebieden met een aandeel van minder dan 10% aan recreatieoppervlakte of natuurterrein. 10% van de Nederlandse bevolking heeft het beter getroffen met een aandeel van meer dan 25% aan recreatie of natuurgebied in de directe woonomgeving. Vergroting van het Regiolab laat zien dat de inwoners uit Arnhem en Nijmegen, resp. in het noorden en het zuiden, een veel groter aandeel van het oppervlakte aan specifieke recreatie- en natuurgebieden in de woonomgeving hebben.



Kaart 16 Natuur en recreatie in de woonomgeving, 2000

- 0-2 %
- 3-4 %
- 5-6 %
- 7-8 %
- 9-10 %
- 11-12 %
- 13-14 %
- 15-16 %
- 17-18 %
- 19-20 %
- 21-25 %
- 26-50 %
- > 50 %

Bron: CBS Bodemstatistiek;
bewerking RPB



Kaart 17 Deze kaart toont de rijksmonumenten en de monumenten van nieuwe bouwkunst in Nederland. Door de oog-haren bezien is de occupatie-geschiedenis van het Nederlandse landschap zichtbaar in deze kaart. Langs de kust ligt een concentra-tie in de binnenduintrand en op de strandwallen. In de zeeklei- en veengebieden daarachter zien we lintvormige structuren oplichtten waar de dijken en kades liggen. In het rivierengebied zijn de oe-verwallen en dijken herkenbaar als oude occupatielinten. In de zand-gebieden en het Heuvelland van Limburg zijn van oudsher de beekdalen de vestigingsgebieden. De flanken van de stuwwallen waren en zijn nog steeds perfecte vestigingsplaatsen. In het noor-den, tenslotte, herkennen we ook de bijzondere geschiedenis van dit zeekleilandschap: de terpen en de dijken in een schijnbaar complex patroon.

verdienen voor bijvoorbeeld mooiste, schoonste, of aantrekkelijkste stad of dorp. In 2003 is voor het eerst de Beste Binnenstad verkozen. 's Hertogenbosch viel de eer te beurt. Andere genomineerde steden waren Sneek (eervolle vermelding), Dordrecht en Breda. Volgens de BBC behoort Sneek zelfs tot de tien beste toeristische bestemmingen voor waterrecreatie in de wereld. Het werd in één adem genoemd met Venetië, de Canarische Eilanden en Florida!

Maar attractiviteit heeft ook nadelen. In bepaalde delen van de stad wordt de woonfunctie verdrongen door de winkel-functie, met als gevolg winkels op het straatniveau en ongebruikte woonruimte erboven. Een aantal steden is al begonnen met het ontwikkelen van 'wonen boven winkels' om op deze manier een oplossing te bieden voor het woonruimteprobleem van specifieke groepen (jongeren en studenten) en om zo de levendigheid van de straat ook na winkelsluitingstijd te waarborgen.

In navolging van Walt Disney proberen producenten over de hele wereld op hun beurt ook eenzelfde goed verkopende sfeer te creëren. Hun producten zijn wereldwijd in dezelfde vormgeving te verkrijgen (kaart 18). Hierdoor gaan ruimtes zoals vliegvelden, restaurants, winkels en *shopping malls* over de hele wereld steeds meer op elkaar lijken. Voorbeelden zijn Mc Donalds, Holiday Inn en Starbucks. Ook ontstaan er wereldwijde ketens van pretparken. In Nederland maakt Six Flags in Biddinghuizen onderdeel uit van zo'n keten. Onlangs is de Europese divisie van Six Flags verkocht aan een Britse Investeringsmaatschppij. De Efteling daarentegen is één van de grootste zelfstandig opererende pretparken van Europa.

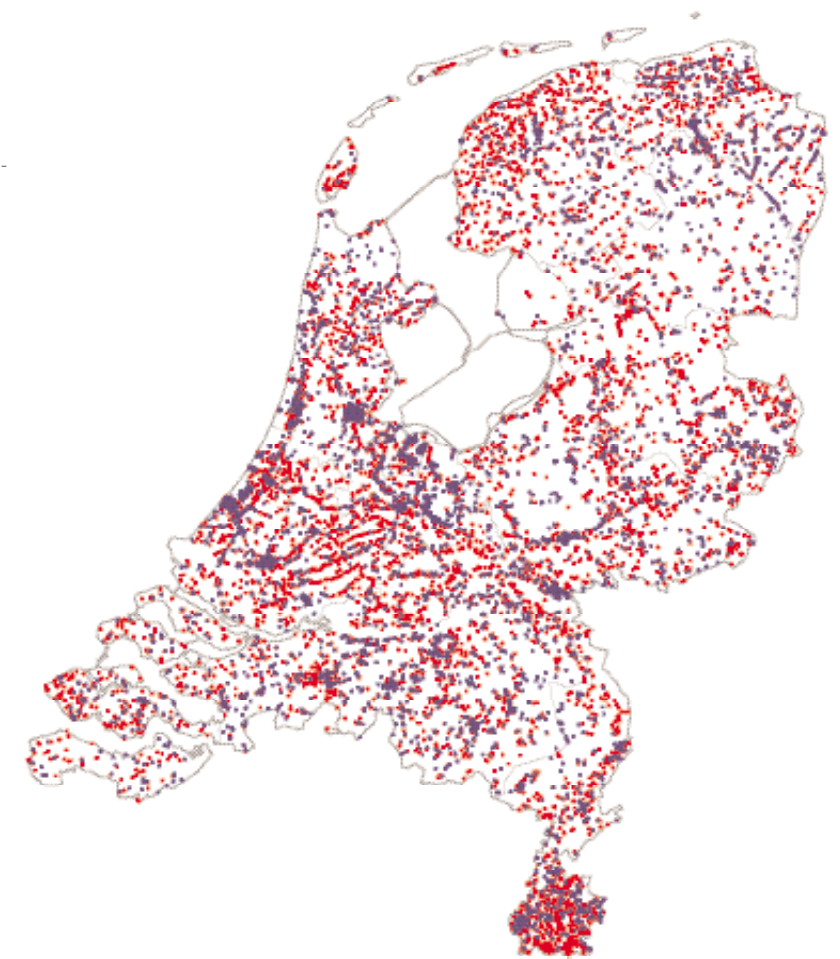
De omgeving wordt het meest letterlijk tot decor omgevormd tijdens de vele evenementen en festivals die zich afspelen in de publieke ruimte. Jaarlijks zijn er in Nederland 3,1 miljoen evene-menten, waarvan 75 procent openbaar toegankelijk is. Tot de openbare evenementen rekenen wij ook de naar schatting één miljoen voetbalwedstrijden van de KNVB (NRIT 2003).

Behalve op vaste locaties als sportvelden, podia en congres-ruimten, en grote locaties zoals de RAI, Ahoy en de Jaarbeurshallen, vinden deze activiteiten ook steeds meer in de openbare ruimte plaats (kaart 19). Deze ruimte wordt de rest van de tijd anders gebruikt, maar voor de duur van de activiteit omgetoverd tot podi-um en decor van het evenement. In onze terminologie is deze ruimte dan even een 'nieuw plein', een tijdelijk middelpunt van collectief sociaal leven. De fotoserie in dit boek laat een paar voor-beelden zien (pp. 104-129).

Het aantal jaarlijks terugkerende evenementen vertoont een groei van 21 procent tussen 1999 en 2002. Met name het aantal evenementen op het gebied van beeldende (36 procent) en podi-umkunst (31 procent) nam sterk toe.

Kaart 17 Rijksmonumenten, 2002

Monumenten
 ● Nieuwe bouwkunst
 ● Oude monumenten
 Bron: RDMZ-Monumenten-
 register



Tabel 10 Top-tien wereldwijde ketens van pretparken naar totaal aantal bezoekers, 2002

Keten	Aantal parken	Totaal aantal bezoekers (x miljoen)	Aantal parken in Europa	Aantal bezoekers in Europa (x miljoen)
1. Walt Disney Attractions	12	96,47	2	13,1
2. Six Flags Inc.	40	50,49	8*	8,2
3. Universal Studios Recreation Group	7	31,13	2	3,7
4. Anheuser-Busch Theme Parks	9	20,07	0	0
5. Cedar Fair LTD.	12	14,9	0	0
6. Paramount Parks	6	13,77	1	2
7. Palace Entertainment	12	13	0	0
8. Grupo Magico Internacional	11	10,99	0	0
9. The Tussauds Group	5	10,5	5	10,5
10. Blackpool Pleasure Beach	2	8,4	2	8,4

Bron: Amusement Business

Tabel 11 Top-tien pretparken wereldwijd naar bezoekersaantallen, 2002

Naam en locatie	Bezoekers (x miljoen)
1. Magic Kingdom, Walt Disney World, USA	14,0
2. Tokyo Disneyland, Japan	13,0
3. Disneyland, Anaheim, USA	12,7
4. Disneysea, Tokyo, Japan	12,0
5. Disneyland Paris, Frankrijk	10,3
6. Everland, Kyonggi-Do, Zuid Korea	9,3
7. Lotte World, Seoul, Zuid Korea	9,1
8. Epcot, Walt Disney World, USA	8,3
9. Disney-MGM Studios, Walt Disney World, USA	8,0
10. Universal Studios Osaka, Japan	8,0

Bron: Amusement Business

Tabel 12 Top-tien pretparken Europa naar bezoekersaantallen, 2002

Naam en locatie	Bezoekers (x miljoen)
1. Disneyland Parijs, Frankrijk	10,3
2. Blackpool Pleasure Beach, Engeland	6,4
3. Tivoli Gardens, Kopenhagen, Denemarken	3,8
4. Efteling, Kaatsheuvel, Nederland	3,5
5. Europa-Park, Rust, Duitsland	3,3
6. Universal's Mediterranea, Salou, Spanje	3,1
7. Liseberg, Gothenburg, Zweden	3,1
8. Gardaland, Castelnovo del Garda, Italië	2,9
9. Walt Disney Studios Park, Marne la Vallée, Frankrijk	2,8
10. Alton Towers, Staffordshire, Engeland	2,5
Bakken, Klampenborg, Denemarken	2,5

Bron: Amusement Business

Tabel 13 Bezoekersaantallen Nederlandse pretparken, 2002

Naam en locatie	Bezoekers (x miljoen)
Efteling, Kaatsheuvel	3,4
Rondvaarten, Amsterdam	3,0
Floriade 2002, Haarlemmermeer	2,1
Batavia Stad, Lelystad	1,9
Burgers' Zoo, Arnhem	1,6
Van Gogh Museum, Amsterdam	1,6
Diergaarde Blijdorp, Rotterdam	1,5
Noorder Dierenpark, Emmen	1,5
Duinrell, Wassenaar	1,3
Natura Artis Magistra, Amsterdam	1,2
Attractiepark Slagharen	1,2
Rijksmuseum Amsterdam	1,1
Diamantslijperijen, Amsterdam	0,9
Anne Frank Huis, Amsterdam	0,9
Madurodam, Den Haag	0,8
De Keukenhof, Lisse	0,7
Ouwehands Dierenpark, Rhenen	0,7
Dierenpark, Amersfoort	0,6
Pier Scheveningen, Den Haag	0,6
Safaripark Beekse Bergen, Hilvarenbeek	0,6

Bron: Jeff Bertus Leisure

Tabel 14 Voorbeelden van internationale winkelformules in Nederland, 2003

Type	Naam	Land	Aantal landen gevestigd	Totaal aantal vestigingen wereldwijd	Vestigingen in Nederland
Fastfood	McDonalds	USA	119	30.000	222
Autoverhuur	Hertz	USA	150	7.000	35
Uitzendbureaus	Adecco	Zwitserland	63	5.800	158
Kleding	H&M	Zweden	18	900	60
Kleding	C&A	Nederland	12	484	81
Supermarkt	Aldi	Duitsland	13	5.000	389
Wonen	IKEA	Zweden	34		11
Hotels	IBIS	Frankrijk	36	670	9
Parfumerie	Bodyshop	Engeland	52	1.900	45
Optiek	Pearle Opticiens	Nederland (oorspronkelijk USA)	12	1.470	200

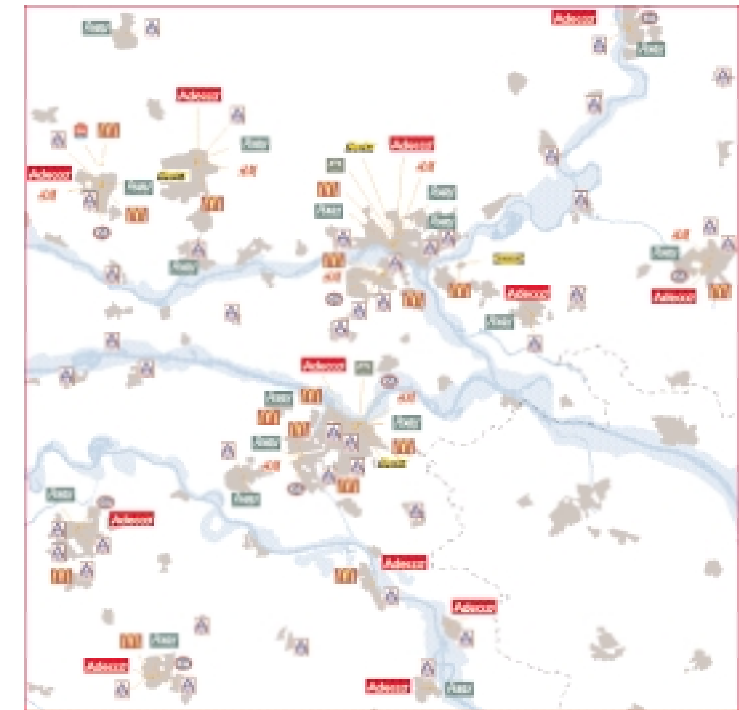
Bron: Locatus, websites bedrijven; bewerking RPB

Kaart 18 Deze kaart laat de spreiding van tien internationale formules zien. Bedrijven vormen steeds meer onderdeel van grote binnenlandse en buitenlandse concerns. In de tabel is het aantal vestigingen voor de weergegeven voorbeelden opgenomen, voor het Regiolab en voor heel Nederland.

Kaart 18 Grote internationale formules in Regiolab, 2003



Bron: Locatus; bewerking RPB



Kaart 19 Attractiepunten en evenementen, 2002

Attractiepunten
(bezoekersaantallen x 1000)

- < 500
- 501-1000
- > 1000

- Attractieparken
- Dierentuinen
- Historische gebouwen
- Musea
- Recreatiegebieden
- Tuinen
- Vervoersattracties
- Ambachten
- Overig

• Evenementen

Bron: ReSpons - Evenementenmonitor; NRIT-Dagrecreatie in Nederland 2002/2003

De kaart laat de spreiding van evenementen en attractiepunten naar bezoekersaantallen zien. De evenementen betreffen alle evenementen met meer dan 5.000 bezoekers. Bij de attractiepunten is gebruik gemaakt van de selectie van de belangrijkste attractiepunten per categorie met bezoekcijfers van het NRIT (2003). Deze selectie bevat niet alle attractiepunten. De gepresenteerde attractiepunten zijn in drie categorieën naar bezoekersaantallen weergegeven



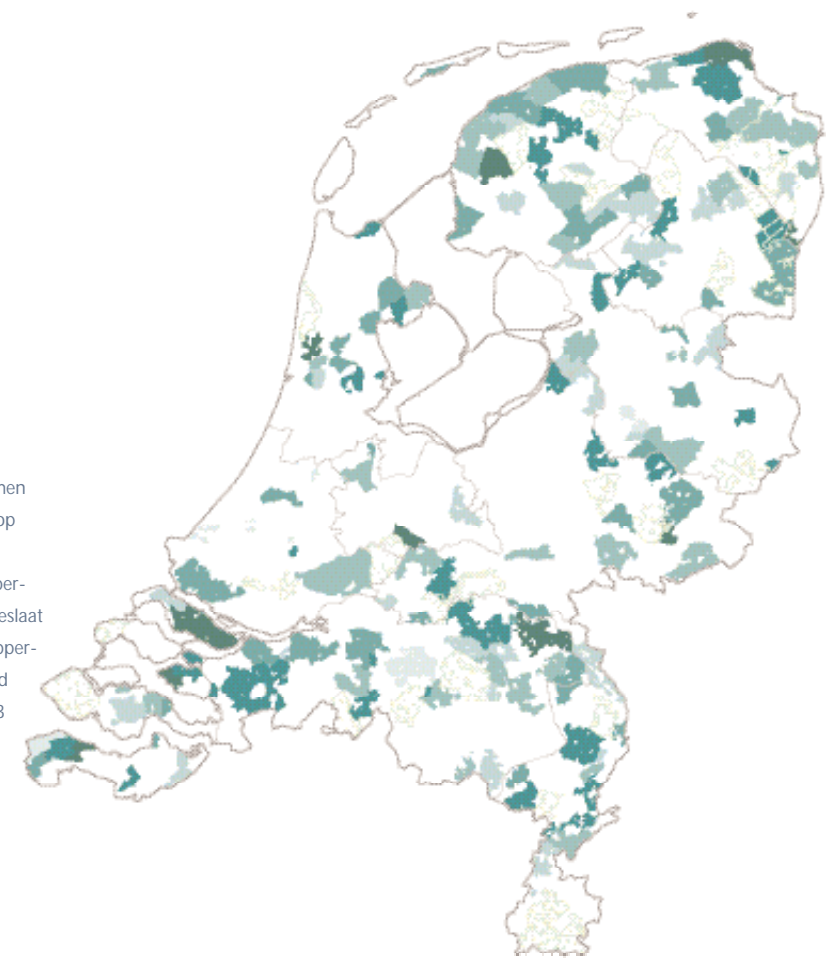
Kaart 20 Landinrichtingsprojecten, 1980-2002

Jaar van realisatie

- Onbekend
- 1980-1985
- 1986-1990
- 1991-1995
- 1996-2000
- 2000-2002
- In uitvoering

Bron: DLG/bewerking RPB

De kaart laat zien waar in Nederland sinds 1980 landinrichting tot stand is gekomen (1.377.540 ha) of waar dit op dit moment in uitvoering is (798.055 ha). De totale oppervlakte van deze projecten beslaat 60% van het Nederlands oppervlak. De kaart geeft de stand van zaken op 1 januari 2003



Buitengebied Ook het buitengebied is en blijft een geliefde plek voor de vrijetijdsbesteding. Inrichting ten behoeve van recreatie en natuur vormt steeds meer onderdeel van landinrichtingsprojecten (kaart 20). Voorheen was het buitengebied de plek waar agrariërs hun producten verbouwden en koeien lieten grazen. Nu is het een publiek domein geworden waar de belevingswaarde gaat domineren. Naast de reguliere verblijfsaccommodaties komen er steeds meer mogelijkheden om te verblijven op de boerderij. Boeren kunnen een ontheffing krijgen om zonder bestemmingsplanwijziging een minicamping van maximaal 15 kampeerplaatsen op de boerderij in te richten. Het CBS geeft aan dat in 1999 ongeveer 3.500 agrarische bedrijven ingesteld waren op het ontvangen van gasten (CBS 2001). Naast minicampings gaat het om Bed & Breakfast, recreatiewoningen, kampeerboerderijen en dergelijke. De twee belangrijkste koepels waarbij kampeerboeren en veel andere kleinschalige locaties om te kamperen zijn aangesloten – de Vereniging Kampeerboeren (VeKaBo) en de Stichting Vrije Recreatie (SVR) – hebben samen ongeveer 2.000 leden. Het verblijf op dergelijke campings vormt onderdeel van de groei van 29 procent aan korte vakanties in eigen land tussen 1990 en 2000.

Om de recreant bezig te houden zijn er inmiddels talloze fiets-, wandel-, kano-, ruit- en skeelerroutes in het buitengebied uitgezet, met en zonder thema. De bijbehorende bordjes geven niet alleen de richting aan, maar vertellen ook wat er te beleven valt. Deze belevings, dit lezen in het landschap, zou zonder de bordjes vaak alleen voor de deskundige zijn weggelegd. De verhalen die de route verlevendigen hoeven zeker niet altijd waar gebeurd te zijn. Ook oude sagen lenen zich uitstekend voor de creatie van belevingswaarde, zoals bij de 'Witte Wieven-route' in Twente. Nederland heeft alleen al aan lange afstand wandel- en fietsroutes voor elk van beide categorieën ruim 7.000 kilometer route (kaart 21,22). Behalve gemarkeerde routes zijn uiteraard wandelpaden en gedeeltelijk verharde en onverharde wegen belangrijk voor de wandelkwaliteit van een gebied. Op de kaart is duidelijk te zien dat de bosgebieden en coulisselandschappen in het oosten van het land hiervoor veel mogelijkheden bieden. Specifieke fietspaden zijn juist geconcentreerd in de woongebieden en de rechtstreekse verbindingen tussen woongebieden.

Om de beleving van de recreant nog beter te regisseren worden oude landschapselementen weer zichtbaar gemaakt of zelfs een geheel nieuwe omgeving gecreëerd, zoals in het themapark Archeon waar de prehistorie, de Romeinse tijd en de Middeleeuwen herleven. In het IJperveld is aan het IJperpad een namaakterp gebouwd naar het voorbeeld van de echte bewoningsterpen die

in het gebied gevonden zijn. Oude restanten van verdedigingswerken, zoals de forten van de Stelling van Amsterdam en bunkers uit de Tweede Wereldoorlog, worden weer opgeknapt, grintgaten zijn veranderd in watersportparadijzen en afvalbergen leveren het benodigde reliëf voor de skihelling en het mountainbikeparcours (Zoetermeer, Spaarnwoude, Rotterdam, Landgraaf).

De veranderingen die stedelingen op het platteland doorvoeren zijn per ingreep minder omvangrijk, maar door hun aantal van grote invloed. Ze veranderen hun woonomgeving en het landschap in een rurale idylle. Ze gebruiken de hooimijt als carport, de stallen als woonkamer en delen de weilanden op in paardenweitjes. Ze zetten mediterrane zuilen en beelden in de tuin. Ze construeren hun eigen nostalgische geschiedenis met de bouw van nieuwe historische boerderijen – vaak van een type dat daar nooit gestaan heeft – en hangen oneigenlijke rood-wit geschilderde luiken aan de stalramen (Van Dam e.a. 2003; Lowenthal 1985).

Infrastructuur De Architectuurbiënnale van 2003 had als veelbelovende titel *Mobility; a room with a view*. Banale verplaatsingen kan men ook opvatten als even zovele mogelijkheden voor het opdoen van unieke belevingen (Houben 2003). Net als de stad en het land leent de snelweg zich voor geregisseerde beleving. De omgevingen die mensen onderweg doorkruisen zou men tot hun belevingsruimte kunnen rekenen. De waarneming van deze omgevingsruimte is partieel en varieert met de snelheid en het transportmiddel waarmee iemand zich verplaatst. Een fietser ziet andere dingen dan een automobilist of trampassagier. De indruk bestaat dat de automobilist vanaf de snelweg vooral tegen bedrijven en geluidsschermen aankijkt (kaart 23, figuur 20). In werkelijkheid is dit – vergeleken met andere landen – maar in zeer beperkte mate het geval. De verhardingsgraad in een buffer van 250 meter langs snelwegen is in heel Nederland 18 procent. In België is dit 20 procent en in Duitsland 19 procent. Kijken we slechts naar de Randstad, dan is de verhardingsgraad 30 procent, ten opzichte van 28 procent in de Vlaamse Ruit en 26 procent in het Ruhrgebied. Bedrijven buiten de belevingskant van de snelweg steeds meer uit door zich bewust naar die snelweg toe te keren. Een voorbeeld is het bedrijventerrein langs de A2 bij Zaltbommel.

Kaart 21 Wandelpaden en langeafstandwandelroutes, 2000

- Lange afstand wandelroutes (LAW)
- Wandelpaden en gedeeltelijk verharde en onverharde wegen

Bron: Stichting Wandelplatform
LAW; Bosman Grafiek;
TDN-Top10 vector

De kaart laat de langeafstandswandelroutes binnen Nederland zien. Langeafstandswandelroutes zijn in het veld gemarkeerd met een rood-wit of een rood-geel markeringsteken. Daarnaast worden de routes beschreven in speciale wandelboekjes. Een aantal van de routes sluit aan op het Europese netwerk van wandelroutes. De combinatie met de onverharde en halfverharde wegen en paden, die door recreanten gewaardeerd worden, laat zien dat de wandelmogelijkheden in de bosrijke gebieden in het oosten en zuiden van het land, alsmede aan de kust het grootst zijn



Kaart 22 Fietspaden en langeafstandfietsroutes, 2000

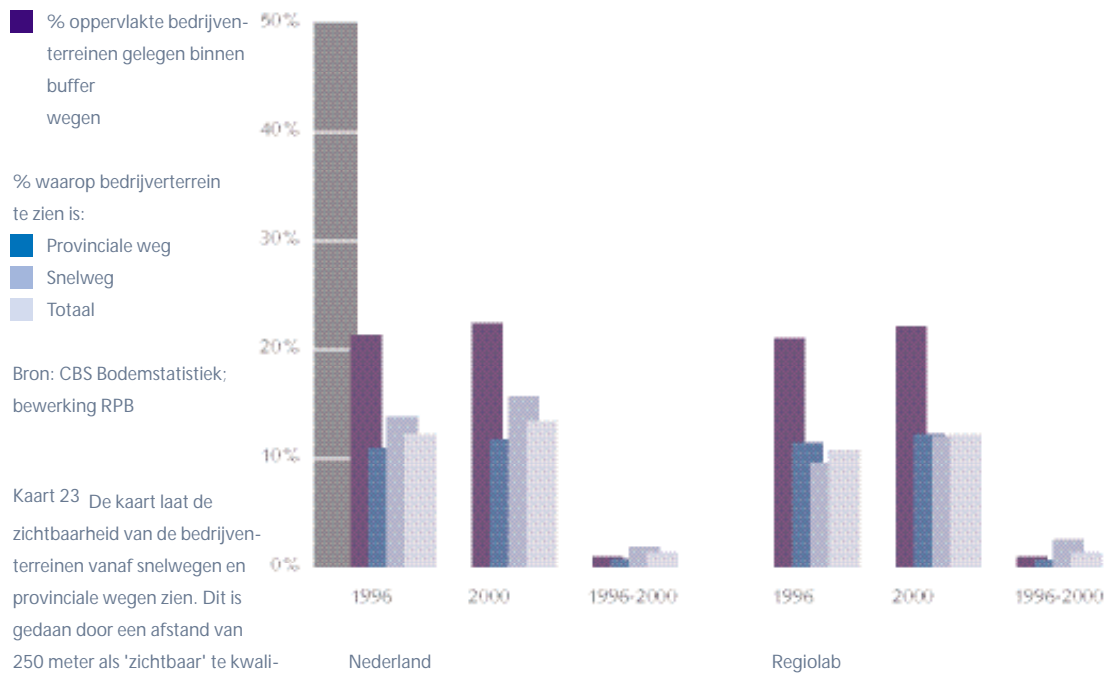
- Lange afstand fietsroutes (LF)
- Fietspaden

Bron: C. Buiten en Schipperheijn;
Landelijk Fietsplatform;
TDN-Top10-vector

De kaart laat de langeafstandfietsroutes en de fietspaden in Nederland zien. De fietsroutes worden beschreven in route-gidsen en in het veld gemarkeerd met bordjes. De fietspaden zijn in tegenstelling tot de wandelpaden sterk geconcentreerd in de stedelijke gebieden en hierbuiten als verbinding tussen woonkernen. Voor fietsers vormen veilige en rustige wegen, naast fietspaden, een minstens zo'n belangrijke schakel in hun netwerk van mogelijke routes. Deze zijn niet op de kaart aangegeven



Figuur 20 Ruimtebeslag en zichtbaarheid bedrijventerreinen grenzend aan snelwegen en provinciale wegen, 1996 en 2000



Bron: CBS Bodemstatistiek; bewerking RPB

Kaart 23 De kaart laat de zichtbaarheid van de bedrijventerreinen vanaf snelwegen en provinciale wegen zien. Dit is gedaan door een afstand van 250 meter als 'zichtbaar' te kwalificeren indien er geen obstakels als woningen, voorzieningen en bossen tussen gelegen zijn. In het Regiolab is op 12% van de lengte van zowel snelwegen als provinciale wegen een bedrijventerrein te zien. Sinds 1996 is dit een toename van 1,4 procentpunten

Kaart 23 Zichtbaarheid van bedrijventerreinen, 2000

Zichtbaarheid bedrijfterreinen
 — niet zichtbaar
 — zichtbaar in 1996
 — zichtbaar in 1996 en 2000
 — zichtbaar in 2000
 Bron: CBS Bodemstatistiek/
 bewerking RPB



Recreatief verkeer en vakanties Nederlanders zijn in hun vrije tijd veel onderweg (Mommaas 2000; Breedveld & Van den Broek 2001). De beschikbaarheid van steeds snellere transportmogelijkheden heeft de mens mobieler gemaakt. Zijn mentale en fysieke wereld is groter geworden. Ook in zijn vrije tijd legt hij grote afstanden af. Met de toegenomen actieradius zijn het vrijetijdsaanbod en de onderlinge concurrentie eveneens toegenomen. Belevenswaardige plekken overal ter wereld zijn gemakkelijk bereikbare vakantiebestemmingen geworden. Door de media en het internet kan het grote publiek over de hele wereld hiervan kennis nemen. De structurele stijging van het vrij besteedbare inkomen maakt dat men ook het geld heeft om vaak en ver met vakantie te gaan.

Indicatoren De ruimtelijke gevolgen zijn tweeledig. Enerzijds krijgen steeds meer plaatsen te maken met bezoekers; anderzijds wordt de infrastructuur zwaarder belast met recreatief verkeer.

Vakanties Wereldwijd registreerde de World Tourism Organization 694 miljoen internationale aankomsten (2003). In 2003 gingen 12,5 miljoen Nederlanders (82 procent van de bevolking) minimaal één keer met vakantie. In totaal ging het hierbij om 16,5 miljoen buitenlandse en 18,1 miljoen binnenlandse vakanties. Er verbleven 9,6 miljoen buitenlandse toeristen gedurende 26,4 miljoen overnachtingen in Nederland. Het aantal lange binnenlandse vakanties (minimaal 4 achtereenvolgende overnachtingen) is sinds 1970 verdubbeld en het aantal buitenlandse vakanties bijna verviervoudigd tot respectievelijk 8,1 miljoen en 11,8 miljoen in 2001 (figuur 21, 22). De omvang van het (internationaal) toerisme wordt beïnvloed door de economische ontwikkeling, oorlogen (Irak, Balkan) en epidemieën (SARS, MKZ). Sommige locaties kennen voor korte of langere tijd een terugval in het aantal bezochte toeristen. Als gevolg van dit soort ontwikkelingen daalde het internationale toerisme in 2003. Over het algemeen kan echter gezegd worden dat het toerisme groeit en naar verwachting ook zal blijven groeien.

Hoewel het eerste Nederlandse reisbureau al in 1877 begon met het aanbieden van buitenlandse reizen, heeft het nog bijna honderd jaar geduurd voordat buitenlandse vakanties voor grotere delen van de bevolking gemeengoed werden. In 1966 werd het wettelijke recht op een betaalde vakantie ingevoerd. Het aanbod van auto- en busvakanties naar Zuid-Europa kreeg na 1970 aanvulling van chartervluchten (Kat 2001). De ontwikkeling in de daarop volgende dertig jaar is snel verlopen. De beleving van de eerste vakantie naar het buitenland, het meenemen van eigen aardappelen en ingeblikt vlees en het applaus bij een geslaagde landing behoren tot het verleden. Tegenwoordig boekt een groot

deel van de bevolking meerdere keren per jaar een compleet verzorgde vakantie in verre oorden.

Het ruimtegebruik tijdens een vakantie is veel groter dan de vierkante meters van het hotel. Toeristen verplaatsen zich over de lokale wegen, bewegen zich binnen de lokale gemeenschappen, voeden de lokale economie en hun aanwezigheid heeft effect op flora en fauna in natuurgebieden.

Belasting infrastructuur Tussen 1985 en 2002 groeide de afstand die werd afgelegd voor sociaalrecreatief verkeer (recreatie, visite, logeren) met 15 procent. Deze stijging kwam bijna geheel voor rekening van de auto. Het gebruik van de trein en het overige openbaar vervoer liet met de invoering van de OV-jaarkaart voor studenten (1990-1991) een stijging zien, maar deze is inmiddels voor een groot deel weer verdwenen. De tijd die besteed wordt aan sociaalrecreatief verkeer is vrijwel gelijk aan de tijd die besteed wordt aan werkverkeer (reis van en naar werk, zakelijk bezoek in werksfeer, onderwijs, cursus). Beide nemen ongeveer 42 procent van de totale reistijd voor hun rekening. Men reist in zijn vrije tijd wel iets minder ver. Van de totale afstand die wordt afgelegd komt 38 procent voor rekening van het sociaalrecreatieve verkeer tegen 43 procent voor het verkeer gerelateerd aan werk en opleiding.

Binnen de categorie sociaalrecreatief verkeer kunnen we onderscheid maken naar verplaatsingen met recreatie als motief en verplaatsingen om op visite te gaan of te gaan logeren. Om te recreëren gaat men verhoudingsgewijs vaker met de fiets of te voet, maar ook dan gaat het in totaal om maar 16 procent van de afgelegde kilometers. Voor visite of logeren wordt de auto relatief het vaakst gebruikt als vervoermiddel. Het gaat dan om 49 procent van de afgelegde kilometers (figuur 23-25).

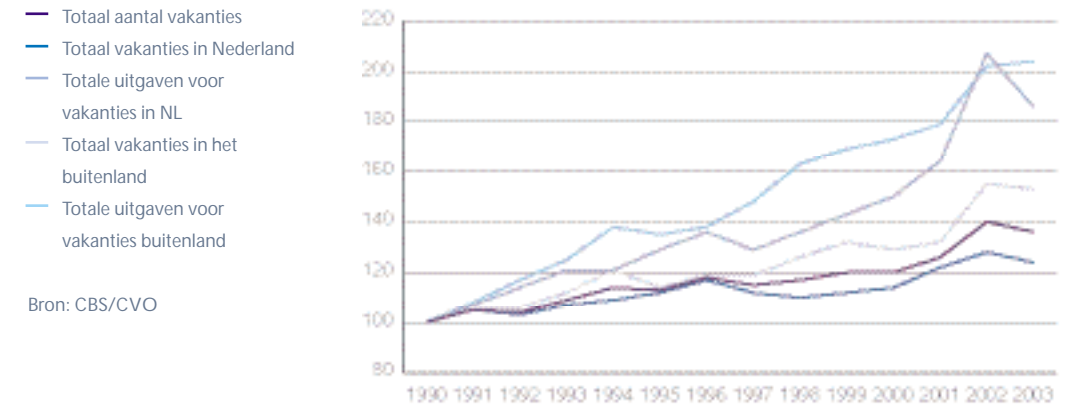
Bezoeken en bezoekers zijn niet evenredig verdeeld over tijd en ruimte. Typerend voor recreatie en toerisme zijn de pieken. Lokaal is dit van grote invloed op het ruimtegebruik. Bepaalde wegen in Nederland, met name langs de kust en bij de grensovergangen, moeten in de zomer meer verkeer verwerken dan het gemiddelde gebruik. Gegeven de plaatsen waar dit zich voordoet speelt het vrijetijdsverkeer hier waarschijnlijk een belangrijke rol (kaart 24). Ook files in het weekend worden over het algemeen niet veroorzaakt door het woon-werkverkeer, maar door recreatie. Een kleine toename van het gebruik van een weg kan al tot congestie leiden (Hilbers e.a. 2003). Bekende voorbeelden waar het vrijetijdsverkeer leidt tot congestieproblemen zijn de wegen langs de kust, de IKEA- en Eftelingfiles en de tweewekelijkse thuiswedstrijden van betaald voetbalclubs (kaart 24). Op koopzondagen en -avonden staan de files in de binnenstad.

Ook sommige woongebieden in de binnensteden, bij grootschalige voorzieningen en langs de kust, krijgen veel bezoekers en dus veel van buiten komend verkeer. Het mogelijke gevolg is overlast in de vorm van geluid, congestie en een te kort aan parkeerplaatsen. Bij woongebieden worden vaak geluidsschermen opgetrokken om het geluid te dempen op vrijwel alle locaties waar woongebied grenst aan het hoofdwegennet, zijn geluidsschermen geplaatst (kaart 25), maar die betekenen niet altijd een vooruitgang voor de beleving van de woonomgeving.

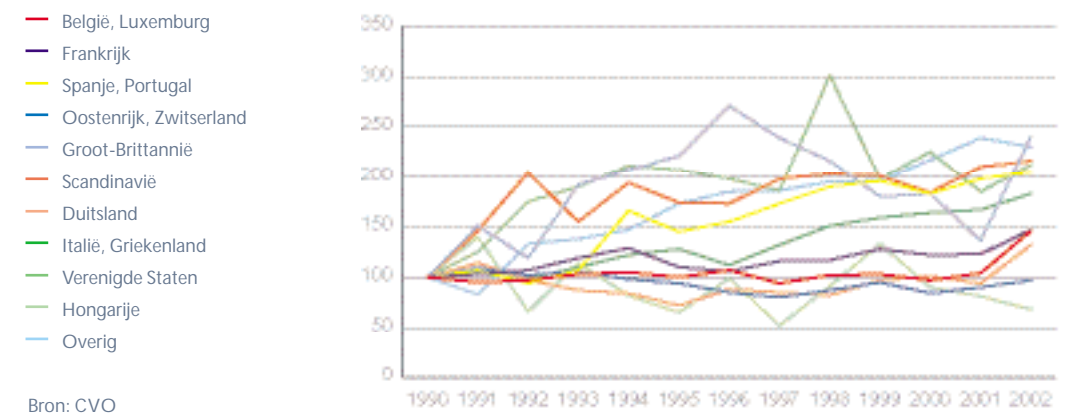
Conclusies De invloed van de belevenis- en vrijetijdsmaatschappij op de ruimte is groot. Dit is vooral af te lezen aan de spectaculaire verandering van het vrijetijdsaanbod. Traditioneel bestond dit uit door de overheid gefinancierde terreinen en voorzieningen, zoals parken, groengebieden, schouwburgen, musea, theaters en dergelijke. Dit aanbod neemt niet af, maar in aanvulling hierop is een zeer gevarieerd aanbod ontstaan in de vorm van megabioscopen, klimhallen, pret-parken en skihellingen, en dergelijke. Deze markt heeft weer aanknopingspunten gezocht bij ander aanbod in zowel de publieke als commerciële sfeer (detailhandel, sport, cultuur). De verruiming van het vrijetijdsaanbod zal altijd moeten wedijveren met het bestaande aanbod. Daarnaast moet de tijd die wordt besteed aan het totale vrijetijdsaanbod concurreren met andere tijdsbestedingen. De hoeveelheid vrije tijd in de samenleving neemt bovendien af. Er schuilt in de groei derhalve een gevaar.

Zijn er ook op de langere termijn wel voldoende klanten voor al het nieuwe aanbod? Of levert de som van de marktverwachtingen voor de afzonderlijke producten voor het totaal een illusoir toekomstbeeld op? In Metz (2002) voorspelt de directeur van het Nederlands Openluchtmuseum, Jan Vaessen, een dergelijke ontwikkeling voor het totale aanbod van musea, maar het is de vraag of niet hetzelfde gezegd kan worden over de multifunctionele voetbalstadions, megabioscopen, dierentuinen, attractieparken en gemeentelijke subtropische zwemparadijzen. Een dag blijft voor ieder mens uit slechts 24 uur bestaan. Een verkeerde inschatting van de vraag kan leiden tot faillissementen, leegstand en ruimteverspilling. De economische levensduur van het aanbod wordt korter dan de technische levensduur en belangrijker nog: de tijd om de investering terug te verdienen is korter dan de tijd die nodig is om opnieuw te investeren. Voor een deel wordt dit opgevangen door de bouw van multifunctionele gebouwen waar wel weer een andere attractie intrekt. Maar dat geldt niet voor alle activiteiten. Iedereen kent de aanblik van onherbergzame, lege parkeervlaktes rondom een voetbalstadion. Ook de panoramafoto's (pp. 104-129) geven een idee hoe deze ruimtes eruit zien als ze niet worden gebruikt.

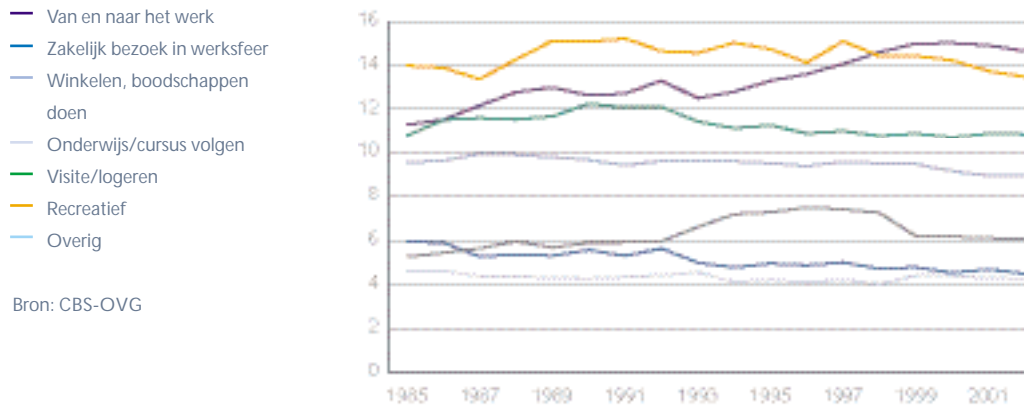
Figuur 21 Ontwikkeling vakanties en bestedingen tijdens vakantie totale Nederlandse bevolking, 1990-2003



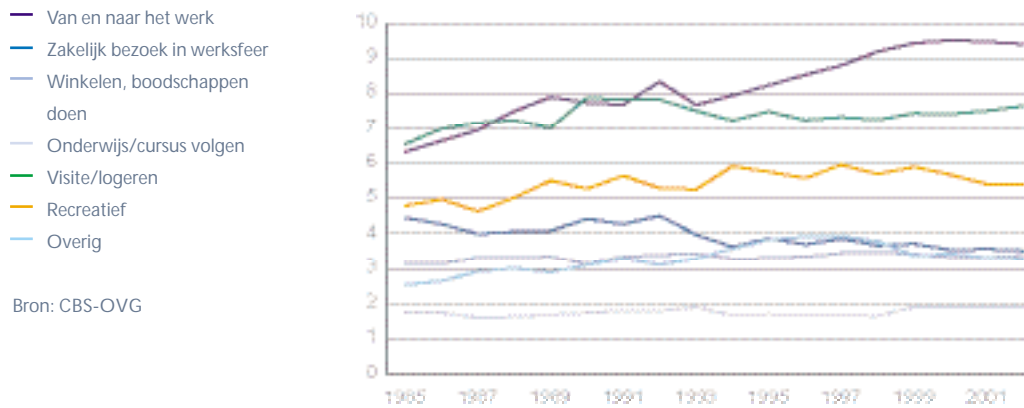
Figuur 22 Ontwikkeling aantal buitenlandse vakanties totale Nederlandse bevolking, 1990-2003 (1990=100)



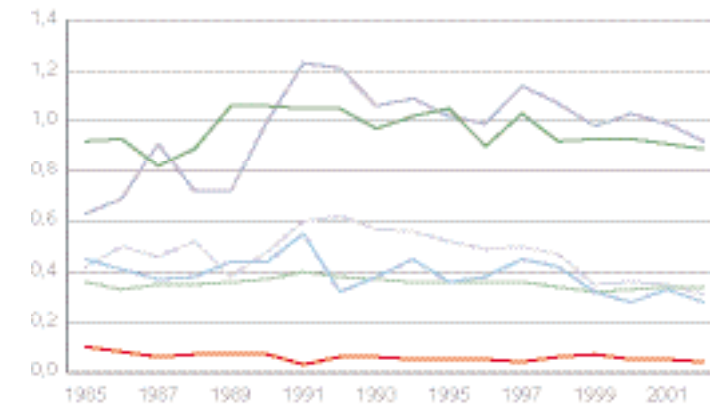
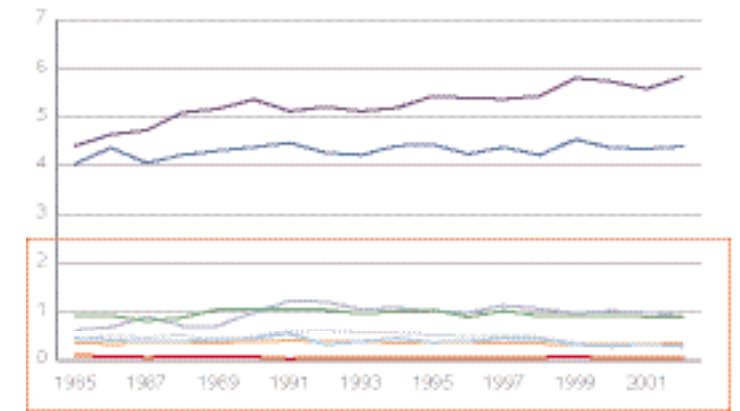
Figuur 23 Ontwikkeling reisduur per persoon per dag naar motief, 1985-2002



Figuur 24 Ontwikkeling reisaafstand per persoon per dag naar motief, 1985-2002



Figuur 25 Afgelegde afstand (km) per persoon per dag naar vervoerwijze voor de motieven 'recreatief' en 'visite/logeren', 1985-2002



Kaart 24 Verkeersintensiteit wegen in de zomer, 2000

Zomerintensiteit t.o.v.
gemiddelde jaarintensiteit

- Afname groter dan 15%
- Afname 0% tot 15%
- Toename 0% tot 10%
- Toename 10% tot 30%
- Toename groter dan 30%

Voertuigintensiteit motor-
voertuigen/dag

- 0-25.000
- 25.000-50.000
- 50.000-75.000
- > 75.000
- Overige rijkswegen
(geen gegevens)





 IKEA
 Voetbalstadions
 Efteling

Bron: AVV-Nederland als
Pretpark (2003)

De kaart laat de intensiteit van het gebruik van de wegen in de zomer in vergelijking met het jaargemiddelde zien. De intensiteit is op veel wegvakken groter dan het jaargemiddelde. Met name wegen in de kustgebieden, de afsluitdijk en de grensovergangen kennen een toename van meer dan 10% ten opzichte van het jaargemiddelde. Daarnaast is middels de breedte van de grijze bundel aangegeven wat de voertuigintensiteit van de wegen is. Dit wordt gemeten in het aantal motorvoertuigen per dag.



Kaart 25 Geluidsschermen, 2003

 Geluidsbeperking
 Provincieweg
 Rijksweg
 Woongebieden (2000)

Bron: AVV

De kaart laat de locatie van de geluidsschermen langs het hoofdwegennet zien. Op vrijwel alle locaties waar woongebied grenst aan het hoofdwegennet, zijn geluidsschermen geplaatst.



De behoefte aan menselijke contacten, het ontmoeten van gelijkgestemden en exploratie van de omgeving is van alle tijden. Maar de mogelijkheden voor exploratie en ontmoeting zijn in de hedendaagse samenleving, zowel qua aanbod als qua bereikbaarheid, oneindig veel groter dan vroeger. De cijfers over verplaatsingen spreken voor zich: de aantrekkelijke beleving bevindt zich niet naast de deur. Het aantal vakanties per jaar neemt toe evenals de afstand tot de bestemmingen. De timing van al deze verplaatsingen heeft ruimtelijke repercussies. Op bepaalde momenten begeeft Nederland zich massaal op weg om zich te verpozen, met alle ruimtelijke gevolgen van dien in de vorm van overbelaste infrastructuur en woongebieden. Dit wordt in de toekomst niet minder. De schaalvergroting maakt ook dat men massaal binnentreedt in de leefomgeving van anderen, in het bijzonder daar waar de openbare ruimte zich leent als podium voor evenementen.

Gemeentebesturen promoten het gebruik van de stad als podium actief als onderdeel van de verbetering van hun imago. Hun doelgroep zal grotendeels samenvallen met de mensen die veel willen beleven en hun vrije tijd actief besteden. De tweeverdieners uit dit boek zijn ook welkome bewoners, zeker in de oude wijken. De veranderde samenstelling van de bevolking die dit met zich meebrengt ('gentrification') leidt over het algemeen tot verbetering van het imago van stadswijken en tot waardeestijging van de huizen. De vragen die wij hier kunnen opperen maar niet beantwoorden, zijn in welke mate dit de verdeling van investeringen in de publieke ruimte scheef trekt en of buurten en wijken die voor deze bezoekers en bewoners oninteressant zijn onderbedeeld raken.

Het verdient overweging om 'nieuwe pleinen', nieuwe plaatsen van ontmoeting en vermaak, juist binnen te halen in achterstandswijken, om zo aan deze wijken een nieuwe betekenis te geven voor de hele netwerkstad. Reijndorp (2003) pleit uitdrukkelijk voor ruimtelijke vernieuwing van achterstandswijken met het doel ze te verbinden met de hele netwerkstad. De toekomst van de wijk en zijn bewoners moet naar zijn mening op dat niveau worden geplaatst. Hij wil dat bereiken door de vestiging van een uniek winkel- of cultureel aanbod om daarmee een nieuwe klantenstroom uit het hele stedelijke netwerk naar de wijk te lokken. In de Vlaardingse Westwijk is zoiets in het klein gerealiseerd. De oude verloederde winkelstrip is omgebouwd tot kunstboulevard (Smalenburg 2003). Reijndorp vraagt zich af of kwaliteiten van de aanwezige woonmilieus en met name de collectieve ruimtes gebruikt kunnen worden om achterstandswijken aantrekkelijk te maken voor bewoners van de hele netwerkstad. Het antwoord zou kunnen zijn om in achterstandswijken bewust de vestigingscondities te creëren voor nieuwe pleinen, juist omdat het publiek dat deze trekken uit de hele netwerkstad komt en zulke nieuwe pleinen behalve bereikbaarheid weinig eisen stellen aan de omgeving.

Het is duidelijk dat de ruimtelijke processen die in dit hoofdstuk zijn beschreven voorlopig niet tot stilstand zullen komen, dat ze van groot belang zijn voor de kwaliteiten van stad en land en derhalve nauwkeurig moeten worden gevolgd. Hier is sprake van een interessante uitdaging voor onderzoekers, aangezien bepaalde ontwikkelingen, zoals de in belang toegenomen decorfunctie van de ruimte, lastig met bestaand cijfermateriaal kunnen worden onderbouwd. Ook het verschijnsel implosion – de versmelting van functies waarbij het verschil tussen detailhandel, horeca, recreatie, cultuur en sport steeds verder vervaagt – stelt de onderzoeker voor problemen. De beschikbare data zijn immers gebaseerd op de traditionele scheiding van deze functies. De geschetste ruimtelijke ontwikkelingen zijn echter te belangrijk om niet te worden gevolgd.











Nieuwe pleinen

Van planum naar plaza Het woord plein stamt af van het Latijnse *planum* dat vlakte betekent. De eerste pleinen ontstonden ook in de vlakte, buiten de stadsmuren. Het waren kruispunten, waar gewone mensen elkaar ontmoetten en handel werd gedreven. Pleinen zijn van alle tijden. Ze hebben door de eeuwen heen uiteenlopende functies gehad, variërend van podium, marktplaats, vluchtplaats, gedenkplaats, religieuze en politieke verzamelplaats tot parkeerplaats en terras. Het zijn altijd plekken geweest waar wegen en mensen elkaar kruisen, waar iets te doen is, waar mensen komen om elkaar te ontmoeten en zich te vermaken.

De eerste pleinen binnen de stad ontstonden rond 1200-800 voor Christus in de Griekse stadstaten (*polis*) en werden agora genoemd, plaats van samenkomst. Op de agora kwamen vrije burgers bijeen om politiek te bedrijven. Het waren druk bezochte openbare ruimtes, doorgaans gelegen in het hart van de polis. Ze waren niet speciaal ontworpen, maar kregen hun vorm in een proces van uitbreiding, renovatie en verbouwing. In navolging van de Grieken legden de Romeinen in hun steden ook zulke pleinen aan: het *forum*, waarvan het Forum Romanum in Rome het beroemdste is.

Veel oude Nederlandse pleinen vinden hun oorsprong in de Middeleeuwen, en ook toen kregen ze geleidelijk hun vorm. De fysieke omstandigheden speelden daarin een grote rol. Bodemgesteldheid, wegen, rivieren en dijken en de bestaande bebouwing bepaalden in belangrijke mate de vorm van het plein. Veel Nederlandse pleinen waren uitsparingen in het stratennet en gaven de bezoeker het gevoel van ruimtelijke beslotenheid. De pleinen trokken veel publiek vanwege de markten, processies, optochten, strafvoltrekkingen en andere evenementen die er plaatsvonden en groeiden uit tot centrum van de stad en het stedelijk leven.

In de Italiaanse Renaissance werden pleinen gezien als onmisbaar onderdeel van de *città ideale*. Dit betekende dat pleinen steeds vaker bewust ontworpen werden. De vorm van het plein werd niet langer bepaald door het fysische milieu, maar door esthetische vormprincipes. De besloten pleinvorm uit de Middeleeuwen werd in de Renaissance vervangen door een open plein met uniforme bebouwing langs de randen en een standbeeld of een fontein in het midden. Deze nieuwe architectonische en stedenbouwkundige ideeën kregen in de Noordelijke Nederlanden nauwelijks navolging. Dit had te maken met de nuchtere handelsgerichte mentaliteit ten tijde van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. De welvarende kooplieden hadden behoefte aan marktpleinen, niet aan esthetische pleinen.

Rond de achttiende eeuw werden elders in Europa pleinen steeds vaker aangelegd om de stad te verfraaien en de stedelijke structuur

Literatuur

- Aalst, van I. en E. Ennen (2002), *Openbare Ruimten; tussen activiteit en attractiviteit: over de functie van openbare ruimten als identiteitsbepalende stedelijke landschappen*, Utrecht: NETHUR.
- Cate, A.M. ten (1991), *Nederlandse plein vooral een marktplein*, Heemschut 68/2: 5.
- Hajer, M. en A. Reijndorp (2001), *Op zoek naar nieuw publiek domein*, Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Hermans, W. (2003), *Over het ontwerpen van stadspaleizen*, Pleinenboek van Hogeschool voor de kunsten Utrecht, Utrecht: Hogeschool voor de kunsten.
- Jongepier, R. (1988), *Het openbaar stedelijke plein*, Delft: Delftse Universitaire Pers.
- Koerse, W. (2003), *Pleingedachten*, Pleinenboek van Hogeschool voor de kunsten Utrecht, Utrecht: Hogeschool voor de kunsten.
- Koolhaas, R., S. Boeri, S. Kwitter, D. Fabricius, N. Tazi, H.U. Obrist (2002), *Mutations*, Barcelona/Bordeaux: ACTAR/Arc en reve.
- Kooymans, D. (1999), *Machine en Theater: ontwerpconcepten van winkelgebouwen*, Rotterdam: Uitgeverij 010.
- Lemstra, A.K. (1991a), *Brabantse driehoekige pleinen*, Heemschut 68/2: 9-10.

van de stad te verbeteren. In Nederland gebeurde dat pas aan het begin van de twintigste eeuw. Wel leidden in de negentiende eeuw de enorme bevolkingsgroei en de industriële revolutie tot grote stadsuitbreidingen, waarbij als het zo uitkwam ook wel pleinen werden aangelegd, maar die waren meer bedoeld als uitwijkplaats voor de bewoners van deze benauwde wijken. In het beste geval werden er parken aangelegd op de stadsbolwerken, die vrijkwamen toen de Vestingwet van 1874 toestond dat de overbodig geworden vestingwerken werden gesloopt.

Pas toen de Woningwet van 1901 de positie van de stadsbesturen versterkte, verliep de stadsuitbreiding planmatiger en kregen ook in dit land pleinen een centrale rol ter verfraaiing en verlevendiging van de wijk. Stijl en visie van de ontwerper gingen de vorm bepalen. Het was het tijdperk van de tuinsteden waarin pleinen een ruimtelijk en sociaal middelpunt in de wijk vormden en omringd werden door laagbouw. Het principe van de ruimtelijke beslotenheid was aan het begin van de twintigste eeuw nog niet verlaten.

Pas het modernisme brak radicaal met deze traditie. De CIAM (*Congrès Internationaux d'Architecture Moderne*, opgericht in 1928) propageerde openheid, functiescheiding, clustering van voorzieningen en rationalisatie van het bouwproces. Dit nieuwe gedachtegoed sloeg in Nederland pas na de Tweede Wereldoorlog echt aan, eigenlijk vooral in de grote en middelgrote steden. In veel uitbreidingen werden wijken met ruime, open winkelpleinen aangelegd.

Vanaf eind zeventiger jaren raakte bij sommige architecten in Nederland het postmodernisme in de mode en werd in ontwerpen vrij geciteerd uit voorbeelden uit het verleden, maar een brede stroming is dit niet geworden. Vroege voorbeelden zien we in Almere en Houten, waar wederom besloten pleinen zijn aangelegd. Een recent voorbeeld is het Muzenplein in Den Haag. Toch is het typisch modernistische Nederland wel enigszins beïnvloed door het postmodernisme. Dit is bijvoorbeeld te zien aan de *restyling* van pleinen in de negentiger jaren (Jongepier 1988, Lemstra 1991b, Ten Cate 1991, De Vries 1990, Wagenaar 1999).

Nieuwe pleinen Eind twintigste eeuw deed zich, onder invloed van de toegenomen mobiliteit, massaconsumptie en massarecreatie opnieuw een omslag voor in de ontwikkeling van pleinen. De actieradius van de stedeling nam enorm toe. Zowel voor woon-werkverkeer als voor recreatie werden grotere afstanden afgelegd. De 'habitat' ging aanzienlijk meer dan de eigen woonstad bestrijken. In de stadscentra stegen de onroerendgoedprijzen, wat de grotere voorzieningen en centra voor massavermaak en consumptie deed uitwijken naar de periferie. Op goed bereikbare locaties, aan de stadsrand en langs snelwegen,

Lemstra, A.K. (1991b), *Het Nederlandse plein in internationaal perspectief; Nuchtere Nederland kent geen monumentale uniforme pleinen*, Heemschut 68/2: 6-7.

Metz, T. (2002), *Pret! Leisure en landschap*, Rotterdam: NAI Uitgevers.

Mommaas H. (2003), *Tussen verworping en wederopstanding: het postmoderne plein'*, Pleinenboek van Hogeschool voor de kunsten Utrecht, Utrecht: Hogeschool voor de kunsten.

NRC (2003), B. Hulsmán, *Lelijk Nederland*, NRC, 3 september 2003: 26.

NRC (2003), J. Libbenga, *In de shopping mall is het altijd lente*, NRC, 12 december 2003.

Ritzer, G. (1999), *Enchanting a Disenchanted World: Revolutionizing the Means of Consumption*, Thousand Oakes: Pine Forge Press.

Tilman, H. (1999), *De cosmetica voorbij: stadspleinen voor een heterogene samenleving*, De architect, Dossier 10 pleinen, november 1999: 12-22, Den Haag: Uitgeverij Ten Hagen & Stam BV, Utrecht: DGW/Nethur partnership.

Volkskrant (2003), B. Witman, *Plein-evolutie*, Volkskrant, 11 september 2003: 9.

Volkskrant (2004), M. van Hulsten, *Anti-architectuur*, Volkskrant, 8 januari 2004.

ontstonden steeds vaker plekken die dienst doen als plein, maar niet met dat doel waren aangelegd: winkelplaza's, meubelboulevards, ziekenhuizen, intercitystations, luchthavens, benzinestations, pretparken en recreatieparadijzen. Economische principes bepaalden de vorm: het moest functioneel zijn en een hoog rendement opleveren.

Dit soort plekken zou men 'nieuwe pleinen' kunnen noemen. Nieuw, omdat zij een ongebruikelijke vorm hebben, zich bevinden op ongebruikelijke plaatsen, soms tijdelijk van karakter zijn en functioneren op het schaalniveau van het stedelijk netwerk. Pleinen, omdat hun functie niet afwijkt van andere pleinen. Het zijn concentratiepunten van sociaal leven, waar mensen samenkomen om elkaar te ontmoeten en zich te vermaken.

Met nieuwe pleinen wordt dus niet bedoeld recent aangelegde pleinen à la het Schouwburgplein in Rotterdam of Plein 1992 in Maastricht. Een nieuw plein staat in dit boek voor een geheel nieuw type plein: losgeweekt van de fysieke omgeving, met een mengsel van functies. Ze vormen een eigen binnenwereld. De belangrijkste aantrekkingskracht van het plein is de sfeer die er heel bewust wordt gecreëerd (Hajer en Reijndorp 2001, Tilman 1999, Mommaas 2003, Hermans 2003, Koerse 2003, Van Hulten 2004).

Bataviastad is een voorbeeld van zo'n nieuw plein. Het is openlucht-museum, winkelcentrum, horecagelegenheid, concertpodium en terras in één. Deze versmelting van functies is typisch voor nieuwe pleinen. De Amerikaanse econoom Ritzer noemt dit *implosion*. En juist de magie die door deze versmelting van functies ontstaat lokt de mensen naar het plein. Zo kan een op zichzelf nietszeggende of onaantrekkelijke plek een levendig plein worden (Ritzer 1999).

Ook een weiland in de polder kan een plein zijn. Jaarlijks treffen in augustus drie dagen lang 60.000 bezoekers van Lowlands elkaar in de buurt van Biddinghuizen. Tijdens deze periode verandert het weiland in een plein. Na afloop van het festival keert de rust terug, verkrijgt het gebied zijn oorspronkelijke staat en houdt het plein op te bestaan.

Het dak van het Wetenschap en Techniek Centrum NEMO (vooreen New Metropolis) in Amsterdam is een plein. Het tweehonderd meter lange, schuin oplopende dak is openbaar terrein, een terras op het zuiden, dat in de zomermaanden bezoekers een prachtig uitzicht biedt over de oude binnenstad van Amsterdam. In de winter is het terras verdwenen, blijven de bezoekers weg en verandert het plein weer in een dak.

Deze tijdelijkheid is kenmerkend voor veel nieuwe pleinen en kan variëren van één dag tot een paar jaar. De nieuwe pleinen bestaan zolang ze in gebruik zijn. Zodra de bezoekers verdwijnen houdt het plein op te bestaan en blijft er niets anders over dan een weiland, een dak, asfalt, of welke leegte dan ook.

Vries, B. de (1990) *De pleinen van Nederland: een typologische analyse van het Nederlandse stadsplein*, Utrecht: Matrijs.

Wagenaar, M. (1999), *Pleinen, parken en boulevards vorm en vulling van het publieke domein*, SCP, De stad op straat; de openbare ruimte in perspectief, 39-58.

Wouden, R. van der (1999), *De stad op straat: de openbare ruimte in perspectief*, Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Wouden, R. van der (2000), *Meervoudig ruimtegebruik als culturele opgave*, Nova Terra 2/2: 35-39.

In een markthal op een veilingterrein in Beverwijk wordt de Zwarte Markt gehouden. Het is een op zich weinig aantrekkelijke plek langs de snelweg. Toch trekt het op drukke dagen ruim 20.000 bezoekers. Wat maakt dat zoveel mensen naar deze plek toekomen? Het antwoord is de bijzondere sfeer die er binnen heerst.

De omgeving van het nieuwe plein kan van alles zijn, van landelijk gebied, stadsrand en stad tot binnenstad. Nieuwe pleinen vormen hun eigen wereld. Als een nieuw plein maar op een goed bereikbare plek ligt waar veel bezoekers gemakkelijk kunnen komen, nabij station of snelweg, dan is de directe omgeving verder niet zo relevant meer. Het succes zit in de vormgeving van de binnenruimte, die het verblijf voor bezoekers zo aangenaam mogelijk maakt. Door airconditioning, roltrappen, de omvang van de ruimte, de afwezigheid van klokken en ramen, wordt een comfortabele ruimte gecreëerd die de bezoeker imponeert, hem de tijd doet vergeten en aanzet tot geld uitgeven. De directe omgeving mag dan afwezig zijn voor de bezoekers van het plein, door de schaal van het gebouw, de geluidsoverlast, de files en het afval die het produceert, is het nieuwe plein wel degelijk nadrukkelijk aanwezig in zijn omgeving (Koolhaas 2002, Kooymans 1999, Ritzer 1999).

Van plaza naar planum Wat ooit begon op een kruispunt van wegen in de vlakke, zonder enig voorschrift over hoe het eruit moest zien, kreeg in de loop van de geschiedenis een stedelijke vorm en werd van praktische uitsparing in het stratenpatroon tot object van esthetische principes en verheven doelen van architecten en stedenbouwers. Met de komst van de nieuwe pleinen is daar weinig van over. Wat bleef is de functie van het *planum*: openbare plaatsen waar iets te doen is, waar mensen elkaar tegenkomen en zich vermaken – concentratiepunten van het sociale leven.













Een land voor alle wensen?

Wie doet de dagelijkse boodschappen nog dagelijks? Weinigen. Eenmaal per week wordt de auto op de parkeerplaats van de supermarkt volgeladen met boodschappen, die vervolgens naar voorraadkast, koelkast en vrieskast thuis worden versleept. Dat daardoor dorps- en buurtwinkels in de problemen komen en wellicht voorgoed hun deuren sluiten lijkt op het eerste gezicht slechts een probleem voor de betreffende winkeliers. Of ligt dit toch wat genuanceerder?

Het explosief toegenomen autobezit en de enorm toegenomen automobilititeit hebben geleid tot een toename van de overlast door het verkeer: parkeerproblemen in stadswijken, verkeerslawaaï, uitlaatgassen, een druk straatbeeld en onveilige situaties. Wat kunnen we anders dan dit accepteren en accommoderen?

Het gedrag van individuen heeft niet alleen gevolgen voor de ruimte om hen heen maar ook voor anderen en de hen omringende ruimte. De een zijn plezier is de ander zijn herrie, maar ook: de een zijn gedrag is de ander zijn gemak. In dit hoofdstuk brengen we enkele van de indirecte en veelal onbedoelde ruimtelijke gevolgen in beeld van de noodzaak en wens van individuen om zoveel mogelijk activiteiten binnen een beperkte tijd te ondernemen (zie hoofdstuk 'Geen tijd') en het streven van individuen zoveel mogelijk te beleven (zie hoofdstuk 'Alle tijd'). Komen door dit soort gedrag en bij het accommoderen van deze behoeften (eisen en wensen) wellicht andere behoeften (van dezelfde mensen of van anderen) in de knel? Is Nederland nog steeds een land voor alle wensen? Gaat de steeds dominantier wordende levensstijl van veel moeten doen en veel willen beleven mogelijk ten koste van de leefsituatie of ruimtelijke mogelijkheden van anderen? Op welke plekken manifesteren zich deze knelpunten? Met andere woorden: tekenen zich hierdoor bepaalde ruimtelijke keuzevraagstukken af?

Andere behoeften in de knel? In zijn individuele en collectieve strevingen en gedrag komt de mens de ruimte voortdurend tegen. Wanneer de inrichting van de ruimte niet voldoet aan deze strevingen en aan de eisen van de moderne tijd kan dit leiden tot aanpassingen, hetzij van de ruimte, hetzij van het gedrag. Er bestaat zo een continue wisselwerking tussen behoeften, gedrag en ruimte, tussen maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuwe leefstijlen, gedragingen, behoeften en mogelijkheden om die behoeften te realiseren leiden tot nieuwe ruimtelijke configuraties, hetzij geleidelijk, hetzij abrupt. Op hun beurt accommoderen, bevorderen, bemoeilijken of verhinderen nieuwe ruimtelijke configuraties bepaalde andere behoeften, strevingen, leefstijlen en ruimtelijke gedragingen.

De ruimte om ons heen verandert voortdurend. In veel gevallen vergemakkelijkt en veraangenaamt dit ons dagelijkse leven, maar in sommige gevallen niet. Het streven van individuen naar een comfortabel en efficiënt, maar ook gevarieerd dagelijks leven leidt tot een druk bestaan en tot de behoefte aan zoveel mogelijk belevenissen. In de vorige hoofdstukken hebben we laten zien dat het tegemoetkomen aan en accommoderen van deze behoeften omvangrijke ruimtelijke effecten heeft. In dit hoofdstuk confronteren wij de ruimtelijke effecten van deze steeds dominanter wordende stijl van leven met enkele andere collectieve en individuele eisen aan de ruimte. Komen er bij een dergelijke confrontatie ruimtelijke knelpunten en keuzevraagstukken aan het licht?

De ruimtelijke effecten van de noodzaak van vele individuen om zoveel mogelijk activiteiten binnen een beperkte tijd te ondernemen en hun streven zoveel mogelijk te beleven, hebben consequenties voor het realiseren van andere behoeften, zowel van diezelfde individuen als van anderen. Het gaat dan om consequenties voor individuele behoeften, maar ook om consequenties voor collectieve strevingen. De consequenties voor individuele behoeften zijn per definitie specifiek, hetzij voor bepaalde behoeften hetzij voor bepaalde individuen of groepen. De consequenties voor collectieve strevingen zijn in theorie generiek – want algemeen geldend – maar zullen in de praktijk ruimtelijk zijn uitgesorteerd en daarmee eveneens specifiek zijn, voor bepaalde locaties en wellicht daardoor voor bepaalde groepen. Giddens (1984) wees er reeds op dat ook dergelijke onbedoelde effecten van maatschappelijke ontwikkelingen structurerend zijn voor maatschappij en ruimte (zie ook Hooimeijer 1992). De lusten en lasten als gevolg van bepaalde maatschappelijke ontwikkelingen zijn bijna per definitie ongelijk over de ruimte verdeeld.

De ruimtelijke gevolgen van het veel moeten doen en veel willen beleven hebben onbedoelde consequenties voor zowel andere individuele behoeften als voor enkele collectieve strevingen. Hoewel deze indirecte ruimtelijke gevolgen nauwelijks zijn te isoleren van de ruimtelijke effecten van andere maatschappelijke ontwikkelingen en het bovendien lastig is om hierbij eenduidige causale relaties vast te stellen, mogen we niettemin veronderstellen dat de veranderde en veranderende ruimtelijke configuratie consequenties heeft voor:

- het individuele streven naar een efficiënt dagelijks leven, waarbij het aantal mogelijkheden om verschillende activiteiten te ontplooiën zo groot mogelijk en de hoeveelheid reistijd om dergelijke activiteiten te ontplooiën zo klein mogelijk is;
- de individuele behoefte aan rust, ontspanning en onthaasting;
- de individuele behoefte aan ontmoetingen met anderen;
- het collectieve streven naar een veilige en gezonde leefomgeving.

In de volgende paragrafen zullen we deze veronderstellingen nader concretiseren en trachten te confronteren met de werkelijkheid aan de hand van een beperkt aantal indicatoren. Daarbij redeneren we vanuit de woning. Deze kan immers worden gezien als uitvalsbasis voor het ondernemen van allerlei noodzakelijke en gewenste activiteiten, en bovendien als potentieel rustpunt in een druk en belevenisrijk bestaan.

Ruimte voor versnelling? Het veel moeten doen en veel willen beleven zijn onderdeel van het dagelijkse leven van grote aantallen mensen. Bij het streven naar een efficiënt en gevarieerd dagelijks leven is het van belang dat verschillende activiteiten (bijvoorbeeld werken, winkelen en recreëren) zonder al te veel moeite en reistijd kunnen worden uitgevoerd. Hoe meer activiteitenplaatsen en hoe meer verschillende soorten daarvan binnen het bereik van individuen vallen, hoe efficiënter hun dagelijks leven. De vraag kan dus worden gesteld vanuit welke woonplekken de mogelijkheden voor een dergelijk druk en gevarieerd dagelijks leven het grootst dan wel het geringst zijn. Op welke woonplekken is de afhankelijkheid van de auto het grootst?

Deze vragen zijn met name van belang aangezien er sprake is van een continue verandering van de dagelijkse leefomgeving en in het bijzonder van het locatiepatroon van allerlei activiteitenplaatsen, zoals publieke voorzieningen, winkels, vrijetijdsvoorzieningen en werkgelegenheidslocaties. De vergroting van de efficiency in het dagelijks leven voor de één – als gevolg van een bundeling van voorzieningen op locaties die met de auto goed te bereiken zijn – zou immers ten koste kunnen gaan van de efficiency in het dagelijks leven van een ander die niet over een auto beschikt. Het verdwijnen van buurt- en dorpswinkels is hiervan een treffend voorbeeld (zie Van Dam 1995; De Leede & Lensink 1993).

Verschiedende groepen ervaren vanuit dezelfde woonlocatie uiteenlopende mogelijkheden om activiteiten te ontplooiën, terwijl gelijke groepen vanuit verschillende woonlocaties uiteenlopende mogelijkheden ervaren om activiteiten te ontplooiën. De actieradius (het bereik) van individuen is niet alleen van individuele kenmerken (hulpbronnen) maar ook van kenmerken van hun woonlocatie (beperkingen) afhankelijk (Huigen 1986; zie ook Van Dam 1995; Dijkstra 1996). Vooral de omstandigheid of men al dan niet over een auto beschikt speelt hierbij een belangrijke rol.

Teneinde de ruimtelijke differentiatie in actieradius vrij grof en indicatief in beeld te brengen hebben we twee bereikbaarheidsanalyses uitgevoerd. De eerste daarvan betreft de cumulatieve bereikbaarheid van supermarkten, basisscholen en apotheken. Daarbij werd nagegaan of deze voorzieningen binnen 400 meter van de woning aanwezig zijn. Nog geen tien procent van de bevolking treft deze drie

voorzieningen binnen 400 meter (5 minuten lopen) van de eigen woning aan (tabel 15); 30 procent vindt minstens twee van deze voorzieningen op minder dan 400 meter afstand. De ruimtelijke verschillen zijn, zoals verwacht, groot: in zeer sterk stedelijke gebieden vindt bijna een kwart van de inwoners deze drie dagelijkse voorzieningen binnen 400 meter van de woning; meer dan de helft van de inwoners hoeft niet verder dan 400 meter te lopen om twee van deze drie voorzieningen te bereiken. Op het platteland (weinig stedelijke en niet-stedelijke gebieden) dient de helft van de bevolking meer dan 400 meter af te leggen om één van deze voorzieningen te bezoeken (tabel 15, kaart 26).

De tweede bereikbaarheidsanalyse betreft de bereikbaarheid van drie vrijetijdsvoorzieningen: een horecavoorziening, een bioscoop of theater en een bibliotheek. Hierbij werd een afstand van vijf kilometer vanaf de woning (een kwartier fietsen) gehanteerd. Ruim 60 procent van de bevolking vindt al deze drie voorzieningen binnen vijf kilometer van de eigen woning (tabel 16); bijna 95 procent vindt minstens twee van deze voorzieningen op minder dan vijf kilometer afstand. Ook hier zien we dat deze percentages in de stedelijke gebieden hoger liggen dan op het platteland. Maar zelfs op het platteland treft 76 tot 97 procent van de inwoners minstens twee van deze voorzieningen (meestal horeca en bibliotheek) binnen vijf kilometer van zijn woning aan. In kaart 27 is te zien dat het aantal plekken van waaruit deze drie voorzieningen binnen vijf kilometer te bereiken zijn weliswaar gering is, maar dat daar wel het grootste deel van de Nederlandse bevolking woont. Het aantal inwoners dat geen enkele van deze voorzieningen binnen vijf kilometer van de woning aantreft is te verwaarlozen (tabel 16).

Onze bereikbaarheidsanalyses suggereren dan ook dat de indirecte en onbedoelde consequenties van het veranderde winkelgedrag en vrijetijdsgedrag van drukke huishoudens voorlopig nog nauwelijks gevolgen hebben voor de keuzemogelijkheden ten aanzien van gebruik van voorzieningen in de directe woonomgeving door andere, minder drukke en mogelijk minder mobiele groepen.

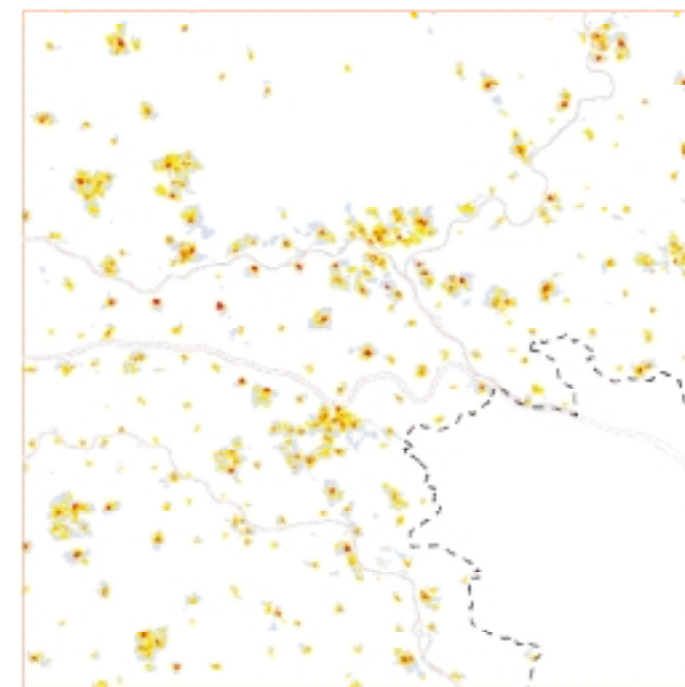
Toch mag dit bereikprobleem in met name plattelandsgebieden niet worden onderschat. De afhankelijkheid van de auto is in die gebieden het grootst. Autoloze groepen zijn op het platteland voor een groot deel aangewezen op het openbaar vervoer. Het draagvlak van het openbaar vervoer op het platteland staat echter onder grote druk en de waardering van de mogelijkheden van openbaar vervoer in de woonomgeving is er bijzonder gering (WBO 2002). Juist in een groten-deels automobiele en individualistische samenleving mag een dergelijk vraagstuk niet worden vergeten of weggeredeneerd.

Kaart 26 Cumulatieve bereikbaarheid van supermarkten, basisscholen en apotheken, per woongebied in Regiolab, 2003

Aantal voorzieningen
 ■ Alle drie
 ■ Twee
 ■ Een
 ■ Geen

Bron: Locatus, CFI;
 bewerking RPB

Welke van deze drie typen voorzieningen zijn aanwezig binnen 400 meter van de woning?



Tabel 15 Bereikbaarheid van supermarkten, basisscholen en apotheken in Nederland: aandeel (%) van de bevolking dat geen, één, twee of drie van deze voorzieningen aantreft binnen 400 meter van de woning, naar stedelijkheid van postcodegebied, 2003

Aantal voorzieningen binnen 400 meter	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk	Totaal
Alle drie	23,8	9,8	7,8	5,4	2,1	9,7
Twee	31,0	21,8	17,2	15,0	14,9	20,0
Een	28,3	35,6	34,7	32,2	29,0	32,2
Geen	16,9	32,8	40,3	47,3	54,0	38,2
Aantal inwoners (* 1000)	2.963	3.730	3.159	3.243	3.006	16.101

Bron: Locatus, CFI,
 CBS Bevolking 2002;
 bewerking RPB

Ruimte voor vertraging? Naast het streven naar een efficiënt en gevarieerd dagelijks leven hebben mensen behoefte aan rust en ontspanning, aan momenten van onthaasting en vertraging. Juist in een druk dagelijks leven is de behoefte aan tijdelijke rust en ontspanning groot. Een ruime woning, een rustige woonomgeving en de mogelijkheden om op korte afstand deze rust te vinden, dragen niet alleen bij aan de bevrediging van deze behoefte aan rust en ontspanning, maar tevens aan de behoefte aan variatie in het dagelijkse bestaan en de dagelijkse leefomgeving. De vraag kan echter worden gesteld of de mogelijkheden tot onthaasting en vertraging geen schaarse goederen zijn geworden in de tegenwoordige samenleving die steeds drukker en rustelozter wordt en de leefomgeving die in samenhang daarmee continu veranderent en steeds voller en luider wordt.

Uit tabel 17 kunnen we twee algemene trends afleiden. Ten eerste is het aandeel verplichte taken (arbeid, onderwijs, huishouden, zorg) in de totale tijdsbesteding de laatste decennia geleidelijk toegenomen en het aandeel vrijetijdsactiviteiten (inclusief slapen) in de tijdsbesteding navenant afgenomen (zie ook Breedveld & Van den Broek 2003). Ten tweede zien we een lichte daling van het aandeel van de tijd dat thuis wordt doorgebracht ten gunste van de hoeveelheid tijd die buitenshuis – en dan vooral buiten de eigen woonplaats – wordt doorgebracht. Ondanks deze trends is de eigen woning nog steeds veruit de belangrijkste plek waar de vrije tijd wordt doorgebracht, zelfs indien we het slapen buiten beschouwing zouden laten.

Over het aantal kamers in woningen in Nederland is in het hoofdstuk 'Geen tijd!' al het een en ander gezegd. Hier richten we onze aandacht op de tuin, een belangrijke plek bij het huis voor ontspanning en vertraging. Bijna 70 procent van alle huishoudens in Nederland woont in een huis met een tuin. Dit percentage varieert van 40 procent van de huishoudens in zeer sterk stedelijke gemeenten tot 95 procent van de huishoudens in niet-stedelijke gemeenten. Driekwart van de 1,9 miljoen huishoudens zonder tuin woont in een (zeer) sterk stedelijke gemeente. In de vier grootste gemeenten heeft slechts 36 procent van de huishoudens de beschikking over een tuin (WBO 2002).

Niet alleen op het punt van privé-groen, maar ook wat betreft de hoeveelheid openbaar en semi-openbaar groen zijn de inwoners van de grote steden minder goed bedeed (kaart 28). In de Randstad moet het beschikbare groen met velen worden gedeeld. Een opvallend en wellicht ironisch gegeven is overigens wel dat in de drie westelijke provincies naar verhouding veel gebieden als stiltegebied zijn aangewezen (kaart 29).

Hetzelfde geldt voor de hoeveelheid recreatiegebied (natuurgebieden en recreatieterreinen zoals parken, sportterreinen en volkstuinten) in de nabijheid van de woning. Met name deze laatste categorieën grondgebruik kunnen bij uitstek als stedelijk recreatiegebied worden

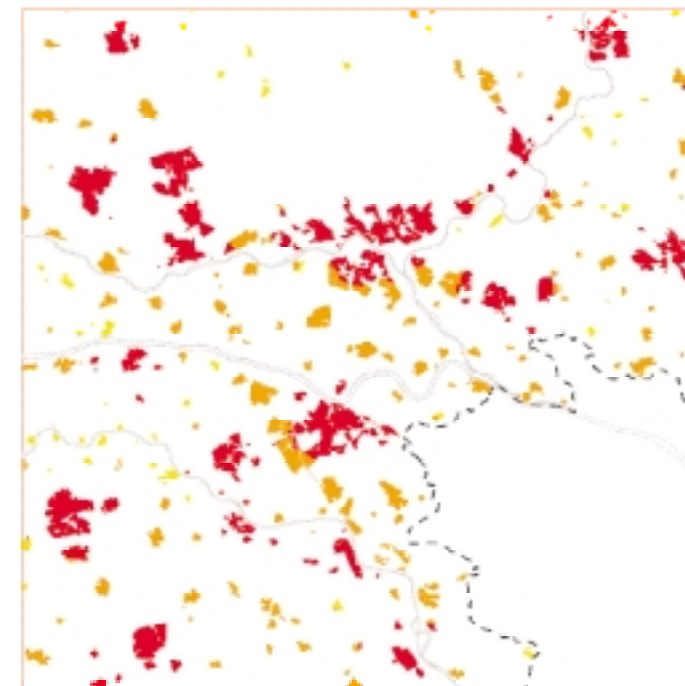
Kaart 27 Cumulatieve bereikbaarheid van cafés, bioscopen en bibliotheken, per woongebied in Regiolab, 2003

Aantal voorzieningen
 ■ Alle drie
 ■ Twee
 ■ Een
 ■ Geen

Bron: Locatus; bewerking RPB

Welke van deze drie typen voorzieningen zijn aanwezig binnen 5 kilometer van de woning?

De kaarten voor heel Nederland zijn te vinden op www.ruimtelijkplanbureau.nl/ruimtemonitor.



Tabel 16 Bereikbaarheid van horecavoorzieningen, bioscopen/theaters en bibliotheken in Nederland: aandeel (%) van de bevolking dat geen, één, twee of drie van deze voorzieningen aantreft binnen 5 kilometer van de woning, naar stedelijkheid van postcodegebied, 2003

Aantal voorzieningen binnen 400 meter	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk	Totaal
Alle drie	98,0	89,4	65,4	38,4	14,1	61,9
Twee	2,0	10,3	32,9	58,1	62,3	32,5
Een	0,0	0,3	1,7	3,4	23,2	5,4
Geen	0,0	0,0	0,0	0,1	0,4	0,1
Aantal inwoners (* 1000)	2.963	3.730	3.159	3.243	3.006	16.101

Bron: Locatus, CBS Bevolking 2002; bewerking RPB

Kaart 28 Oppervlakte openbaar groen (parken, bossen, natuurgebieden, recreatie-terreinen) en semi-openbaar groen (sportvelden, volkstuinten, begraafplaatsen) per woning, per gemeente

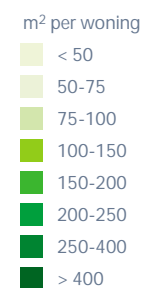
bestempeld (tabel 18, zie ook kaart 16 in hoofdstuk 'Alle tijd'). In minder verstedelijkte en landelijke gebieden komen deze typen grondgebruik veel minder voor in de onmiddellijke nabijheid van woongebieden. Het tekort aan privé-groen in de steden wordt dus enigszins gecompenseerd door de aanwezigheid van ander groen, in de vorm van recreatiegebied, in de woonomgeving.

Dit alles wordt weerspiegeld in de waardering van het groen in de woonomgeving. De tevredenheid met het groen in de buurt is groot: 72 procent van de inwoners van zeer sterk stedelijke postcodegebieden is tevreden tot zeer tevreden met het groen in de buurt. Dit percentage loopt licht op naarmate de stedelijkheid (de adressendichtheid) van het postcodegebied waar men woont afneemt: van 79 procent in sterk stedelijke gebieden tot 88 procent in niet-stedelijke gebieden. In (zeer) sterk stedelijke gebieden is 18 procent respectievelijk 13 procent van de inwoners ontevreden over het groen in de buurt, in niet-stedelijke gebieden geldt dit voor slechts 6 procent van de inwoners (WBO 2002).

Het drukke leven van velen, met als gevolg een groeiend aantal verplaatsingen, leidt tot een toenemende onrust en geluidsoverlast in de woonomgeving. Kaart 30 geeft de cumulatieve geluidsbelasting door weg-, rail- en vliegverkeer in Nederland weer. Vooral in de Randstad is het luidruchtig. Uitgesplitst naar provincie blijkt dat in de drie westelijke provincies ruim 85 procent van de woningen een cumulatieve geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A) heeft (tabel 19). Voor Nederland als geheel ligt dit op 77 procent; 19 procent van de woningen in Nederland kent zelfs een cumulatieve geluidsbelasting van meer dan 60 dB(A). De geluidsoverlast door het verkeer voor velen is dan ook een van de keerzijden van het drukke bestaan. Het aandeel van de bevolking dat aangeeft regelmatig geluidhinder van verkeer en/of bedrijvigheid te ervaren ligt in Drenthe (27 procent) en Zeeland (29 procent) het laagst, en in Noord-Holland (53 procent) en – verassend – in Limburg (53 procent) het hoogst. Vooral het vliegverkeer draagt bij aan de ervaren geluidsoverlast: 30 procent van de Nederlanders ondervindt hier hinder van (CBS). Bij deze gegevens dient overigens te worden aangetekend dat het hier gaat om indicatieve cijfers, gezien de 'beperkte' steekproefomvang van zo'n 10.000 respondenten in het CBS-onderzoek.

De ervaren geluidsoverlast in de buurt blijft echter een belangrijke indicator voor de beleving en waardering van de directe woonomgeving. Hierbij scoren, zoals verwacht, stedelijke gebieden minder goed dan minder verstedelijkte en landelijke gebieden. De overlast door omwonenden en de geluids- en stankoverlast zijn er groter dan in minder verstedelijkte gemeenten. De verschillen in ervaren overlast tussen stedelijke enerzijds en minder verstedelijkte en landelijke gemeenten anderzijds zijn groot, opvallend genoeg met uitzondering

Kaart 28 Groen in de woonomgeving, 1996



Bron: RIVM, Alterra



Tabel 17 Bestede tijd aan verplichte en onverplichte taken, naar plaats van activiteit, in aantal uren per week, 1975-2000

	1975	1980	1985	1990	1995	2000
Thuis						
arbeid, huishouden, zorg, onderwijs	31,0	32,1	31,1	30,0	29,0	29,4
ontspanning en vrijetijdsbesteding	90,9	90,8	90,1	88,9	87,3	89,0
In woonplaats						
arbeid, huishouden, zorg, onderwijs	16,3	15,2	14,2	14,2	14,9	15,4
ontspanning en vrijetijdsbesteding	9,5	9,1	9,3	8,8	9,6	7,8
Buiten woonplaats						
arbeid, huishouden, zorg, onderwijs	11,5	12,3	13,9	15,9	16,9	17,0
ontspanning en vrijetijdsbesteding	8,8	8,6	9,5	9,6	10,3	9,4
Totaal						
arbeid, huishouden, zorg, onderwijs	58,8	59,9	59,2	60,1	60,7	61,8
ontspanning en vrijetijdsbesteding	109,2	108,5	108,9	107,3	107,1	106,2

Bron: SCP-TBO

Kaart 29 Stiltegebieden in Nederland, 2003

■ Stiltegebied

Bron: RIVM; Provincies



Kaart 30 Cumulatieve geluidsbelasting in Nederland, 2001

Cumulatieve geluidsbelasting
in dB(A)

- < 40
- 41-50
- 51-60
- 61-70
- > 70

Bron: RIVM

Cumulatieve geluidsbelasting
door rail-, weg- en vliegverkeer.
Gemiddelde geluidsbelasting
over een jaar, uitgedrukt in dB(A),
waarbij rekening is gehouden
met de grotere hinderlijkheid van
geluid tijdens de avond en nacht



Tabel 18 Nabijheid van recreatiegebied: aandeel (%) van de bevolking naar aandeel recreatiegebied binnen 2 kilometer van de woning, naar stedelijkheid van postcodegebied, 2000

Percentage recreatiegebied binnen 2 kilometer	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk	Totaal
< 5	4,6	4,2	17,5	30,0	48,5	20,4
5-10	25,6	29,3	30,1	29,6	19,0	26,9
10-15	31,8	28,9	21,1	14,8	10,9	21,7
15-20	19,8	18,2	12,9	8,0	7,0	13,3
> 20	18,3	19,5	18,4	17,7	14,6	17,8
Aantal inwoners (* 1000)	2.963	3.730	3.159	3.243	3.006	16.101

Bron: CBS Bodemstatistiek, CBS Bevolking 2002; bewerking RPB

Tabel 19 Geluidsoverlast in de woonomgeving: aandeel (%) woningen met een cumulatieve geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A), naar provincie, 2001

	% oppervlakte met een geluidsbelasting van > 50 dB(A)	% woningen met een geluidsbelasting van > 50 dB(A)
Groningen	19	64
Friesland	18	52
Drenthe	23	57
Overijssel	31	71
Flevoland	24	53
Gelderland	36	74
Utrecht	58	88
Noord-Holland	52	86
Zuid-Holland	54	84
Zeeland	20	54
Noord-Brabant	35	76
Limburg	43	74
Nederland	34	77

Bron: RIVM

Tabel 20 Beleving en waardering van de woonomgeving: ervaren (geluids)overlast in de buurt, 2002, in %

Vraag	Antwoord	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk	Totaal
Overlast door directe burens?	Vaak	8	6	5	4	3	5
	Soms	18	13	12	8	8	12
	(bijna) Nooit	74	81	83	88	89	83
Overlast door overige omwonenden?	Vaak	9	6	5	3	2	5
	Soms	22	17	14	10	9	15
	(bijna) Nooit	69	77	81	87	89	80
Geluidsoverlast algemeen?	Vaak	16	14	11	8	6	12
	Soms	29	24	21	19	17	23
	(bijna) Nooit	55	62	68	73	77	65
Stankoverlast?	Vaak	12	8	6	4	3	7
	Soms	24	16	14	14	14	16
	(bijna) Nooit	64	76	81	82	83	77
Overlast van het verkeer?	Vaak	15	14	12	10	10	13
	Soms	22	18	18	17	16	19
	(bijna) Nooit	63	68	70	73	74	69

Bron: WBO

van de ervaren verkeersoverlast, waarbij de verschillen beduidend geringer zijn (tabel 20). Verkeersoverlast is niet alleen een significant, maar ook een vrij algemeen ervaren probleem.

Ruimte voor ontmoeting? Heeft de levensstijl van veel moeten doen en veel willen beleven onbedoelde effecten op de sociale samenhang van de maatschappij? Ondanks de individualisering van de samenleving vindt het veel moeten doen en veel willen beleven immers vooral samen met anderen plaats, bedoeld en onbedoeld. Er kan worden verondersteld dat het aantal sociale contacten daardoor sterk is toegenomen, maar dat tegelijkertijd veel van deze contacten steeds vluchtiger zijn geworden. Daarbij zijn sociale netwerken over een steeds groter gebied gespreid en zijn de gerichtheid op, de binding met en de afhankelijkheid van de directe woonomgeving sterk verminderd of op zijn minst van karakter veranderd. De trend van het veel moeten doen en veel willen beleven zou daardoor vooral op lokaal niveau (buurten, wijken en dorpen) consequenties kunnen hebben voor de sociale samenhang.

De mens is een sociaal dier en heeft behoefte aan intermenselijk contact, aan ontmoetingen met anderen. De mogelijkheden daartoe zijn in de afgelopen eeuw steeds talrijker geworden. De toegenomen welvaart heeft geresulteerd in een sterke toename van het aantal traditionele ontmoetingsplaatsen, zoals cafés, restaurants, winkels en sporthallen. Technologische innovaties die deels al uit de negentiende eeuw stammen, zoals de telefoon en de auto, zijn in alle lagen van de bevolking doorgedrongen. Nieuwe vormen van communicatie, informatie en interactie zijn gemeengoed geworden. Het mobiel bellen, sms-en, internetten, chatten en msn-en hebben face-to-facecontacten gedeeltelijk vervangen, maar vooral aangevuld. Ontmoetingen met anderen zijn daarbij al lang niet meer beperkt tot het dorp of de buurt, maar vinden over een veel grotere ruimte plaats. Het ontmoeten van anderen is via het internet zelfs een niet meer plaatsgebonden activiteit geworden.

Daarnaast stelt Gadet (1999) dat er in steden sprake is van een toegenomen 'parochialisering' van de openbare ruimte, waarbij verschillende groepen stedelingen aparte plekken bezoeken. Gadet geeft overigens aan dat dit niet noodzakelijk ten koste gaat van de sociale cohesie, aangezien in steden sprake is van een grote menging van woon-, werk- en vrijetijdsfuncties alsmede van bevolkingscategorieën. Door deze menging komt men elkaar in elk geval nog op straat tegen, zo stelt Gadet.

Mensen hebben behoefte aan ontmoetingen met anderen. Deze ontmoetingen vinden zowel bewust en bedoeld als ook onbewust, onbedoeld en toevallig plaats, als bijkomstigheid van een

andere activiteit, zoals boodschappen doen of het naar school brengen van de kinderen. Ontmoetingen met anderen – in de rij bij de bakker, wachtend op het schoolplein, zittend in het café en in de trein – bevorderen de sociale samenhang, van de buurt tot de hele samenleving. Als het aantal ontmoetingsplaatsen afneemt of specifieke ontmoetingsplaatsen verdwijnen – door welke oorzaak dan ook – kan dat specifieke bevolkingsgroepen en individuen bemoeilijken bij het realiseren van ontmoetingen en daarmee de sociale samenhang en leefbaarheid in bepaalde dorpen, buurten en wijken beïnvloeden (zie ook Reijndorp 2003).

Het verdwijnen van winkels en horecavoorzieningen uit stadsbuurten en kleine plattelandsdorpen betekent het verdwijnen van dergelijke toevallige ontmoetingsplaatsen. Dit kan worden beschouwd als een sluipend en traag verlopend proces (Borchert & De Kruijff 1991; Van Dam 1995; Schutjens 1993). Desondanks is het met de aanwezigheid en bereikbaarheid van supermarkten en andere winkels vanuit de woning goed gesteld. Ruim 60 procent van de Nederlanders vindt meer dan 25 winkels binnen één kilometer van de eigen woning. Alleen in niet-stedelijke (postcode)gebieden is het aantal binnen één kilometer van de woning aanwezige winkels gering (tabel 21, kaart 31). Ook de variëteit in het winkelbestand op korte afstand van de woning is groot: eenderde van de Nederlanders vindt binnen 400 meter afstand van zijn woning op zijn minst zes verschillende winkelbranches (tabel 22, kaart 32). In plattelandsgebieden ligt dit percentage overigens beduidend lager. Gevraagd naar hun tevredenheid ten aanzien van de winkels in de buurt geeft maar liefst 79 procent van de Nederlanders aan tevreden tot zeer tevreden te zijn. Deze tevredenheid varieert nauwelijks naar stedelijkheid van de woonbuurt; alleen in niet-stedelijke gebieden is het aandeel tevreden geringer, maar het ligt daar toch nog steeds op 72 procent (WBO 2002). Van alle Nederlanders geeft 15 procent aan ontevreden of zeer ontevreden te zijn over de winkels in de buurt; in niet-stedelijke gebieden is dat 21 procent. Of deze ontevredenheid zich richt op de kwaliteit of de kwantiteit van het winkelbestand in de buurt is overigens niet duidelijk.

Ook horecavoorzieningen zijn goed gespreid over woongebieden en zeker niet alleen in stads- en dorpscentra aanwezig, ofschoon ook hier sprake is van een sluipende concentratie. Tweederde van de Nederlanders treft minstens zes horecavoorzieningen binnen één kilometer van de eigen woning aan. Zelfs tweederde van de inwoners van niet-stedelijke gebieden treft altijd nog minstens twee horecavoorzieningen aan binnen één kilometer van de eigen woning (tabel 23, kaart 33). Met de bereikbaarheid van voorzieningen waarbij bij uitstek sprake is van toevallige ontmoetingen (winkels, horecavoorzieningen en kappers) is het dan ook prima gesteld: 40 procent van de Nederlanders vindt al deze drie voorzieningen aan binnen 400 meter van

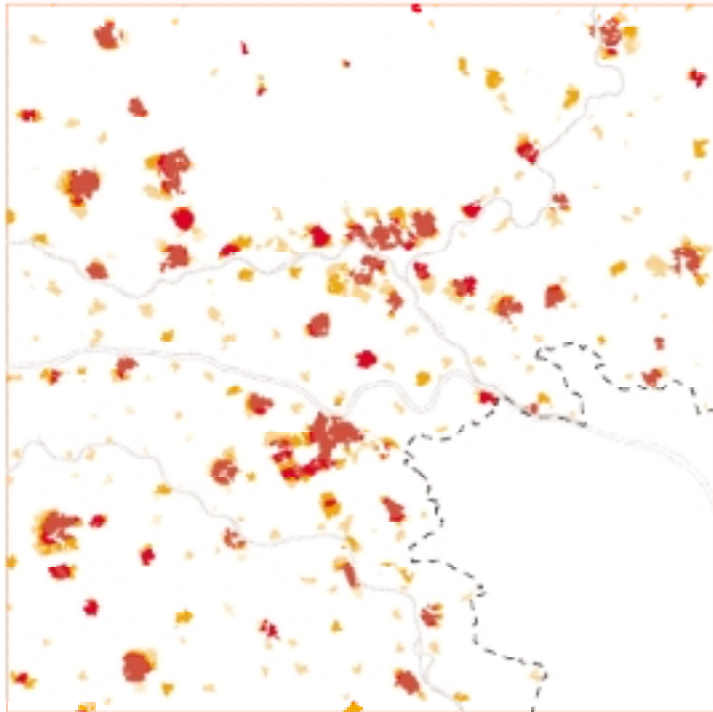
Kaart 31 Aantal winkels op loopafstand in Regiolab, 2003

Aantal winkels
 1
 2-5
 6-10
 11-25
 > 25

Bron: Locatus; bewerking RPB

Aantal winkels binnen
 1.000 meter van de woning,
 per woongebied in Regiolab

De kaart voor heel Nederland
 is te vinden op
www.ruimtelijkplanbureau.nl/ruimtemonitor

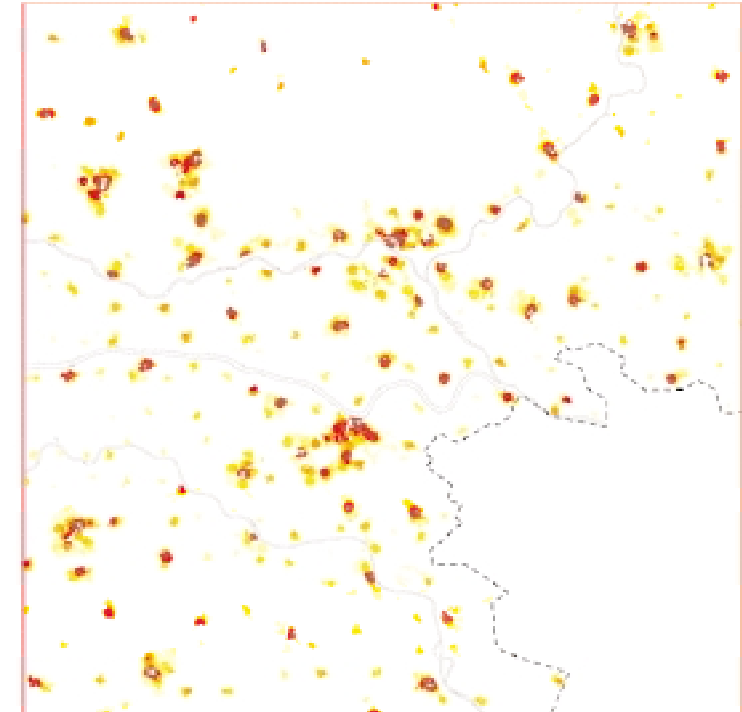


Kaart 32 Variëteit van het winkelaanbod in de woonomgeving, 2003

0
 1
 2
 3, 4
 5, 6
 7, 8
 9, 10
 11, 12
 13, 14
 15, 16

Bron: Locatus; bewerking RPB

Aantal winkelbranches binnen
 400 meter van de woning, per
 woongebied in Regiolab



Tabel 21 Aantal winkels op loopafstand van de woning in Nederland: aandeel (%) van de bevolking naar aantal winkels binnen 1 kilometer van de woning, naar stedelijkheid van postcodegebied, 2003

Aantal winkels binnen 1 kilometer	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk	Totaal
0	0,0	0,3	1,8	4,4	17,8	4,6
1	0,0	0,4	1,1	2,8	9,6	2,7
2-5	0,2	2,1	5,8	8,3	23,1	7,6
6-10	0,6	3,6	7,9	8,6	15,3	7,1
11-25	1,9	14,8	24,0	21,7	23,6	17,3
> 25	97,3	78,8	59,4	54,3	10,5	60,7
Aantal inwoners (* 1.000)	2.963	3.730	3.159	3.243	3.006	16.101

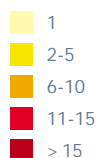
Bron: Locatus;
 CBS Bevolking 2002;
 bewerking RPB

Tabel 22 Variëteit van het winkelbestand in de nabijheid van de woning in Nederland: aandeel (%) van de bevolking naar aantal winkelbranches binnen 400 meter van de woning, naar stedelijkheid van postcodegebied, 2003

Aantal winkelbranches binnen 400 meter	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk	Totaal
0	4,8	18,9	28,4	32,8	41,3	25,2
1	4,4	12,5	16,1	15,1	16,5	13,0
2-5	21,6	32,1	30,5	26,7	27,7	28,0
6-10	27,9	21,2	14,0	12,7	11,7	17,5
11-16	41,2	15,5	11,0	12,4	3,0	16,4
Aantal inwoners (* 1.000)	2.963	3.730	3.159	3.243	3.006	16.101

Bron: Locatus;
 CBS Bevolking 2002;
 bewerking RPB

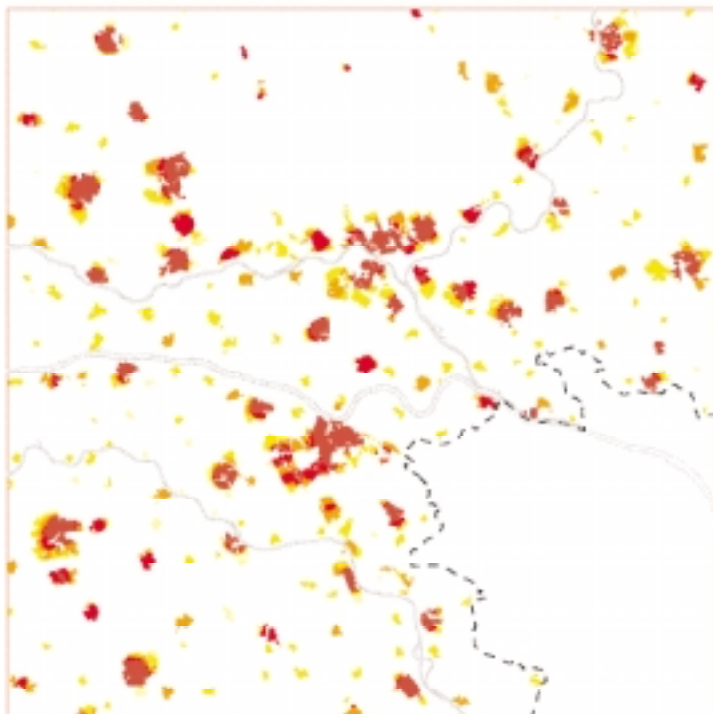
Kaart 33 Aantal horecagelegenheden op loopafstand, 2003



Bron: Locatus 2003;
bewerking RPB

Aantal horecagelegenheden
(cafe's, restaurants, e.d.) binnen
1.000 meter van de woning, per
woongebied in Regiolab

De kaart voor heel Nederland
is te vinden op [www.ruimtelijk-
planbureau.nl/ruimtemonitor](http://www.ruimtelijk-
planbureau.nl/ruimtemonitor)



Tabel 23 Aantal horecavoorzieningen op loopafstand van de woning in Nederland: aandeel (%) van de bevolking naar aantal horecavoorzieningen binnen 1 kilometer van de woning, naar stedelijkheid van postcodegebied, 2003

Aantal horecavoorzieningen binnen 1 kilometer	Zeër sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk	Totaal
0	0,0	0,8	3,1	7,1	18,4	5,7
1	0,2	2,2	4,8	6,2	14,3	5,4
2 - 5	1,3	14,6	26,8	23,0	39,5	20,9
6 - 10	5,1	23,5	20,3	23,2	19,5	18,7
11 - 15	8,7	15,6	11,4	17,9	5,8	12,1
> 15	84,6	43,3	33,6	22,6	2,6	37,2
Aantal inwoners (* 1.000)	2.963	3.730	3.159	3.243	3.006	16.101

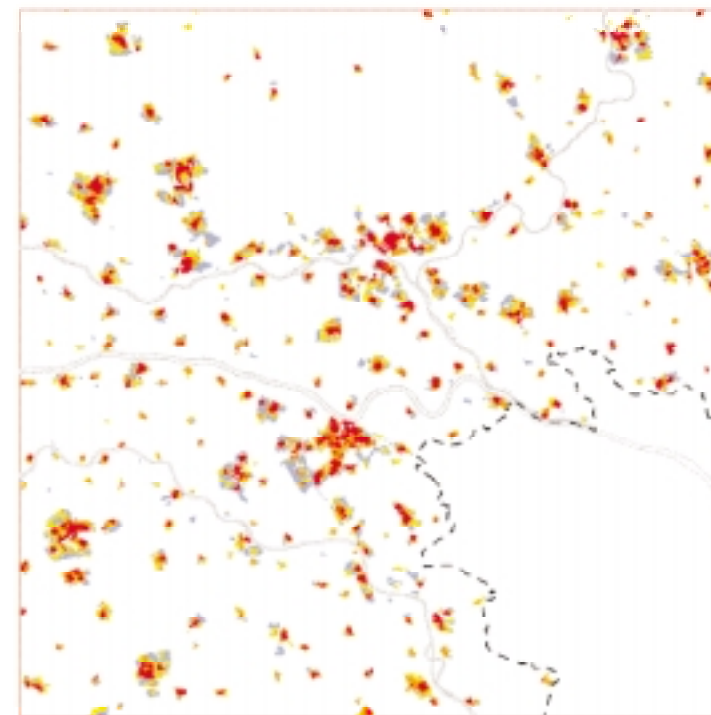
Bron: Locatus;
CBS Bevolking 2002;
bewerking RPB

Kaart 34 Cumulatieve bereikbaarheid van winkels, horeca en kappers, per woongebied in Regiolab, 2003



Bron: Locatus 2003;
bewerking RPB

Welke van deze drie typen
voorzieningen zijn aanwezig
binnen 400 meter van de
woning?



Tabel 24 Bereikbaarheid van winkels, horecavoorzieningen en kappers: aandeel (%) van de bevolking dat geen, één, twee of drie van deze voorzieningen aantreft binnen 400 meter van de woning, naar stedelijkheid van postcodegebied, 2003

Aantal voorzieningen binnen 400 meter	Zeër sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk	Totaal
Alle drie	75,2	45,0	32,3	27,3	22,8	40,4
Twee	13,2	18,5	17,8	18,5	19,2	17,5
Een	6,6	17,2	22,1	24,2	20,5	18,2
Geen	5,0	19,2	27,8	30,0	37,4	23,9
Aantal inwoners (* 1.000)	2.963	3.730	3.159	3.243	3.006	16.101

Bron: Locatus;
CBS Bevolking 2002;
bewerking RPB

zijn woning. Zelfs in plattelandsgebieden geldt dit nog voor zo'n kwart van de inwoners (tabel 24, kaart 34). Met betrekking tot basisscholen, waarvan de aanwezigheid voor velen de levendigheid en leefbaarheid van dorpen en stadsbuurten symboliseert, is reeds in het tweede hoofdstuk geconstateerd dat deze uitstekend gespreid en bereikbaar zijn.

Gevraagd naar de beleving van de sociale kwaliteit van de woonomgeving, valt te constateren dat mensen positiever zijn over de sociale contacten en sociale samenhang in de directe woonomgeving naarmate de stedelijkheid van de woongemeente afneemt (tabel 25). Het stedelijke leven is anoniemer en individualistischer dan het leven in minder verstedelijkte gebieden, zeker waar het de sociale contacten en sociale betrokkenheid bij de directe woonomgeving (de buurt) betreft. Gevoelens van onveiligheid komen frequenter voor in stedelijke gebieden. De tevredenheid met de bevolkingssamenstelling van de buurt is er ook geringer.

Toch is de algemene ontevredenheid met de woonomgeving gering, met uitzondering van de (zeer) sterk stedelijke gemeenten. Daar is 9 tot 12 procent van de inwoners ontevreden met de huidige woonomgeving. Vooral op het platteland is de tevredenheid met de woonomgeving groot, met slechts 3 procent ontevreden inwoners (zie ook Van Dam 2003). Negatieve gevolgen voor de sociale samenhang in woonbuurten treffen we slechts in een beperkt aantal stadsbuurten aan.

Ruimte voor veiligheid en gezondheid? Levert de huidige haast- en belevingscultuur gezondheids- of levensbedreigende situaties op? Is het op bepaalde plekken ongezonder of gevaarlijker geworden? Dit lijkt aan het slot van dit hoofdstuk een groteske vraag maar ze is niettemin relevant genoeg om gesteld te worden. Immers, veiligheid en gezondheid zijn basale bestaansvoorwaarden en noodzakelijke randvoorwaarden voor een comfortabel en sociaal dagelijks leven.

Met name de explosieve toename van de mobiliteit – in het bijzonder van de automobiliteit – genereert allerlei externe effecten ten aanzien van veiligheid en gezondheid. Drukker verkeer leidt mogelijk tot meer onveilige situaties op straat en onderweg; de explosieve toename van het aantal reizigerskilometers per auto leidt tot een verhoogde uitstoot van allerlei gezondheidsbedreigende stoffen; en het toegenomen aantal verplaatsingen is gepaard gegaan met een gegroeide geluidsoverlast.

De algemene verkeersveiligheid is goed in beeld te brengen. Daarbij is het met name opvallend dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in de loop der tijd sterk is afgenomen, van ruim 3.000 aan het begin van de jaren zeventig tot minder dan 1.000 in 2002, en dat terwijl in

die periode het aantal personenauto's is verdrievoudigd en in relatie daarmee het aantal reizigerskilometers met 230 procent is toegenomen (figuur 26). Het aantal verkeersdoden per reizigerskilometer is daarmee sinds 1970 met maar liefst 86 procent afgenomen! De verkeersveiligheidsmaatregelen die sinds de zeventiger jaren zijn genomen – van verplichte valhelmen, autogordels en fietsreflectoren tot aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur – zoals scheiding van verkeersstromen, wegversmallingen, verkeersdrempels, woonerven en aangepaste wegbelijningen en maximumsnelheden – hebben overduidelijk een positief resultaat gehad. Dat neemt niet weg dat er werk aan de winkel blijft. Duizend verkeersdoden per jaar zijn er immers nog steeds duizend te veel. Voor een deel zijn deze aantallen slachtoffers het gevolg van gevaarlijk en roekeloos verkeersgedrag, maar voor een deel ook van gevaarlijke verkeerssituaties. De regionale verscheidenheid in relatieve aantallen verkeersslachtoffers (doden én gewonden) (kaart 35) lijkt nauwelijks een relatie te vertonen met de stedelijkheid van de gemeente. De hoogste aantallen verkeersslachtoffers per hoofd van de gemeentelijke bevolking worden geregistreerd in gemeenten in het landelijke gebied. Ook hierbij kan de verklaring worden gezocht in de combinatie van gevaarlijk gedrag en potentieel gevaarlijke situaties. De daadwerkelijk gevaarlijke situaties (de zogenaamde *black spots*) kunnen mogelijk door ruimtelijke (dan wel infrastructurele) maatregelen worden aangepakt.

Over de effecten van het toegenomen aantal verkeersbewegingen op de volksgezondheid is het veel moeilijker uitspraken te doen, laat staan dat er ruimtelijk differentiërende oorzaken en gevolgen kunnen worden geïdentificeerd. De relatie tussen ruimtelijke omstandigheden (omgevingsfactoren) en gezondheid is gecompliceerd en daarmee lastig te onderzoeken, aangezien ruimtelijke factoren (blootstelling) vrij moeilijk zijn te isoleren van andere verklarende factoren, zoals individueel gedrag en ruimtelijke selectie van bevolkingsgroepen (Shaw e.a. 2002; Verheij 1999; De Vries e.a. 2000). De gezondheidseffecten van het toegenomen aantal verkeersbewegingen – als gevolg van het zij geluidsoverlast, hetzij de uitstoot van schadelijke stoffen – dienen niettemin een punt van aandacht te zijn in zowel onderzoek als preventieve maatregelen. De geluidsoverlast van verkeer in de woonomgeving wordt weliswaar door betrekkelijk weinig inwoners ervaren (kaart 30), maar zal vooral op bepaalde specifieke locaties veel groter zijn. Een van de verklaringen voor de geringe overlast in met name stedelijke gebieden moet ongetwijfeld gezocht worden in de gedurende de laatste jaren gepleegde aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur (geluidsschermen, stiller asfalt, aangepaste maximumsnelheden, verkeersgeleiding, rondwegen, belemmeringen van autoverkeer in woonwijken, beperking aantal nachtvluchten, aanpassing van aanvliegroutes) en de vervoermiddelen (stillere motoren van auto's en

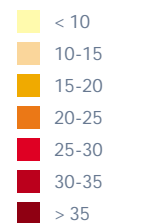
Tabel 25 Beleving en waardering van de sociale kwaliteit van de woonomgeving, naar stedelijkheid van de woongemeente, 2002, in %

Vraag	Antwoord	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk	Totaal
Ik heb veel contact met mijn directe buren	Eens	48	52	57	60	65	55
	Neutraal	20	18	18	18	16	18
	Oneens	32	30	25	22	19	27
Ik heb veel contact met andere buurtbewoners	Eens	34	41	46	52	57	45
	Neutraal	21	21	22	22	20	21
	Oneens	45	38	32	26	23	34
Ik voel mij mede verantwoordelijk voor de leefbaarheid in de buurt	Eens	71	77	82	83	84	79
	Neutraal	13	10	9	8	7	10
	Oneens	16	13	9	9	9	11
Ik woon in een gezellige buurt met veel saamhorigheid	Eens	41	48	55	63	68	53
	Neutraal	24	22	20	18	16	21
	Oneens	35	30	25	19	16	26
Mensen kennen elkaar in deze buurt nauwelijks	Eens	37	28	22	13	8	23
	Neutraal	18	15	13	9	6	13
	Oneens	45	57	65	78	86	64
Ik ben tevreden met de bevolkingssamenstelling in de buurt	Eens	72	81	86	90	92	83
	Neutraal	11	8	7	5	4	8
	Oneens	17	11	7	5	4	9
Angst om lastiggevallen of beroofd te worden?	Eens	17	10	7	4	3	8
	Neutraal	8	6	4	3	2	5
	Oneens	75	84	89	93	95	87
Algehele tevredenheid met woonomgeving?	Tevreden	76	82	86	90	92	84
	Neutraal	12	9	8	6	5	8
	Ontevreden	12	9	6	4	3	8

Bron: WBO

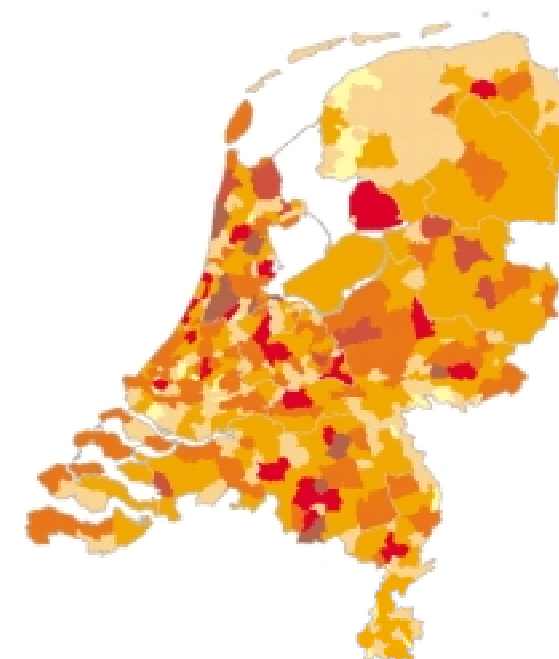
Kaart 35 Aantal verkeersslachtoffers per gemeente, 1996-2001

Aantal verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners



Bron: AVV; bewerking RPB

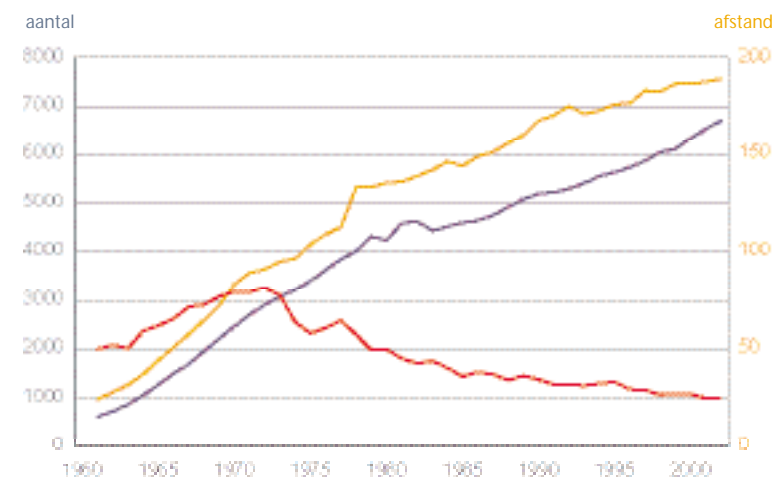
Aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden) per 1.000 inwoners per gemeente. Het aantal verkeersslachtoffers werd voor de jaren 1996-2001 bij elkaar opgeteld,



Figuur 26 Ontwikkeling van mobiliteit, autopark en geregistreerde verkeersdoden, 1960-2000



Bron: AVV



vliegtuigen). Daarnaast zijn de effecten op de gezondheid mogelijk nog gedempt door het feit dat automotoren naast stiller ook schoner zijn geworden. In dat opzicht valt een parallel te constateren met de ontwikkelingen in de verkeersveiligheid: de enorme toename van het aantal verkeersbewegingen heeft niet tot een navenante ontwikkeling in de geluidsproductie en uitstoot van schadelijke stoffen geleid. De getroffen maatregelen lijken een dempend effect op de ervaren psychische en fysieke overlast te hebben gehad. Niettemin geldt hierbij, net als bij de verkeersveiligheid, dat de mogelijke maatregelen nog niet op alle plekken zijn gerealiseerd.

Conclusies De negatief te waarden, onbedoelde ruimtelijke gevolgen van de levensstijl van ‘veel moeten doen en veel willen beleven’ zijn beperkt, althans waar het de directe woonomgeving betreft. Dit komt vooral doordat de scherpe kantjes zijn verzacht, geneutraliseerd of voorkomen door allerlei andere maatschappelijke ontwikkelingen (zoals een toename van de welvaart en de mobiliteit), maar vooral ook door allerlei maatregelen op het gebied van infrastructuur, wetgeving en instituties.

Meer verkeer leidt in theorie tot meer onveiligheid en meer ongevallen, maar in de praktijk is het aantal verkeersongevallen in de laatste decennia alleen maar afgenomen door allerlei juridische en infrastructurele maatregelen. Eenzelfde ontwikkeling geldt voor de gevolgen voor de gezondheid. De verkeersoverlast door emissie van schadelijke stoffen en geluid lijkt sterk beperkt door allerlei richtlijnen en infrastructurele maatregelen. Gezondheid en veiligheid zijn evenwel essentiële randvoorwaarden voor een comfortabel dagelijks bestaan en verdienen daarom continu de aandacht, ook vanuit ruimtelijk perspectief. Ondanks het vrij gunstige beeld dat door onze indicatoren wordt geschetst – maar dat is uiteraard een kwestie van interpretatie – blijven er op lokaal niveau knelpunten bestaan die om een oplossing vragen. Deze oplossing kan mede gelegen zijn in ruimtelijke ingrepen.

Het aantal ontmoetingsplaatsen en mogelijkheden voor ontmoeting is in de laatste decennia alleen maar toegenomen. Natuurlijk zijn er in allerlei dorpen en stadsbuurten sluipenderwijs winkels, scholen en andere voorzieningen verdwenen, maar daar staan vele nieuwe ontmoetingsplaatsen tegenover, vooral op het terrein van de vrijetijdsbesteding. Ruimte voor ontmoeting is belangrijk en kan worden beschouwd als een van de smeermiddelen van een goed functionerende maatschappij.

Voorals gevolg van de toegenomen mobiliteit zijn in vergelijking met enkele decennia geleden de sociale netwerken over een steeds groter gebied gespreid, terwijl de gerichtheid op, binding met en afhankelijkheid van de directe woonomgeving lijken te zijn afgenomen

of op zijn minst van karakter veranderd. Er blijven echter groepen die wel een sterke gerichtheid op de buurt vertonen. Het gaat dan vooral om ouderen en andere niet automobiele groepen zoals (met name vrouwelijke) allochtonen.

Bij deze groepen gaat het niet alleen om ontmoetingen met anderen, maar ook om het realiseren van de dagelijkse verplichte activiteiten (huishoudelijke en zorgtaken). Ondanks het sluipende proces van het verdwijnen van voorzieningen (met name winkels) uit stadsbuurten en dorpen, lijken echter de knelpunten ten aanzien van de bereikbaarheid van deze voorzieningen beperkt te zijn. Ook voor minder mobiele individuen blijft er nog voldoende ruimte voor versnelling. Potentiële bereikproblemen doen zich met name voor op het platteland, waar autoloze groepen zich geconfronteerd zien met zowel een concentratie van voorzieningen als een steeds verder uitgekleeft openbaarvervoersnetwerk.

De algehele waardering van de woonomgeving is over het algemeen positief te noemen. Negatieve oordelen zijn veruit in de minderheid. Negatieve oordelen kunnen betrekking hebben op verschillende kenmerken en aspecten van de woonomgeving, maar ook op meerdere tegelijk. Aan de andere kant kan een negatieve waardering ten aanzien van het ene kenmerk in het algehele oordeel over de woonomgeving worden gecompenseerd door een positieve waardering van een ander kenmerk. De knelpunten die met betrekking tot de ruimtelijke effecten van de levensstijl van ‘veel moeten doen en veel willen beleven’ nog blijven bestaan gelden voor een beperkt aantal specifieke plekken (bijvoorbeeld bepaalde stadswijken) en voor zeer specifieke groepen (bijvoorbeeld autoloze ouderen). Daar waar deze specifieke groepen op deze specifieke plekken wonen (bijvoorbeeld allochtone vrouwen in bepaalde stadsbuurten, autoloze ouderen in kleine plattelandsdorpen) is er sprake van potentiële problemen en cumulatieve achterstanden, in termen van zowel bereik als ontmoeting. Maatregelen dienen dan ook misschien niet zozeer op deze specifieke plekken als wel op deze specifieke groepen te worden gericht. Een land voor alle wensen impliceert immers een land voor alle mensen.

Naast de mogelijkheden voor het ontplooiën van allerlei verplichte en gewenste activiteiten bestaat er behoefte aan rust en ontspanning en aan mogelijkheden voor onthaasting en vertraging, zowel in de woning als in de woonomgeving. Dit is een belangrijk aandachtspunt. De ruimte voor vertraging lijkt immers steeds schaarser te worden en staat zeker in de directe woonomgeving onder druk. We kunnen derhalve de volgende ruimtelijke vraagstukken formuleren:

- Komen als gevolg van het ‘veel moeten doen en veel willen beleven’ wellicht andere ruimtelijke kwaliteiten en de beleving

daarvan onder druk te staan, zoals het behoud van waardevolle landschappen en stadsgezichten?

- Hoe kan de behoefte aan rust en ontspanning, aan onthaasting en vertraging, in een steeds drukker wordende samenleving en een steeds drukker en voller wordende ruimte zoveel mogelijk geacommodeerd blijven worden?
- Een ideale woonomgeving vormt een handige uitvalsbasis voor zowel 1) het ontplooiën van allerlei activiteiten als 2) het 'beleven van allerlei belevenissen', maar 3) biedt tevens voldoende mogelijkheden voor ontspanning, onthaasting en ontmoeting. Hoe kom je tot woonomgevingen die op zijn minst twee maar idealiter alle drie deze strevingen accommoderen of binnen acceptabel bereik hebben?

Op deze vragen wordt in het volgende hoofdstuk ingegaan.

Ontwerp voor tijd

'Waarom is het genot van de traagheid verdwenen? Waar zijn ze gebleven, de flaneurs, de lanterfantende helden die grasduinend en zonnekloppend door het leven slenteren? Zijn ze verdwenen tegelijk met de landweggetjes, met de weiden en de open plekken in het bos, met de natuur?'

In zijn boek De traagheid vraagt Milan Kundera (1995) zich af hoe het komt dat het genot van de traagheid verdwijnt uit ons leven. Hij mist de mensen die de kunst van de zalige ledigheid beheersen en plaatst ze tegenover de nietsdoener die zich gefrustreerd verveelt en zichzelf bezighoudt met instant vermaak. Kundera stelt het wat somber, lijkt het. Het genot van de traagheid is immers niet verdwenen, hooguit kwetsbaarder geworden in een wereld van tijdelijkheid en snelheid. Maar hij heeft een belangrijk punt te pakken. Vermaak is iets wezenlijks anders dan vertraging. Beleving is meer dan de opeenstapeling van belevissen. Onthaasting, of met een ander woord vertraging, is een noodzakelijke tegenhanger van de haastige leefstijl. Traagheid hoort bij deze leefstijl, kent eigen dimensies, eigen plekken en ontwikkelt zich naar een volwaardig onderdeel van het haastige leven.

In het hoofdstuk 'Geen tijd' is betoogd dat een steeds grotere groep mensen een levensstijl ontwikkelt die gebaseerd is op strategieën om veel in weinig tijd te kunnen doen. In het hoofdstuk 'Alle tijd' is omschreven hoe grote groepen ook een voorkeur hebben voor bijzondere belevissen in de beperkte vrije tijd. Dit lijkt een serieuze ontwikkeling die leidt tot een ander gebruik van de ruimte, waarbij ruimtelijke vraagstukken zichtbaar worden zoals in het hoofdstuk 'Land voor alle wensen' zijn geformuleerd. Deze ruimtelijke keuzevraagstukken krijgen in dit hoofdstuk een meer concrete uitwerking.

Voor het ontwerpend onderzoek in dit hoofdstuk verdelen wij de geschetste stijl van leven in drie componenten: veel moeten doen, veel willen beleven en kunnen onthaasten. Wij voegen dus in dit laatste hoofdstuk een derde component toe. Centraal in dit boek staat een stijl van leven waarbij men in een wereld van bijna onbegrensde mogelijkheden alles uit het leven wil halen. In het vorige hoofdstuk wordt echter gesteld dat onder invloed van deze leefstijl aspecten als rust en stilte, in het bijzonder in woongebieden, in de knel dreigen te komen, terwijl ook daaraan behoefte is, juist bij de mensen met deze leefstijl. Vandaar dat wij een derde component toevoegen: een woongebied moet niet alleen het drukke leven van veel moeten doen en veel willen beleven accommoderen, het moet ook mogelijkheden bieden tot onthaasten.

Deze leefstijl plaatsen wij in dit hoofdstuk nadrukkelijk in een ruimtelijke context van handelen, de fysieke omgeving. De kwaliteit van deze omgeving wordt beïnvloed door de geschetste leefstijl.

In positieve zin past de mens zijn omgeving aan, maar in negatieve zin consumeert de mens zijn omgeving net zo lang tot hij deze niet meer aantrekkelijk vindt. Wij gaan dieper in op de eigenschappen en het functioneren van deze fysieke leefomgeving. Wanneer je deze eigenschappen kent, kun je ze manipuleren en gericht inzetten voor een betere leefomgeving. De fysieke omgeving duiden we hier aan met het begrip 'landschap'. Begrippen als 'stedelijke landschappen' en 'stadslandschappen', die circuleren in het discours van de ruimtelijke ordening, scharen wij hier ook onder deze noemer landschap.

Om dit ontwerp onderzoek concreter te kunnen uitvoeren en de oplossingen te illustreren wordt een deel van Nederland uitgelicht, het zogenoemde Regiolab, het vergrootglas van de ruimtemonitor. Het onderzoek begint met de analyse van het landschap om de context van het menselijk handelen (veel doen en beleven) te leren kennen én om de kwetsbaarheid en robuustheid van het landschap te analyseren. De wisselwerking tussen mens en omgeving staat hier centraal. Het blijkt dat het landschap aan grote veranderingen onderhevig is, vooral de laatste decennia. De vraag luidt welke betekenis dit landschap heeft als onderdeel van de leefomgeving en welke delen onder druk staan als gevolg van het veel moeten doen en veel willen beleven, de eerste van de ruimtelijke keuzevraagstukken uit het vorige hoofdstuk.

De gehaaste stijl van leven heeft een noodzakelijke tegenhanger, zoals eerder is aangegeven: er is óók een behoefte om los te komen van deze haast, een behoefte aan onthaasting en 'vertraging'. In dit hoofdstuk brengen wij de ruimtelijke netwerken in beeld die horen bij het gedrag 'veel moeten doen, veel willen beleven en ook nog kunnen vertragen'. Deze drie afzonderlijke netwerken geven met elkaar inzicht in de effectiviteit van de ruimtelijke omgeving voor deze leefstijl. Het netwerk voor vertraging is cruciaal voor deze leefstijl, maar vraagt om verdere ontwikkeling. Het gaat hier om het tweede ruimtelijke keuzevraagstuk dat in het vorige hoofdstuk is aangeduid.

De volgende stap is de synthese. De drie netwerken worden op elkaar gelegd: waar liggen de plekken waarin het streven naar 'veel moeten doen, veel willen beleven en kunnen vertragen' alledrie binnen handbereik liggen? Hieruit zal blijken of bestaande woongebieden in het Regiolab goed zijn aangesloten op deze netwerken, maar ook of sommige woongebieden niet zo gunstig liggen. Ook worden mogelijk waardevolle nieuwe woongebieden zichtbaar: gebieden die heel goed liggen ten opzichte van de drie netwerken, of met een kleine ingreep gemakkelijk aangekoppeld kunnen worden. Hier gaat het om het derde ruimtelijke keuzevraagstuk dat in het vorige hoofdstuk is aangeduid.

De wisselwerking tussen mens en omgeving De mens is nauw verbonden met zijn fysieke omgeving, met de plek waar hij leeft en de dagelijkse routes die hij aflegt. Elke dag weer voelt hij in huis en in de buurt waarin hij leeft het 'wezen van zijn leefomgeving', de identiteit. Bewust en onbewust beleeft hij zijn omgeving en voelt zich al of niet prettig daarin en verbonden daarmee. Niet alleen de fysieke, zichtbare dingen spelen een rol, maar ook het niet zichtbare, de verhalen, herinneringen en mythes.

De fysieke leefomgeving – de waarneembare ruimte – noemen wij in deze analyse het landschap. Dit biedt de mens beperkingen en mogelijkheden. Op zijn beurt verandert het landschap door het gedrag van de mens. Er is sprake van een wisselwerking tussen mens en ruimte. Deze wisselwerking laat trends en trendbreuken zien.

Korte geschiedenis van het Regiolab De rivieren spelen in het Regiolab een grote rol. Ze vormden een obstakel voor het verkeer in noord-zuidrichting, maar tegelijkertijd een verbinding tussen oost en west en via de Maas ook naar het zuiden. Vanaf het jaar 47 werd de Rijn de grens van het Romeinse Rijk, de *limes*. Hierlangs lag de *limes*-weg die de aan de grens gelegen forten met elkaar verbond. Gedurende de Middeleeuwen bleven de rivieren belangrijke handelsroutes en ontstonden langs de rivieren veel nederzettingen. Ook toen de Hollandse steden tijdens de late Middeleeuwen handel voerden met de Noord-Duitse steden, fungeerde het rivierengebied als doorgeefluik. Waar de rivier enerzijds een barrière vormde, was ze anderzijds dus een bron van leven: langs de rivier kon iemand meer mensen ontmoeten, meer handel drijven en zich veel sneller en goedkoper verplaatsen dan in het landelijk gebied. De rivieren waren de voordeur van het gebied. Landwegen waren tot ver in de negentiende eeuw onverhard en door regen en dooi vaak onbegaanbaar.

De voordelen van dit snelle vervoer over water bleven tot aan de negentiende eeuw bestaan. De komst van het spoor zorgde vervolgens voor een efficiënter vervoer van goederen en personen over land en voor grote veranderingen in het gebruik en de opbouw van het landschap. In 1845 reed de eerste trein over de Rijnspoorweg, het spoortraject Utrecht-Arnhem. Enkele decennia later volgden meer verbindingen en groeide het personenvervoer. De efficiëntie van het vervoer per spoor stimuleerde de industrialisatie. Met de industrialisatie kwamen de fabrieken op en na 1875 werkte men steeds minder met het hele gezin thuis. In plaats daarvan kwamen alle arbeiders naar de fabriek, wat leidde tot een vergroting van de productiviteit en sterk toenemende forensenstromen. Vanaf de jaren zestig in de twintigste eeuw werd de auto een massavervoermiddel. Oude provinciale wegen werden uitgebreid tot snelweg en nieuwe tracés werden in gebruik genomen: de A12 kwam in fases gereed tussen 1948 en 1965.

De landwegen werden zo meer en meer de voordeur en de ontwikkeling keerde zich af van de rivier. Trein en auto zorgden ervoor dat mensen verder van hun werk konden wonen. Binnen de reistijd waarin men vroeger naar het werk liep werd het nu mogelijk met de auto of per spoor een veel grotere afstand af te leggen. Verder weg gelegen gebieden kwamen binnen handbereik te liggen.

De industrie vestigde zich vaak aan het water, langs aan- en afvoerwegen, in de buurt van goedkoop personeel en grondstoffen. Zo ontwikkelde zich zuivelindustrie aan de randen van de Veluwe en langs de Oude IJssel. Langs de rivieren vestigden zich steenfabrieken en op en nabij de Veluwe kwam de papierindustrie op langs schone beken en sprengen. De zware industrie van de negentiende eeuw beperkte zich aanvankelijk tot de ijzergieterijen van de Achterhoek. De moderne industrie van de twintigste eeuw vestigde zich niet meer langs de rivieren, maar in plaatsen als Ede, Oosterbeek en Oss. Rond de industriegebieden ontstonden nieuwe dorpen en steden en bestaande kernen groeiden pijlsnel verder uit.

In de landbouw zou de productie pas in de twintigste eeuw sterk toenemen. De agrarische structuur van vóór 1950 belemmerde de uitoefening van de moderne landbouw: er waren veel kleine bedrijven met grillige kavels en het bezit van een boer lag soms sterk verspreid over de omgeving. De bedrijfsgebouwen – meestal geconcentreerd bij de dorpen – lagen vaak ver van de landbouwgronden en de ontwatering voldeed niet. Om aan deze problemen een einde te maken en de productie te verhogen kwam de Nederlandse overheid met de Ruilverkavelingswet in 1954. Versnipperde kavels werden in de decennia daarna samengevoegd tot grote percelen, wegen werden rechtgetrokken en boerderijen verplaatst. Dit alles leidde tot zeer ingrijpende veranderingen in de Gelderse Vallei, de Achterhoek en in mindere mate in het rivierengebied.

Het Regiolab heeft een lange traditie van vrijetijdsbesteding. In 1742 werd in de Duitse stad Kleef een bron met mineraalwater ontdekt. Vanaf dat moment tot aan de Eerste Wereldoorlog was de stad in trek als kuuroord. In de negentiende eeuw werden langs de Veluwe landhuizen en landgoederen voor de jacht aangelegd. De Veluwezoom en de Achterhoek zijn al sinds het begin van de vorige eeuw populaire zomervakantiebestemmingen. In de tweede helft van de vorige eeuw kwam de Veluwe nog meer in trek als wandel-, fiets- en kampeergebied. Het werd een van de belangrijkste vakantiebestemmingen in Nederland, vooral voor de Nederlanders zelf. De vrijetijdsbeleving vooral in het teken van natuur en landschap en men kreeg interesse in het behoud daarvan. Tegelijk met de opkomst van de recreatie op en rond de Veluwe in het begin van de twintigste eeuw zijn ook veel natuurbeschermingsorganisaties opgericht. Die bewustwording heeft gezorgd voor bescherming van het bos en de laatste restanten heide.

Behoud en ontwikkeling van natuur en landschap zijn de laatste decennia steeds meer bepalend geworden voor de gebiedsontwikkeling; de invloed van de landbouw neemt langzaam af. Deze trend begon in de zeventiger jaren met de ontwikkeling van een samenleving die meer belang begon te hechten aan het milieu en de vrije tijd. In 1985 werd dit in het omgevingsbeleid geconcretiseerd met de nieuwe Landinrichtingswet, waarbij naast landbouw ook recreatie, natuur en landschap belangrijke inrichtingsfactoren werden. In het laatste decennium van de twintigste eeuw werd de definitieve omslag zichtbaar: ontwikkeling van natuur en landschap zijn de primaire uitgangspunten geworden bij de inrichting van het landelijk gebied. Dit is weer een geheel nieuwe fase in de landschapontwikkeling.

150 jaar verandering in bodemgebruik uitgelicht Vooral na 1850 traden grote veranderingen op in het ruimtegebruik (figuur 27). Vóór 1850 waren zulke veranderingen geleidelijker en meer bepaald door de beperkingen van het natuurlandschap. Eeuwenlang vaak waren er slechts kleine stapsgewijze veranderingen te zien. Zoals overal in de West-Europese samenleving, raakte ook Nederland in de negentiende eeuw in een stroomversnelling. Bijzonder is de nieuwe fase van landschapontwikkeling die toen aanbrak: het grondgebruik veranderde snel en ingrijpend. Bijgaande kaartreeks brengt de veranderingen in het grondgebruik van het Regiolab van 1850 tot 1990 in beeld. De eerste kaartreeks (kaart 36 tot en met 40) laat in vijf tijdstappen de veranderingen in het bodemgebruik zien in die periode. De tijdreeks weerspiegelt het proces van ontginning, bebossing, industrialisatie, landbouwhervormingen en de oprukkende verstedelijking. Daarna volgt een kaartreeks die de mate van verandering zichtbaar maakt (kaart 41 tot en met 44).

- Grasland
- Akker en kale grond
- Heide en hoogveen
- Loofbos en naaldbos
- Bebouwing en verharde wegen
- Water
- Rietmoeras
- Stuifduinen
- Overig

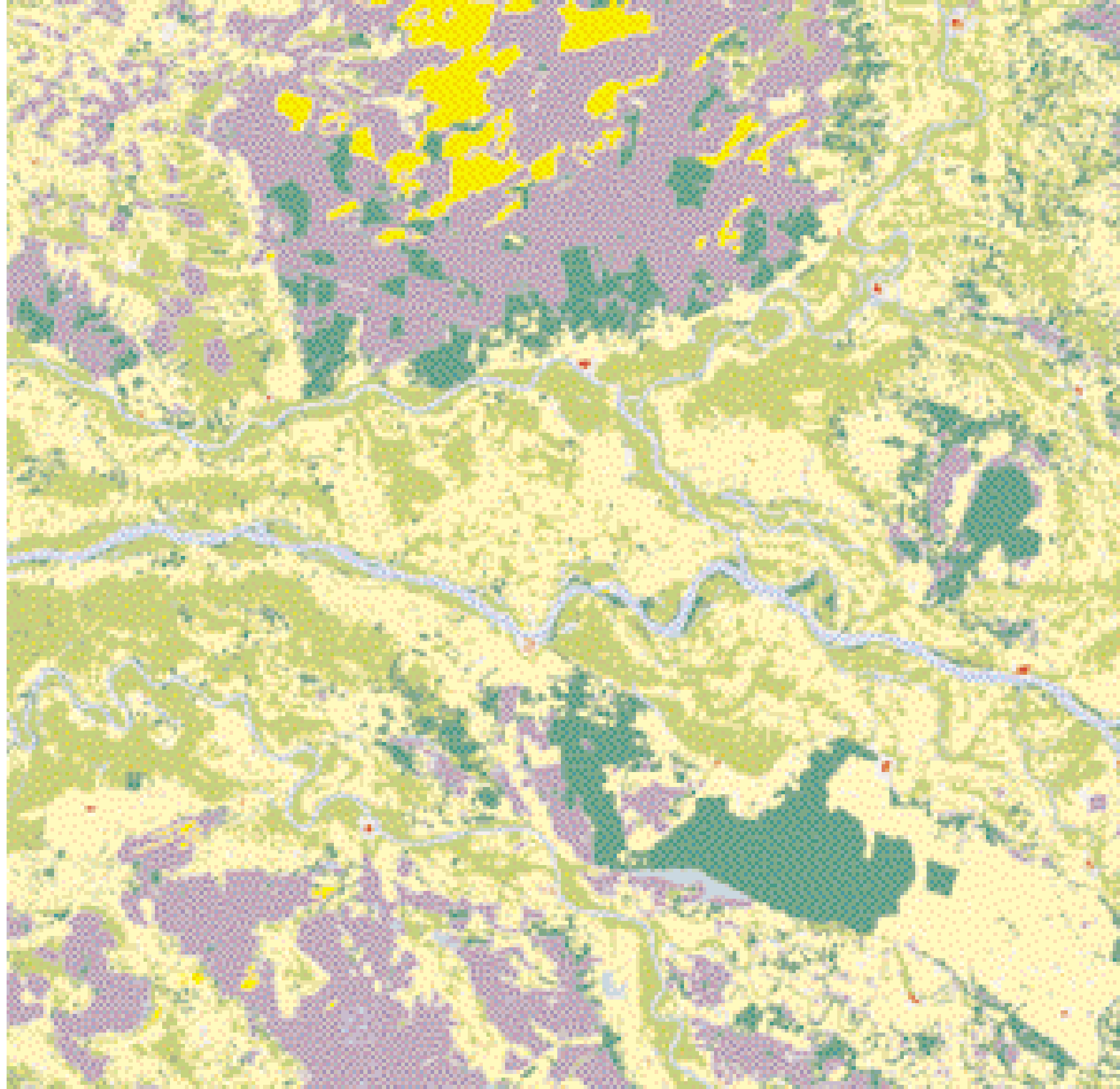
Schaal 1:240.000

Coördinatiesysteem:

Rijksdriehoekstelsel

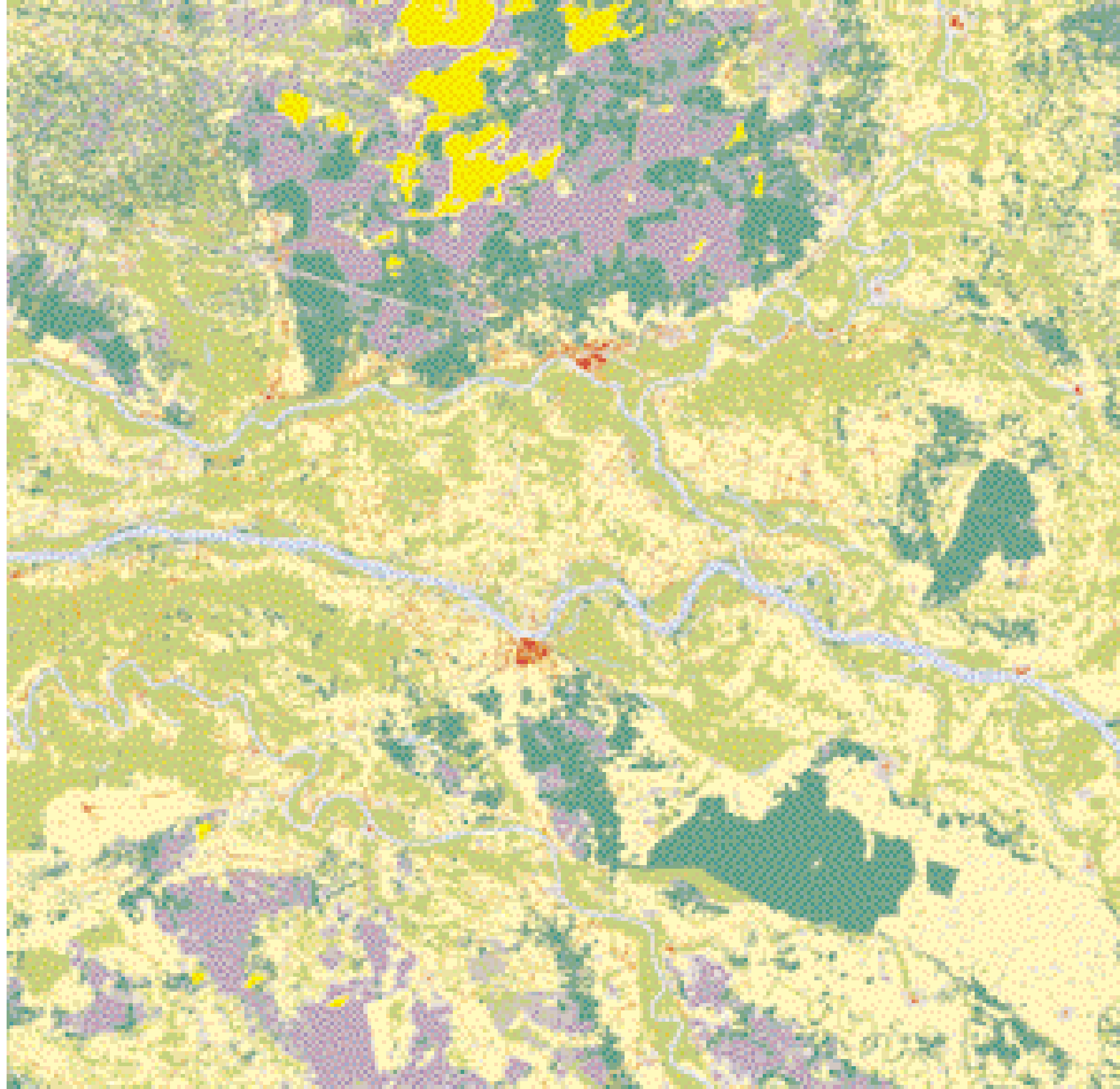
Bron: Alterra, bewerking RPB

Kaart 36 Grondgebruik 1850 Rond 1850 was het landschap voor een fors deel een natuurlandschap met 'woeste gronden' en een nauwelijks in toom gehouden rivierlandschap. De lagere gronden in de Gelderse Vallei, Noordoost-Brabant en de Achterhoek functioneerden als overstromingsgebied voor beken en rivieren. De hogere zandgronden waren bedekt met heide en de lagere zandgronden vooral met hoogveen. De Gelderse Vallei bestond nog uit een afwisseling van grasland, akkerland, heide en hoogveen. Grootschalig bos was te vinden langs de flanken van de Veluwe, Montferland en, opvallend, in het grote aaneengesloten Reichswald in Duitsland.

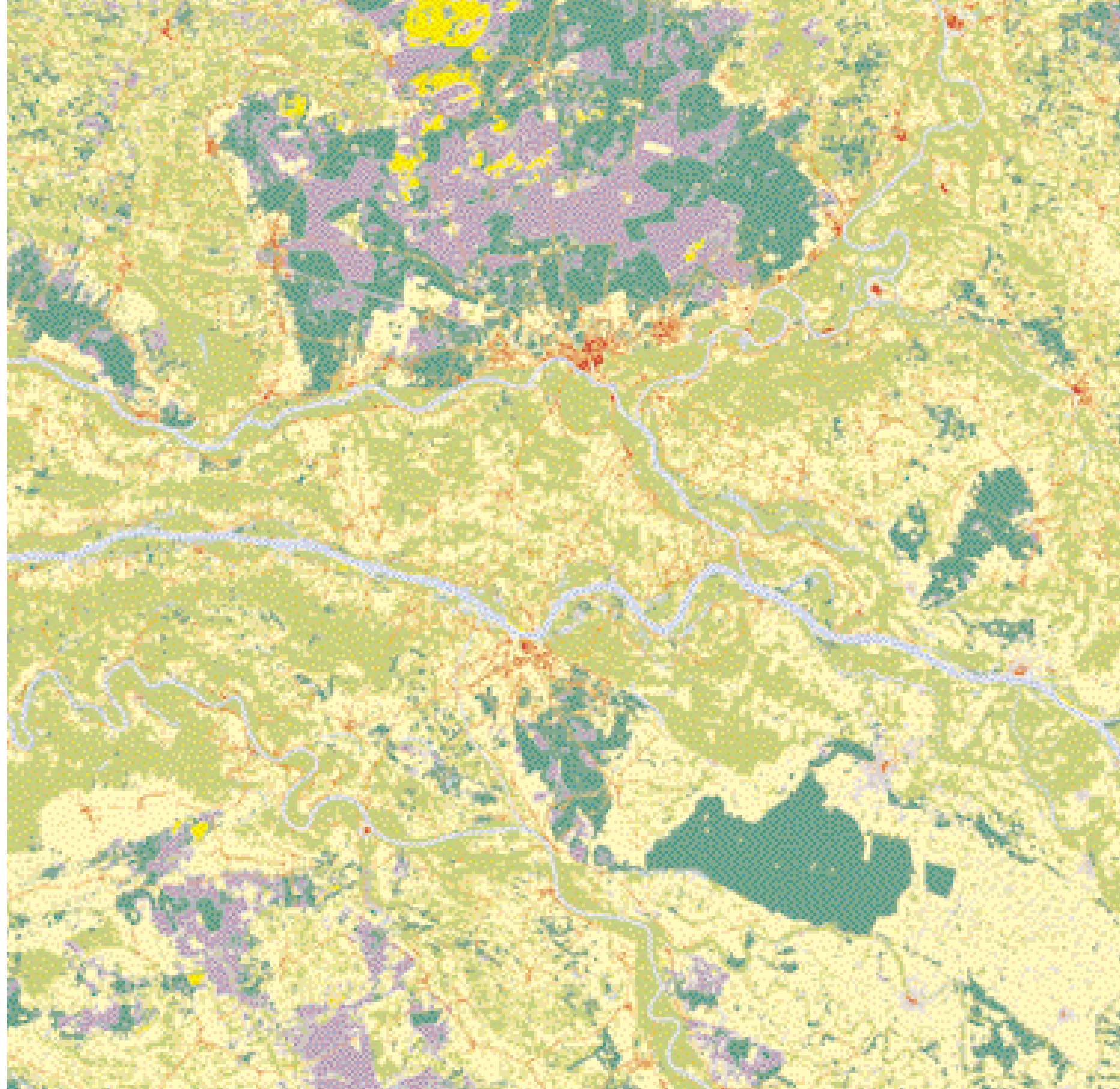


Kaart 37 Grondgebruik 1900 In de laatste helft van de 19e eeuw valt vooral de bebossing op. De Heide-
maatschappij en Staatsbosbeheer zetten de zandverstuiv-
ingen en heidegebieden van de Veluwe op grote schaal
om in bos; vooral naaldhout ten behoeve van de mijn-
bouw.

De landbouw had aan het eind van de 19e en het
begin van de 20e eeuw de laatste grote uitbreiding ten
koste van de heidegebieden (Gelderse Vallei, Achterhoek,
Brabantse kampenontginningen). De vochtige zandgebie-
den werden ontwaterd en beter geschikt gemaakt voor
een landbouw met hogere opbrengsten, met de hulp van
kunstmest en landbouwmachines. Ook werd, zowel in de
Gelderse Vallei, Achterhoek en Noordoost-Brabant, relatief
veel kleinschalig bos aangelegd op de landgoederen. Het
rivierengebied veranderde maar zeer geleidelijk van karak-
ter; veel akkerland werd omgezet in grasland. De periode
1850 tot 1930 toont de omslag naar het agrarisch 'land-
schap', dat dan nog kleinschalig en arcadisch is.



Kaart 38 Grondgebruik 1930 Het areaal grasland nam begin 19e eeuw verder toe, vooral ten koste van de heide en deels ook van bos. Het kleinschalige bos in de lage zandgebieden van de Gelderse Vallei en Achterhoek werd geleidelijk gerooid. De Veluwe werd verder bebost; per saldo nam het areaal bos licht af. In deze periode zien we ook verschillen ontstaan met het Duitse deel. De groot-schaligheid van 1850 is in het Duitse deel ook nu nog terug te vinden. De akkerbouw is hier niet versnipperd, maar juist gerationaliseerd in grote akkers. De verklaring hiervoor is te vinden in de geschiedenis: langer dan in Nederland was hier sprake van grootgrondbezit en minder versnippering van eigendommen.



Kaart 39 Grondgebruik 1960 Na 1954 versnelde de rationalisering van de landbouw door de effecten van de Ruilverkavelingswet: het landschap werd grondig geherstructureerd. Er voltrok zich ook een andere transformatie: van een vooral agrarisch landschap veranderde het in een 'stedelijk landschap'. Steden en dorpen rijgen zich aaneen tot stadsgewesten die al in 1960 duidelijk zichtbaar zijn. Weer later komt het 'stedelijk veld' in zicht. Na 1960 is de infrastructuur meer en meer sturend voor de stedelijke ontwikkeling. De kaartbeelden van 1960 en 1990 spreken voor zich: het aandeel bebouwing en wegen stijgt enorm.



Kaart 40 Grondgebruik 1990 Dit laatste kaartbeeld van de reeks toont een ingrijpend ander landschap dan het eerste beeld van 1850. Niet alleen de veranderingen in het grondgebruik, maar juist ook de veranderingen in de structuur en de schaal vallen op. Het leesbare landschap, met grote maten en grote verschillen in grondgebruik en uiterlijk, is na 140 jaar gewijzigd. De verschillen vervagen. De Veluwe en de rivieren zijn nog wel herkenbaar, maar verder ontstaat een uniforme afwisseling van agrarische gronden, bebouwing, bos en natuur, wegen en water. De voorheen zeer kleinschalige Achterhoek en Liemers en de Gelderse Vallei zijn geleidelijk opener geworden. Het voorheen grootschalige rivierengebied ontwikkelt juist de andere kant op: door boerderijverplaatsingen en aanleg van infrastructuur wordt de schaal kleiner. Het nieuwe landschap heeft een andere identiteit dan vroeger. Het totaalbeeld wordt nu niet meer bepaald door het natuurlijk en agrarisch landschap, maar door het stedelijk landschap.



- Niet veranderd sinds 1850
(23,7%)
- Eenmaal veranderd
(30,9%)
- Tweemaal veranderd
(29,0%)
- Driemaal veranderd
(13,0%)
- Meer dan driemaal
veranderd (3,4%)

Schaal 1:240.000

Coördinatiesysteem:

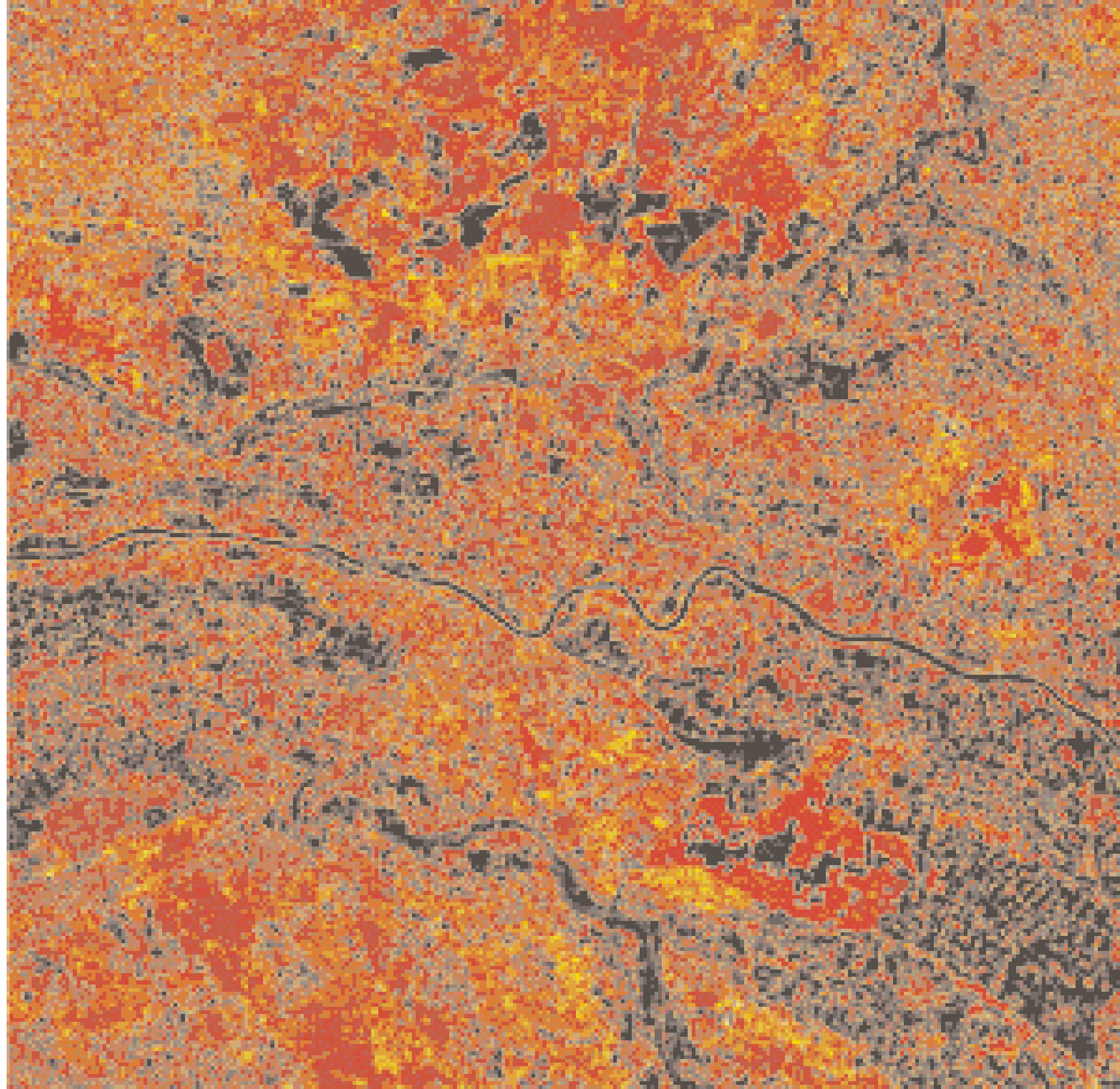
Rijksdriehoekstelsel

Bron: Alterra, bewerking RPB

Kaart 41 **Dynamiek grondgebruik**

Verandering grondgebruik in de periode 1850-1990 in vijf meetmomenten: 1850, 1900, 1930, 1960 Minder dan een kwart van het grondgebied blijft sinds 1850 qua grondgebruikvorm niet te zijn veranderd. Driekwart van het gebied is één of meerdere keren van bodemgebruik veranderd; bijna de helft zelfs twee tot vier maal. Het is dus een dynamisch gebied. Het continue proces van landschapsvorming is een belangrijk kenmerk van het Nederlandse landschap.

De grote oranje vlek rechtsonder in de kaart is het Reichswald in Duitsland. Volgens de legenda zou dit bos tweemaal van grondgebruik zijn veranderd, maar in werkelijkheid betreft dit overgangen van loofbos naar naaldhout en weer terug naar loofbos. Dit wordt veroorzaakt door een verandering in de manier van classificeren: aanvankelijk werden naaldhout en loofhout apart aangeduid, later werd 'bos' één categorie. In de overige kaarten zijn deze twee bossoorten samengevoegd, maar voor deze kaartbewerking bleek dit niet mogelijk.



- Grasland (31,0%)
- Akker en kale grond (32,3%)
- Heide en hoogveen (51,8%)
- Loofbos en naaldbos (11,8%)
- Bebouwing en verharde wegen (0,2%)
- Water (30,3%)
- Rietmoeras (0%)
- Stuifduinen (30,7%)

De percentages geven het aandeel aan van het grondgebruik zoals dit in 1990 werd aangetroffen (11,8 % van het bos in 1990 was er ook al in 1850, enzovoorts).

Schaal 1:240.000

Coördinatiesysteem:

Rijksdriehoekstelsel

Bron: Alterra, bewerking RPB

Kaart 42 Traag Regiolab Onveranderd grondgebruik sinds 1850 uiteengesplitst naar grondgebruiktypen 'Traag Regiolab' is het deel van het gebied dat 140 jaar lang ongewijzigd is in bodemgebruik, iets minder dan een kwart van het totaal. Dit zijn de gebieden die in 1990 nog hetzelfde bodemgebruik hebben als in 1850. Het valt op dat in deze periode het rivierengebied stabiel is in bodemgebruik. Verder springen de beekdalen eruit en zijn de relictten van de grote heide-terreinen van de Veluwe te zien. In deze kaart met gebieden met een grondgebruik dat minstens 140 jaar stabiel is, zijn de hoofdlijnen van de landschappelijke opbouw van het Regiolab te zien: rivieren, stuwwallen en beekdalen.



Nog aanwezig in 1990:

- Aanwezig sinds 1850
- Aanwezig sinds 1900
- Aanwezig sinds 1930
- Aanwezig sinds 1960
- Aanwezig sinds 1990 en in één of meer tijdvakken tussen 1850 en 1960
- Aanwezig sinds 1990

Niet meer aanwezig in 1990:

- Aanwezig tot en met kaartbeeld 1850
- Aanwezig in een of meer tijdvakken tussen 1850 en 1960, maar in 1990 verdwenen
- Aanwezig tot en met kaartbeeld 1900
- Aanwezig tot en met kaartbeeld 1930
- Aanwezig tot en met kaartbeeld 1960

Kaart 43 **Dynamiek bos** Veranderingen in het bodemgebruik bos tussen 1850 en 1990

Wanneer we inzoomen op de verschillende grondgebruikscategorieën, valt de enorme verandering op. De geschiedenis van het grondgebruiktype bos is in deze kaart zichtbaar gemaakt. De aanzienlijke hoeveelheid bos in het huidige Regiolab nu is betrekkelijk jong. De boskaart toont een opvallend patroon: het bos verplaatst zich. Kleinschalig bos in de laagtes van de Gelderse Vallei en de vochtige dalen in het zandgebied verdwijnen nagenoeg en de open Veluwe raakt bebost, met name langs de flanken van de stuwwallen en op de heidegebieden. Na 1990 neemt het aandeel bos en natuur opnieuw toe: de ontwikkeling van natuur en recreatie verloopt conform de natuur en bosnota's van de zeventiger jaren van de vorige eeuw en daarna. Bos is inmiddels een zeer stabiel grondgebruik; sinds de Boswet is een bestemmingsverandering erg ongebruikelijk.



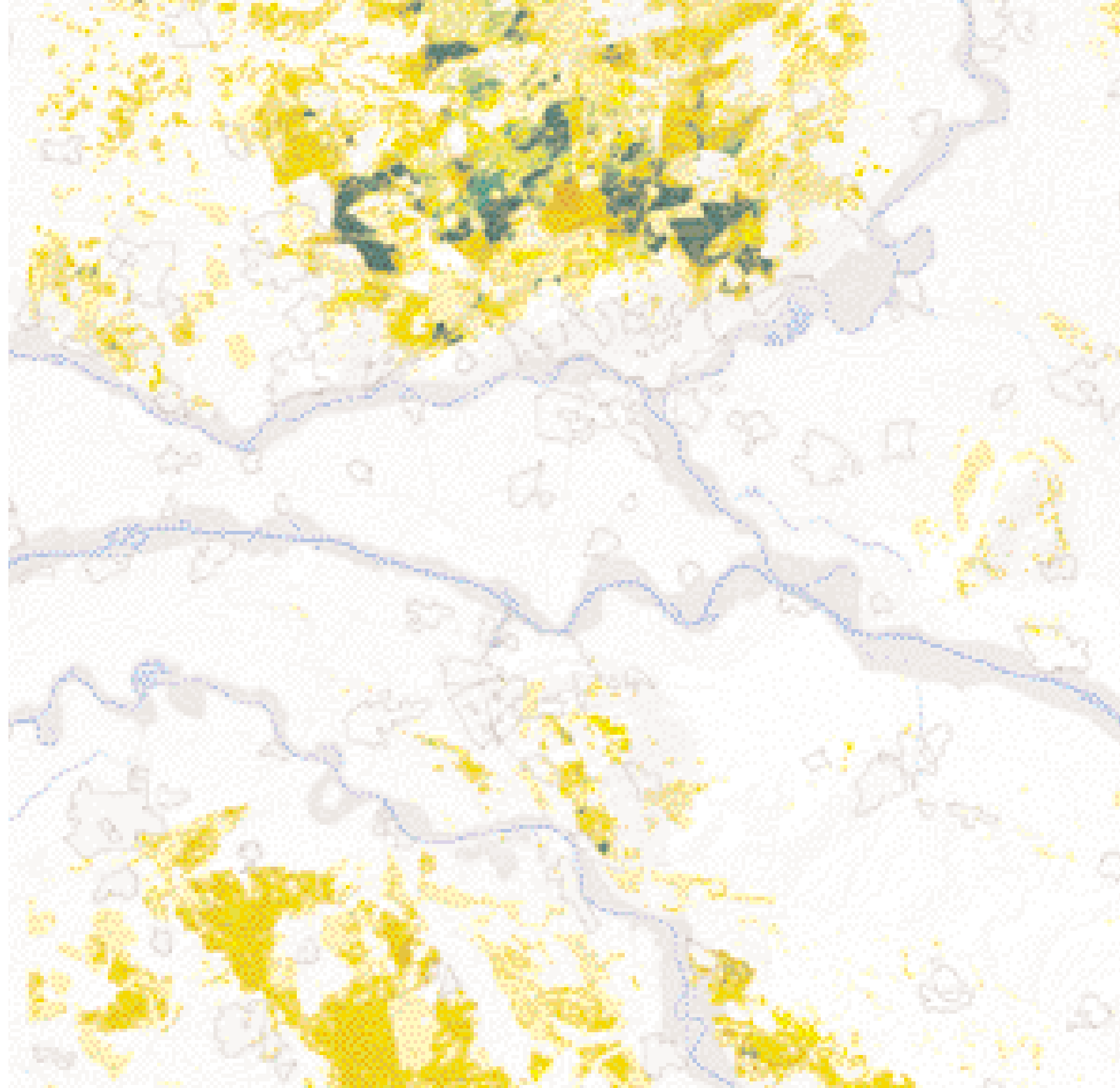
Nog aanwezig in 1990:

- Aanwezig sinds 1850
- Aanwezig sinds 1900
- Aanwezig sinds 1930
- Aanwezig sinds 1960
- Aanwezig sinds 1990 en in één of meer tijdvakken tussen 1850 en 1960
- Aanwezig sinds 1990

Niet meer aanwezig in 1990:

- Aanwezig tot en met kaartbeeld 1850
- Aanwezig in één of meer tijdvakken tussen 1850 en 1960, maar in 1990 verdwenen
- Aanwezig tot en met kaartbeeld 1900
- Aanwezig tot en met kaartbeeld 1930
- Aanwezig tot en met kaartbeeld 1960

Kaart 44 Dynamiek heide Veranderingen in het bodemgebruik heide in de periode van 1850 tot 1990 Ook van de heide is het grootste deel verdwenen: van bijna 20 procent is het areaal gedaald naar 2,6 procent. Dit lijkt in eerste instantie niet meer terug te komen, hoewel experimenten met schaapskuddes wellicht tot een nieuwe trend leiden. Heide krijg je echter niet zomaar terug; het kost veel tijd en inspanning om de bodem weer te verschrallen.



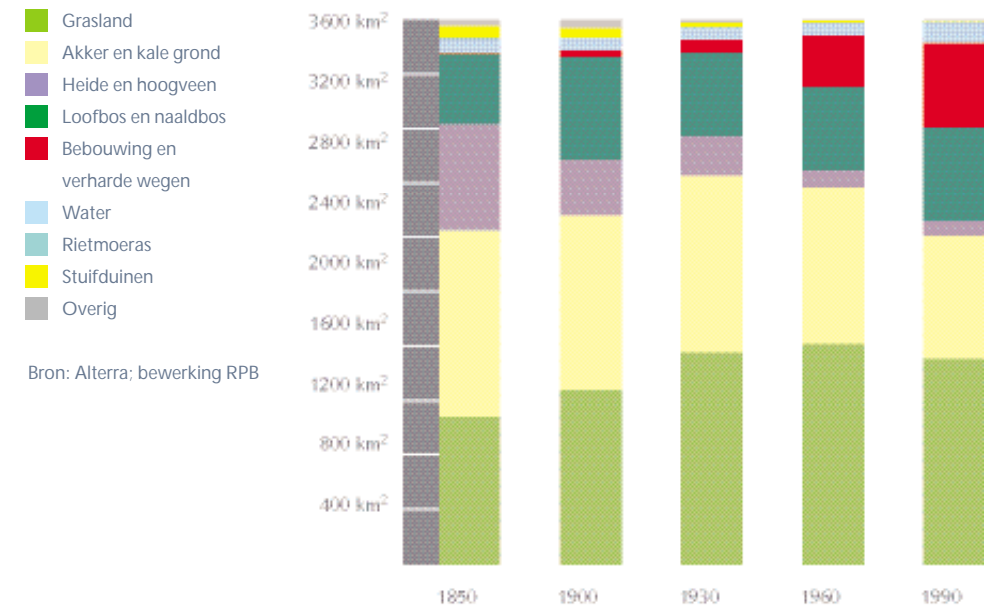
Veranderend landschap Het is duidelijk dat de versnelling in de maatschappij zijn effect heeft gehad op het landschap. Het areaal waar het grondgebruik de afgelopen 150 jaar niet is veranderd bedraagt niet meer dan een kwart van het totale gebied. En zelfs daar is weliswaar het grondgebruik niet veranderd, maar in veel gevallen wel het uiterlijk, door onder meer de ruilverkavelingen die hebben geleid tot een schaalvergroting van het landschap. Dit continue proces van landschapsverandering is een belangrijk kenmerk van het Nederlandse landschap, en ook van dit gebied.

Het huidige landschap van het Regiolab heeft een andere identiteit dan vroeger. De heldere samenhang die het gebied kende tot halverwege de vorige eeuw is nu sterk veranderd. In 1850 waren de grote lijnen van het rivierengebied, de hogere stuwwallen, de valleien en beekdalen gemakkelijk te herkennen: het was een leesbaar landschap met grote maten en grote verschillen in grondgebruik en structuur. Het totaalbeeld werd gedomineerd door het natuurlijk en het agrarisch landschap. Anderhalve eeuw later bepaalt het stedelijk landschap het beeld: de infrastructuur stuurt de stedelijke ontwikkelingen. Wegen, bebouwing en steden zijn belangrijke oriëntatiepunten geworden en domineren. De stuwwallen en de rivieren vormen nog wel de achtergrond, de herinnering aan het oude natuurlandschap. Maar in de rest van het gebied is de variatie in het bodemgebruik fors afgenomen en zijn de schaal en de structuur drastisch veranderd. De landschappen nivelleren, ze gaan meer op elkaar lijken. De oude identiteit gebaseerd op streekgebonden verschillen is verdwenen. Hiervoor komt een andere, meer gefragmenteerde en stedelijke identiteit voor in de plaats. Deze nieuwe identiteit is streekoverstijgend en vertoont een breuk met het verleden.

Hoewel deze ruimtelijke ontwikkeling logisch en onvermijdelijk lijkt, komt hier toch een kwetsbaar punt aan het licht. De herkenbare en verklaarbare leefomgeving waarmee een bewoner zich gemakkelijk kan identificeren, verdwijnt steeds meer. Uiteindelijk leidt dit tot vermindering van de waardering van de omgeving. Dat gebeurt overigens niet onmiddellijk, want uit onderzoek blijkt dat mensen graag willen dat hun landschap met de tijd mee gaat en niet blijft stilstaan. Wanneer de veranderingen in het tijdsbestek van een generatie echter omvangrijk en ingrijpend zijn, dan ontstaat een tegenreactie, een nostalgisch koesteren van historische relictten (Coeterier 2000). Het is de vraag in hoeverre de snel veranderende ruimtelijke structuur van het Regiolab aansluit op de behoefte van de mensen. En hoe kan het gebied zich verder ontwikkelen vanuit het perspectief van de haastige stijl van leven?

De ondergrond was tot de twintigste eeuw sturend omdat dat niet anders kon. Gedurende de twintigste eeuw werd deze dwang geringer omdat de ondergrond aangepast kon worden. Tegenwoordig

Figuur 27 Veranderingen in het grondgebruik van 1850-1990



neemt de invloed van de ondergrond weer toe omdat de samenleving dit wil. Vrijtijdsbeleving, veiligheidsbelangen, natuurbesef en het streven naar een duurzame samenleving zorgen voor een trendbreuk: waterbeheer, natuur en landschap worden vanaf de negentiger jaren weer leidend. Deze ingrijpend veranderde maatschappelijke context leidt tot een nieuwe fase in de landschapsontwikkeling. De natuurontwikkeling in het riviereengebied (Ruimte Voor De Rivieren), de Reconstructie van de Zandgronden (Reconstructiewet 2002) en het beleid voor de Nationale Landschappen bieden een nieuw perspectief. De in oorsprong rijke landschappelijke schakering van het Regiolab kan met de toekomstige ontwikkelingen weer toenemen.

Ruimte voor versnelling, ruimte voor vertraging Veel moeten doen en veel willen beleven heeft ruimtelijke consequenties, met name door veranderingen in het vestigings- en verplaatsingsgedrag. Mensen willen zich snel door de ruimte kunnen bewegen en doen dit bij voorkeur vanuit een woonplek waarbij de dagelijkse en wekelijkse activiteitenplaatsen zo goed mogelijk bereikbaar zijn. Het ruimtelijk patroon met voorzieningen en plekken die relevant zijn voor deze leefstijl is te tekenen, zoals wij in deze paragraaf zullen laten zien. Maar eerst staan wij stil bij een belangrijke conclusie uit het vorige hoofdstuk: de snelle leefstijl heeft een tegenwicht nodig. Ieder mens heeft de behoefte om op zijn tijd zichzelf te verlossen van dit snelle leven en zijn geest te laten vertragen.

Vertraging uitgedrukt in ruimte Cornelis (1999) stelt dat naarmate de snelheid waarmee een cultuur zich ontwikkelt hoger wordt, de interne klok van onze geest moet vertragen. Anders breekt ons systeem. De gehaaste stijl van leven maakt tegelijkertijd versnelling én vertraging noodzakelijk. Een goede leefomgeving moet dus ook ruimte bieden voor vertraging. De dichotomie snel – traag is daarmee aan het veranderen. Vroeger hoorden bijvoorbeeld snelheid en techniek bij elkaar. Traagheid was juist de wereld waarin de techniek ontbreekt. We zien nu een *outdoor* trend die techniek juist koppelt aan het ‘ontsnappen aan de tijd’. Voor een meerdaagse wandel- of fietstocht door gebieden die ver weg liggen van de bewoonde wereld nemen mensen technisch zeer hoogwaardig overlevingsmateriaal mee, dat oorspronkelijk is ontwikkeld voor de ruimtevaart en het leger. Een ander voorbeeld is de *Slow Food* trend die in de negentiger jaren vanuit Piëmonte, Italië kwam. ‘Als het snelle leven in dienst van de productiviteit ons leven verandert en milieu en landschap bedreigt, dan is *Slow Food* daarop het antwoord. Tegen de krankzinnigheid van het *Fast Life* moeten we ons verdedigen met traag materieel genot [...]’, zo luidt het manifest van *Slow Food* (1989).

Deze zeer moderne en bijna technische kijk op eten verspreidt zich nu geleidelijk aan over de westerse wereld. *Slow Food* verbindt een vitaal en jachtig leven met traditionele ingrediënten en een lokale setting – twee uitersten. *Slow Food* is dus meer dan een tegenhanger van *fast food*. Het is een korte onderbreking in de snelle leefstijl en een vorm van vertraging. Naarmate deze snelle leefstijl zich verder ontwikkelt, zal ook de vertraging zich meer als vanzelfsprekend onderdeel van deze *lifestyle* kunnen ontwikkelen.

Ook de deelnemers aan de haastige stijl van leven hebben dus op zijn tijd behoefte aan vertraging. Dit wordt bevestigd en iets concreter gemaakt door de enquête die in de voorfase van de nieuwe natuurnota ‘Natuur voor Mensen’ (Ministerie LNV 1999) is gehouden. Dit onderzoek toonde aan dat er bij brede groepen in de samenleving en nagenoeg alle leeftijdsgroepen grote behoefte is aan stilte en rust in het dagelijks leven. Juist óók bij de tweeverdieners en de taakcombinerders, en zij zoeken dit vooral in de natuur. Zo’n 90 procent van de mensen geeft aan rust en ontspanning heel belangrijk te vinden en verwacht van de overheid dat deze rust en stilte zoveel mogelijk bevordert (Stichting Natuur en Milieu 2002). Wandelen en fietsen zijn veruit favoriet en mensen trekken steeds meer in meerdaagse wandeltochten door het binnen- of buitenland. De slenterende flaneur waar Kundera het over heeft in de aanhef van dit hoofdstuk, loopt nu tijdens een korte *break* een stukje van de pelgrimsroute naar Santiago de Compostela.

Maar hoe kan deze behoefte aan onthaasting of vertraging worden gekoppeld aan een ruimtelijk patroon of netwerk? Om ook het netwerk voor vertraging te kunnen tekenen is een scherpere uitwerking van de begrippen rust, onthaasting en vertraging nodig.

Het begrip vertraging betekent letterlijk ‘vermindering van snelheid’ en contrasteert met de componenten ‘veel moeten doen en veel willen beleven’. Vertraging staat voor de wens om los te komen van de tijdsdruk die externe factoren opleggen en meer te luisteren naar de eigen behoeften, die veelal een andere tijdschaal hebben (Lash & Urry 1994). Dat is net iets anders dan rust. Rust is een toestand van ontspanning na arbeid of inspanning en is als zodanig passief. Vertraging duidt op een actie: men onderneemt iets – of juist bewust niets – om los te komen van de strakke tijdsindeling en meer ruimte te geven aan de innerlijke tijdbeleving. Wij kiezen daarom voor de term vertraging en koppelen dit aan de behoefte om deel te nemen aan de meer natuurlijke tijdschaal van seizoenen en natuurlijke processen die worden gedictieerd door de boom, de rivier, het landschap; dit tempo is beduidend trager dan de dagelijkse orde der dingen.

Het vertragen of het vinden van aansluiting bij een ander tijdverloop dan de dagelijkse waan der dingen is afhankelijk van persoonlijke perceptie en de omgeving. Belevingsonderzoek moet deze subjectieve

waarneming vertalen in objectieve criteria. Coeterier (2001) brengt ons iets verder in deze zoektocht naar de ruimtelijke kenmerken van vertraging. Hij deed onderzoek naar verbanden tussen 'het gevoel van verloop van de tijd' en fysieke typen van grondgebruik, het onderwerp waar dit hoofdstuk mee startte. Hij stelde mensen de vraag: 'in welke [...] omgevingen verloopt over het algemeen de tijd voor uw gevoel langzaam en waar snel?.' Dit leverde opvallende conclusies op: in bos, natuurgebieden (ook wateren), heidevelden, gave landelijke buitengebieden en zandverstuivingen ervaart een meerderheid een langzamer verloop van de tijd. Bijzonder is dat ook in oude binnensteden veel mensen (vooral niet-stedelingen) een vertraging van de tijd ervaren. Je kunt hier spreken over omgevingen (landschappen) met een eigen tijdbeleving. Dat wil zeggen: de ervaring van het tijdsverloop is langzamer dan gemiddeld. Dit sluit aan bij natuuronderzoek (Ministerie van LNV 1999) waaruit bleek dat geïnterviewden meer tot rust kwamen in en meer waardering hadden voor de echt natuurlijke landschappen, zoals duinen, bossen, meren, heuvellandschap, heidevelden en zandverstuivingen. Hoe meer natuurlijke dynamiek zichtbaar was, hoe hoger de waardering en het gevoel los te komen van de hectiek van alledag.

Ook de eigenschappen van de ruimte zelf spelen een rol bij het tijdgevoel en de beleving en waardering. Grote aaneengesloten natuurgebieden en landschappen, weidse uitzichten, reliëf, stilte en lopen op zandpaden versterken in het algemeen het gevoel van vertraging (Coeterier 2001). Ook de zichtbare ouderdom van dingen draagt daaraan bij. Cultuurhistorisch gave landschappen, oude bomen en prehistorische stenen zijn dingen waar mensen letterlijk bij stil staan. Naast natuurgebieden zijn dus ook ouderdom, cultuurhistorische relictten, uitzichtpunten en onverharde paden onderdeel van het netwerk om te onthaasten.

Wij weten nu welke ruimtelijke kenmerken horen bij de behoefte aan onthaasting of vertraging. Het begrip vertraging kan worden gekoppeld aan elementen en structuren in het landschap; daarmee is het mogelijk de kaart voor vertraging te tekenen.

Figuur 27 Schematische weergave van de analysemethodiek voor de drie netwerken



Figuur 28 Lijst met 110 indicatoren

De kaarten 45-48 brengen het patroon van de plekken en verplaatsingen in beeld die nodig zijn om veel te doen, veel te beleven en te kunnen vertragen. Eerste stap is een selectie van variabelen (totaal 105) die alle activiteitenplaatsen representeren die in deze leefstijl van belang zijn. Dit zijn meestal plekken (punten), maar het kunnen ook opritten, wegen (lijnen) en iets grotere gebieden (vlakken) zijn. Om de bewerking te vereenvoudigen zijn de variabelen vervolgens bijeengebracht in groepen met soortgelijke activiteitenplekken.

Aan al deze variabelen is een specifieke wegingsfactor toegevoegd die de wenselijke maximale afstand tot de plaats (de ‘bereikbaarheidsbuffer’) en de intensiteit van het gebruik weerspiegelt: de ‘effectieve bereikbaarheidsbuffer’. Zo krijgen alle variabelen een factor die de straal van de buffer bepaalt. Dit is de maximaal wenselijke afstand rondom de activiteitenplek. Verdeeld over loop- fiets- en rij-afstand is dit respectievelijk 500 meter, 2 kilometer en 5 kilometer. De bereikbaarheidsaannames in deze methode zijn iets scherper dan de waarden die in hoofdstuk vier zijn gehanteerd. Zo is een afstand van 5 kilometer – hier gedefinieerd als rij-afstand met de auto – voor veel mensen ook nog wel met de fiets bereikbaar.

Vervolgens kreeg iedere groep variabelen een factor die de maat voor de gebruiksiteintensiteit weergeeft (dagelijks, wekelijks, maandelijks, jaarlijks) en tot uitdrukking komt in de kleurintensiteit van de buffer. Deze factor is tot stand gekomen in een ‘intersubjectieve expert opinie’-weging.

Deze variabelen met wegingsfactor voor gebruiksiteintensiteit en wenselijke afstand zijn vervolgens verdeeld over de drie invalshoeken veel doen, veel beleven en kunnen vertragen: de ‘netwerken’ (kaarten 45-47). Dit levert drie netwerken op met een groot scala aan kleurnuances die het belang en de bereikbaarheid van activiteitenplekken weer-geven. De volgende stap is hieruit een selectie te maken, de ‘gefilterde netwerken’. Alleen gebieden die hoger dan een bepaald percentage van het theoretisch optimum sco- ren blijven op de kaart (deze tussenstap is niet in de afbeeldingen zichtbaar). De laatste stap is om deze drie gefilterde netwerken op elkaar leggen. Daarbij blijven alleen die gebieden over die op alle drie de gefilterde netwerken scoren: de ‘snijvlakken’ (kaart 48). Deze kaart toont de gebieden die een handige uitvalsbasis zijn voor zowel veel moeten doen, als veel willen beleven én kunnen vertragen. Bezien vanuit de stijl van leven in dit boek zijn dit de meest efficiënte plekken om te wonen.

groep	indicator	b	l	categorie	bron	type kaart
b0i0_vmd_l	Provinciewegen	0	0	veel moeten doen mobiliteit	Wegvakken	lijnen
b0i0_vmd_l	Rijkswegen	0	0	veel moeten doen mobiliteit	Wegvakken	lijnen
b0i0_vmd_l	Spoor aftakking	0	0	veel moeten doen mobiliteit	Top250	lijnen
b0i0_vmd_l	Spoor dubbel	0	0	veel moeten doen mobiliteit	Top250	lijnen
b0i0_vmd_l	Spoor enkel	0	0	veel moeten doen mobiliteit	Top250	lijnen
b0i0_vmd_p	Vliegvelden (coor)	0	0	veel moeten doen mobiliteit	katrien	punten
b0i0_vmd_p	Vliegvelden (pc4)	0	0	veel moeten doen mobiliteit	katrien	punten
b0i0_vmd_p	Knooppunten	0	0	veel moeten doen nieuwe pleinen	2003	punten
b1i1_ko_p_1	Kuuroorden	1	1	kunnen onthaasten	katrien	punten
b1i1_ko_p_1	Kuuroorden en beautycenters	1	1	kunnen onthaasten	BORIS	punten
b1i1_ko_p_1	Naaktrecreatie	1	1	kunnen onthaasten	BORIS	punten
b1i1_ko_p_1	Sauna's	1	1	kunnen onthaasten	katrien	punten
b1i1_ko_p_2	Kastelen	1	1	kunnen onthaasten	katrien	punten
b1i1_ko_p_2	Molens	1	1	kunnen onthaasten	katrien	punten
b1i1_ko_p_2	Cultuurhistorische monumenten	1	1	kunnen onthaasten	BORIS	punten
b1i1_ko_p_2	Oude monumenten	1	1	kunnen onthaasten	BORIS	punten
b1i1_ko_p_2	Jonge bouwkunst	1	1	kunnen onthaasten	BORIS	punten
b1i1_vwb_p_1	Hotels bed en breakfast	1	1	veel willen beleven	BORIS	punten
b1i1_vwb_p_1	Hotels conferentieoord	1	1	veel willen beleven	BORIS	punten
b1i1_vwb_p_1	Hotels groepsaccommodatie	1	1	veel willen beleven	BORIS	punten
b1i1_vwb_p_1	Hotels hotel	1	1	veel willen beleven	BORIS	punten
b1i1_vwb_p_1	Hotels jeugdherberg	1	1	veel willen beleven	BORIS	punten
b1i1_vwb_p_1	Hotels pension, kamerverhuur	1	1	veel willen beleven	BORIS	punten
b1i1_vwb_p_1	Hotels trekkershut	1	1	veel willen beleven	BORIS	punten
b1i1_vwb_p_1	Campings boerderijcamping	1	1	veel willen beleven	Hoofdstuk 3	punten
b1i1_vwb_p_1	Campings camping	1	1	veel willen beleven	Hoofdstuk 3	punten
b1i1_vwb_p_1	Campings kampeerboerderij	1	1	veel willen beleven	Hoofdstuk 3	punten
b1i1_vwb_p_1	Campings natuurkampeerterein	1	1	veel willen beleven	Hoofdstuk 3	punten
b1i1_vwb_p_1	Campings stadscamping	1	1	veel willen beleven	Hoofdstuk 3	punten
b1i1_vwb_p_2	Bedrijfbezoeken	1	1	veel willen beleven	katrien	punten
b1i1_vwb_p_2	Natuurinfo	1	1	veel willen beleven	katrien	punten
b1i1_vwb_p_2	Bezoekerscentra SBB	1	1	veel willen beleven	BORIS	punten
b1i1_vwb_p_3	Attractieparken	1	1	veel willen beleven	katrien	punten
b1i1_vwb_p_3	Dierentuinen	1	1	veel willen beleven	katrien	punten
b1i1_vwb_p_3	Dierentuinen	1	1	veel willen beleven	BORIS	punten
b1i1_vwb_p_3	Attractieparken	1	1	veel willen beleven	BORIS	punten
b1i1_vwb_p_4	Bowlingbanen	1	1	veel willen beleven	katrien	punten
b1i1_vwb_p_4	Casino's	1	1	veel willen beleven	katrien	punten
b1i1_vwb_p_4	Kartbanen	1	1	veel willen beleven	katrien	punten
b1i1_vwb_p_4	Paintball en lasergames	1	1	veel willen beleven	katrien	punten
b1i1_vwb_p_4	Schaatsbanen	1	1	veel willen beleven	katrien	punten
b1i1_vwb_p_4	Skibanen	1	1	veel willen beleven	katrien	punten
b1i1_vwb_p_5	Woonbelevingsindustrie totaal	1	1	veel willen beleven	Locatus	punten
b1i1_vwb_p_6	Evenementen PC6	1	1	veel willen beleven	Hoofdstuk 3	punten
b1i1_vwb_p_6	Evenementen PC4	1	1	veel willen beleven	Hoofdstuk 3	punten
b1i1_vwbko_p	Jachthavens	1	1	veel willen beleven	BORIS	punten
b1i1_vwbko_p	Havens	1	1	veel willen beleven	BORIS	punten
b1i1_vwbko_p	Ligplaatsen	1	1	veel willen beleven	BORIS	punten
b1i2_vwb_p_1	Klimmuren	1	2	veel willen beleven	katrien	punten
b1i2_vwb_p_2	Voetbalstadions	1	2	veel willen beleven	katrien	punten
b1i3_vmd_p	Tankstations	1	3	veel moeten doen nieuwe pleinen	Locatus	punten
b1i3_vwb_p	Surflocaties	1	3	veel willen beleven	BORIS	punten
b1i3_vwbko_p	Golfbanen	1	3	veel willen beleven / kunnen onthaasten	katrien	punten
b1i3_vwbko_p	Golfbanen	1	3	veel willen beleven / kunnen onthaasten	BORIS	punten
b1i4_vmd_p	Universiteiten en hogescholen	1	4	veel moeten doen	katrien	punten
b1i4_vmd_v	Bedrijfs- en bouwterreinen	1	4	veel moeten doen	Hoofdstuk 3	vlakken
b1i4_vmd_v_b	Afritten bereikbaarheid	1	4	veel moeten doen nieuwe pleinen	Wegvakken	vlakken
b2i1_vmd_p	Banken	2	1	veel moeten doen	Locatus	punten
b2i2_ko_p_1	Kinderboerderijen	2	2	kunnen onthaasten	katrien	punten
b2i2_ko_p_1	Kinderboerderijen	2	2	kunnen onthaasten	BORIS	punten
b2i2_ko_p_2	Natuurbeschermingswet	2	2	kunnen onthaasten	Hoofdstuk 3	punten
b2i2_ko_v	Nationale parken	2	2	kunnen onthaasten natuurgebieden	Hoofdstuk 3	vlakken
xb2i2_ko_v	Netto EHS	2	2	kunnen onthaasten natuurgebieden	Hoofdstuk 3	vlakken
b2i2_ko_v	Bos- en natuurgebieden NM	2	2	kunnen onthaasten natuurgebieden	Hoofdstuk 3	vlakken
b2i2_ko_v	Bos- en natuurgebieden SBB	2	2	kunnen onthaasten natuurgebieden	Hoofdstuk 3	vlakken
b2i2_vmd_p_1	Kappers	2	2	veel moeten doen	LISA	punten
b2i2_vmd_p_2	Postkantoren	2	2	veel moeten doen	Locatus	punten
b2i2_vwb_p_1	Podia	2	2	veel willen beleven	katrien	punten
b2i2_vwb_p_1	Bioscopen	2	2	veel willen beleven	Locatus	punten
b2i2_vwb_p_1	Theaters	2	2	veel willen beleven	Locatus	punten
b2i2_vwb_p_2	Galeries	2	2	veel willen beleven	katrien	punten
b2i2_vwb_p_2	Musea	2	2	veel willen beleven	katrien	punten
b2i2_vwb_p_2	Antiek en kunst	2	2	veel willen beleven	Locatus	punten
b2i2_vwb_p_3	Warenhuizen	2	2	veel willen beleven	Locatus	punten
b2i2_vwbko_p	Recreatie terreinen	2	2	veel willen beleven / kunnen onthaasten	BORIS	punten
b2i3_ko_p	Zwemplekken oppervlaktewater	2	3	kunnen onthaasten	BORIS	punten
b2i3_vwb_p_1	Atletiekbanen	2	3	veel willen beleven	katrien	punten
b2i3_vwb_p_1	Sportaccommodaties	2	3	veel willen beleven	katrien	punten
b2i3_vwb_p_1	Squashbanen	2	3	veel willen beleven	katrien	punten
b2i3_vwb_p_1	Zwembaden	2	3	veel willen beleven	katrien	punten
b2i3_vwb_p_1	Sportieve activiteiten	2	3	veel willen beleven	Locatus	punten
b2i3_vwb_p_1	Zwembaden	2	3	veel willen beleven	BORIS	punten
b2i3_vwb_p_2	Internetcafe's	2	3	veel willen beleven	katrien	punten
b2i4_vmd_p	Basis onderwijs instellingen	2	4	veel moeten doen	CFI	punten
b2i4_vmd_p	Kinderopvang	2	4	veel moeten doen	LISA	punten
b2i4_vmd_p	Voortgezet onderwijs instellingen	2	4	veel moeten doen	CFI	punten
b2i4_vmd_p_b	Stations intercity	2	4	veel moeten doen nieuwe pleinen	2001	punten
b2i4_vmd_p_b	Stations overige	2	4	veel moeten doen nieuwe pleinen	2001	punten
b2i4_vmd_p_b	Stations sneltrein	2	4	veel moeten doen nieuwe pleinen	2001	punten
b2i4_vmd_p_b	Stations totaal	2	4	veel moeten doen nieuwe pleinen	2002	punten
b3i2_vmd_p	Apotheken	3	2	veel moeten doen	Locatus	punten
b3i3_ko_l	Lange Afstand Fietsroutes	3	3	kunnen onthaasten routes en paden	BORIS	lijnen
b3i3_ko_l	Lange Afstand Wandelroutes	3	3	kunnen onthaasten routes en paden	BORIS	lijnen
b3i3_ko_l	Streekpaden	3	3	kunnen onthaasten routes en paden	BORIS	lijnen
b3i3_ko_l	Wandelpaden	3	3	kunnen onthaasten routes en paden	BORIS	lijnen
b3i3_ko_v	Fietspaden	3	3	kunnen onthaasten routes en paden	Top10	vlakken
b3i3_ko_v	Gedeeltelijk verharde en onverharde wegen	3	3	kunnen onthaasten routes en paden	Top10	vlakken
b3i3_vmd_p_1	Geldautomaten	3	3	veel moeten doen	Locatus	punten
b3i3_vmd_p_2	Winkels levens- of genotsmiddelen (incl. supermarkten)	3	3	veel moeten doen	Locatus	punten
b3i4_ko_v	Parken en plantsoenen	3	4	kunnen onthaasten	BORIS	vlakken
b3i4_vmd_p	Supermarkten	3	3	veel moeten doen	Locatus	punten
b3i4_vmd_p	Speeltuinen	3	3	veel willen beleven	katrien	punten
b3i4_vmd_p	Speeltuinen	3	3	veel willen beleven	BORIS	punten

De drie netwerken Voor het Regiolab is een ruimtelijk analysemodel ontwikkeld aan de hand van een reeks indicatoren of variabelen die de haastige leefstijl representeren: de ruimtelijke configuratie in het Regiolab, waarin het veel moeten doen, veel willen beleven én kunnen vertragen tot uitdrukking komen.

Kaart 45 – veel moeten doen – brengt het ruimtelijk patroon van de verplichte dagelijkse activiteiten in beeld: de plekken en verplaatsingen nodig voor huishouden, zorg, spelen en werk (zie de foto's op pp. 106, 124 en 126). Deze activiteiten worden gedictieerd door de 'externe klok', die van buitenaf komt en deels is opgelegd en niet zelf gekozen. Op de kaart is aangegeven welke locaties een grote rol spelen in dit dagelijkse leven van werk, huishouden en zorg (zoals scholen, crèches, winkels, banken, bedrijfsterreinen, kappers, tankstations), geprojecteerd op het mobiliteitsnetwerk met bijbehorende knooppunten; in totaal meer dan 25 variabelen.

Het resultaat van deze bewerking is een gelaagd en gedifferentieerd patroon met veel verschillende punten met buffers daaromheen. Het geheel vormt een netwerk aan punten met buffers die overlappen en aan elkaar klonteren. Waar veel samenvalt kleurt de kaart feller en is een efficiëntere manier van dagelijks leven mogelijk.

Kaart 46 – veel willen beleven – brengt de mogelijkheden om veel te beleven in beeld, zoals *shopping malls*, attractieparken, podia, paint-, bowling-, golf-, kart-, ski-, squash- en schaatsbanen, theaters, hotels en musea (zie de foto's op pp. 104, 112 en 124); in totaal 50 variabelen. Grondslag van deze kaartbewerking zijn de zelfgekozen activiteiten buiten het werk en de zorg om. Dit komt van binnenuit en is ingegeven door de eigen behoefte. De intensiteit van de beleving staat voorop: snelle ervaringen binnen en buiten, gericht veel willen beleven in een korte tijd, de snelle bevrediging van een verlangen. Of beter nog 'een versnelling van tijd', het gevoel dat je meer hebt beleefd dan de werkelijke (externe) klok laat zien (Lash & Urry 1994).

Ook het netwerk 'veel willen beleven' vertoont samenhang. De kaarten 'veel moeten doen' en 'veel willen beleven' brengen gezamenlijk de gehaaste leefstijl ruimtelijk in kaart.

Kaart 47 – kunnen vertragen – toont het patroon van mogelijkheden om rust te vinden voor vertraging, uit de tijd te stappen en aansluiting te vinden bij het innerlijk; ruim 25 variabelen. Getekend zijn de plekken en structuren die bovengenoemde kenmerken bevatten, zoals natuurgebieden, waterplassen, parken, zandpaden, bijzondere landschappen, monumenten en andere locaties waar mensen een trager verloop van de tijd ervaren. Zie de foto's op pp. 104, 112 en 124.

Uiteraard is het onderscheid in drie netwerken kunstmatig. Een valide alternatieve opvatting is dat de drie netwerken of systemen in werkelijkheid eerder neigen naar een continuüm met twee uitersten dan naar drie verschillende systemen met geheel eigen wetmatigheden. Ook dat is zonder meer waar, maar het doel is hier niet het bewijzen van de autonomie van deze systemen. Die zijn uitsluitend een middel om deze leefstijl in ruimte uit te drukken en kansrijke woonlocaties in het Regiolab in beeld te brengen.

Er is behoefte aan onthaasting of vertraging, ook bij mensen met de haastige stijl van leven. Deze vertraging zoeken mensen ook in de natuur en het landschap. Gaafheid, samenhang, ouderdom en cultuurhistorische elementen verdiepen de beleving van dergelijke gebieden en dragen zo bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Ook de omvang telt: als het gaat om rust vinden is groter vaak beter. Het is van belang deze behoefte aan vertraging of onthaasting zoveel mogelijk te accommoderen in de nabijheid van de woonomgeving. Oude landschappen dragen bij aan deze behoefte en zijn daarmee uiterst waardevol en cruciaal voor de kwaliteit van de omgeving.

Het blijkt mogelijk de behoefte aan vertraging concreet te maken in plekken en activiteiten en deze aan te geven in een ruimtelijk netwerk voor vertraging. Ook 'veel moeten doen' en 'veel willen beleven' zijn ruimtelijk te duiden. Er ontstaat zo een ruimtelijke configuratie in drie lagen: drie netwerken of systemen die bij elkaar de haastige leefstijl representeren en het verblijfs- en verplaatsingspatroon van mensen in beeld brengen.

Netwerk veel moeten doen:



respectievelijk 40-55%,
55-70% en > 70% van het
theoretisch optimum.

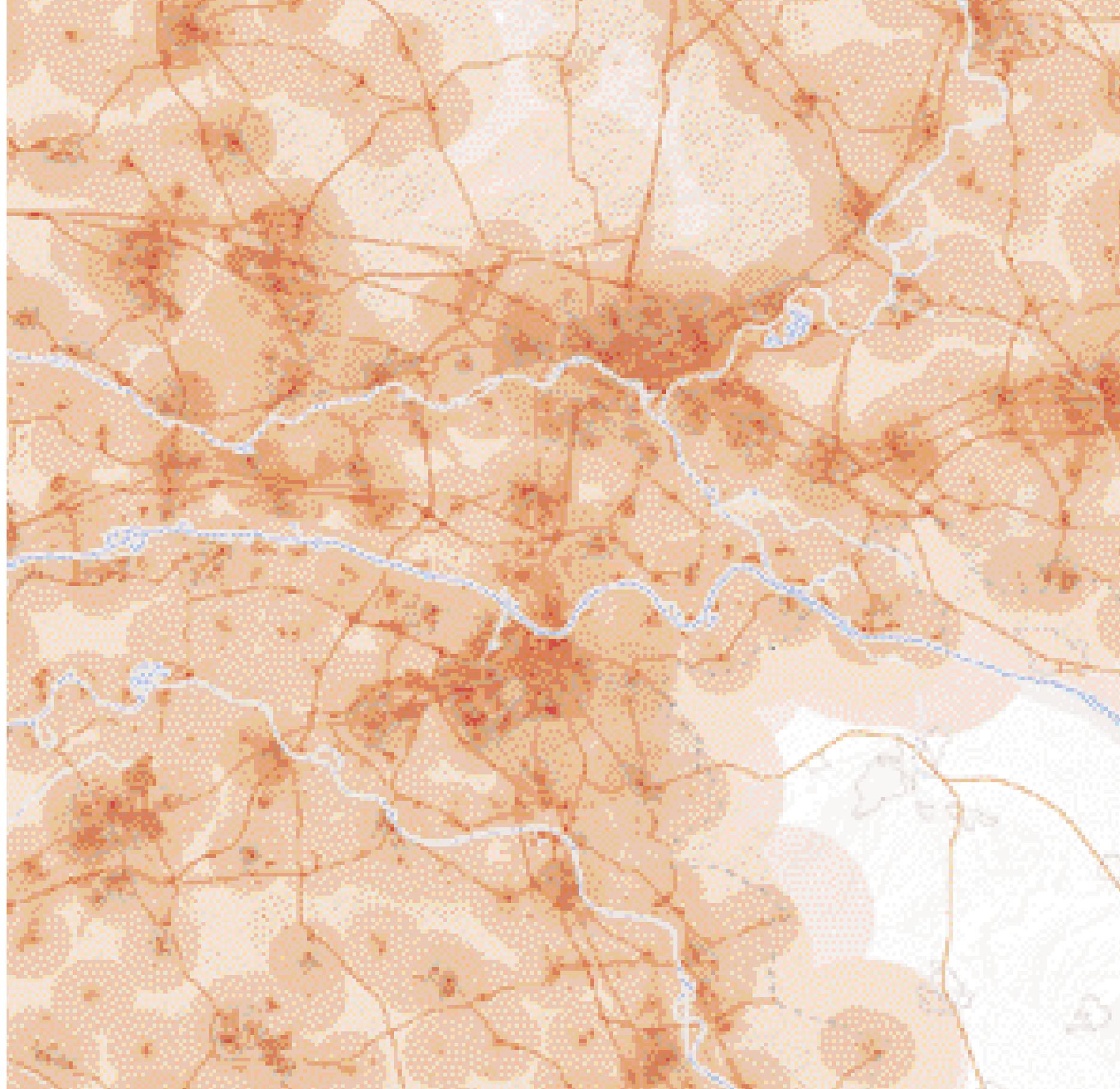
- Ruwe data veel moeten doen
- ▭ Bebouwing
- ~ Rivier
- ⋯ Duitsland, data incompleet

Opbouw volgens de methodiek
uit de toelichting op pagina 187
(Figuur 27 weergave analyse-
methodiek).

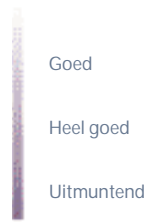
Schaal 1:240.000

Kaart 45 **Netwerk veel moeten doen**

Bron: Coördinatensysteem:
Rijksdriehoekstelsel
RPB



Netwerk veel willen beleven:



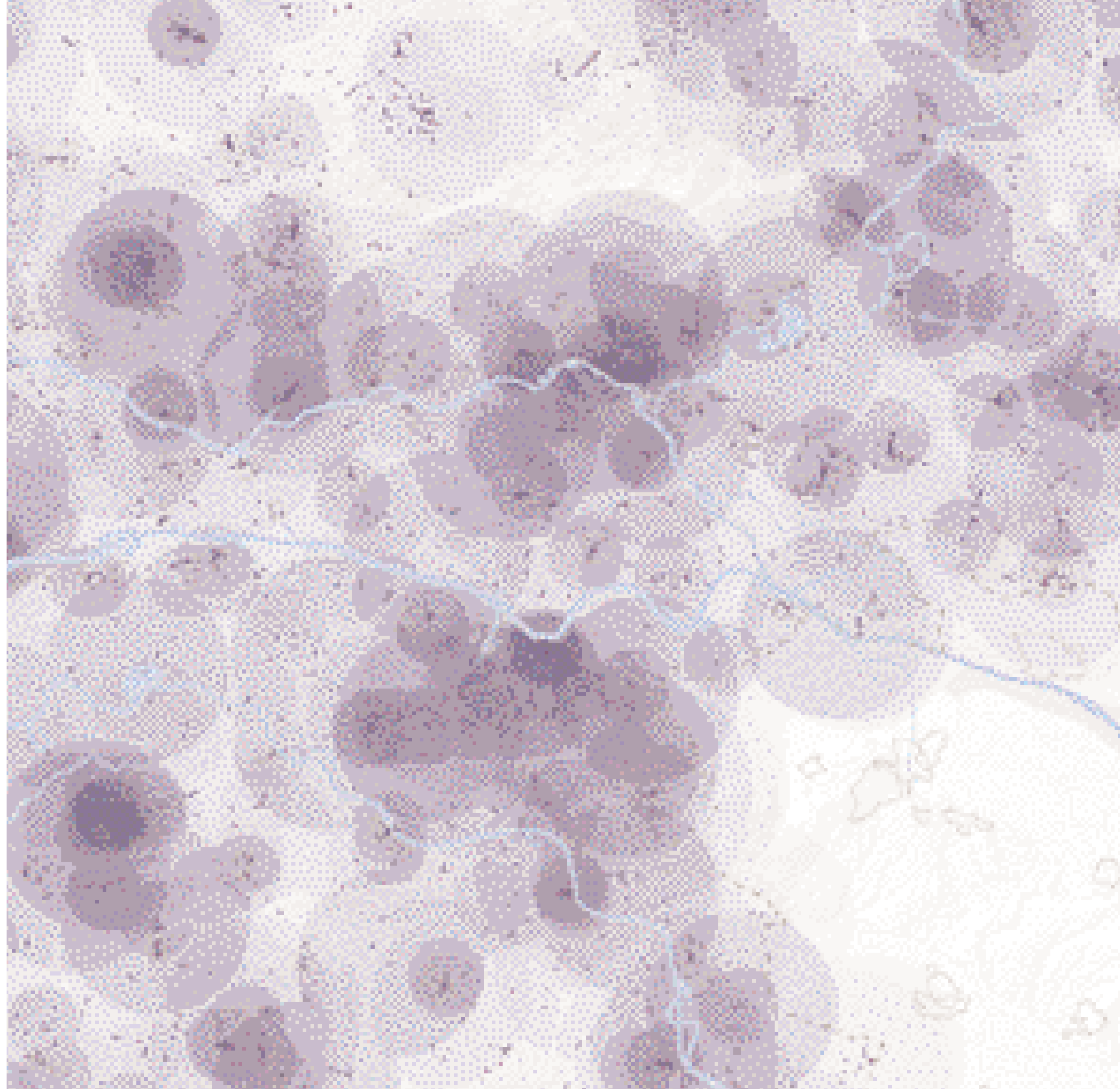
respectievelijk 40-55 %, 55-70%
en > 70% van het theoretisch
optimum.

- Ruwe data veel willen
beleven
- ▭ Bebouwing
- Rivier
- ⋯ Duitsland, data incompleet

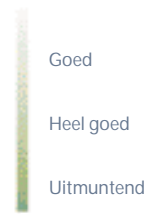
Schaal 1:240.000

Bron: Coördinatensysteem:
Rijksdriehoekstelsel
RPB

Kaart 46 Netwerk veel willen beleven



Netwerk veel willen beleven:



respectievelijk 40-55 %, 55-70%
en > 70% van het theoretisch
optimum.

● Ruwe data veel willen
beleven

▭ Bebouwing

~ Rivier

⋯ Duitsland, data incompleet

Schaal 1:240.000

Bron: Coördinatensysteem:

Rijksdriehoekstelsel

RPB

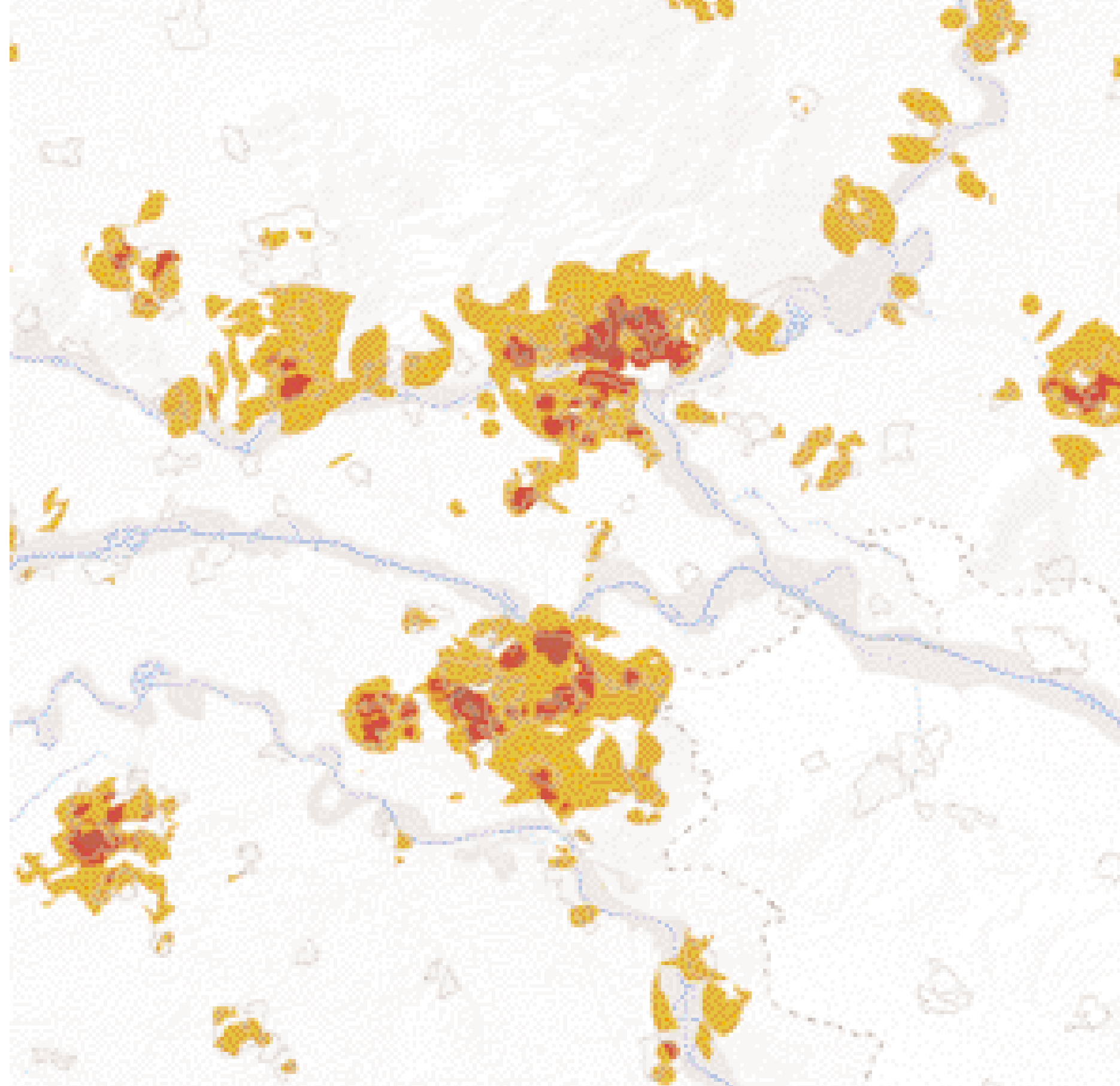


Kaart 47 Netwerk kunnen vertragen

- Goed (40-55%)
- Heel goed (55-70%)
- Uitmuntend (>70%)
- Bebouwing

Schaal 1:240.000
Coördinatensysteem:
Rijksdriehoekstelsel
RPB

Kaart 48 Snijvlakkenkaart Gebieden waar veel moeten doen, veel willen beleven en kunnen vertragen alle drie onder handbereik liggen. De percentages die in de legenda worden genoemd, zijn percentages ten opzichte van het theoretisch optimum haalbaar met deze methode.



-  Rondweg
-  Woonlandgoederen
-  Dorpsuitleg
-  Contouren open gebieden
-  Doorgaande recreatieve (fiets)route
-  Snelweg met knooppunt
-  Winterdijk
-  Ruimte voor de Rivier
-  Kernen met voorzieningen
-  Station
-  Bos

Schaal 1:50.000

Coördinatensysteem:

Rijksdriehoekstelsel

RPB

Kaart 49 Ontwikkelingsmogelijkheden
stedelijk uitloopgebied Westervoort-Duiven-
Zevenaar



- Woonlandgoederen
- Ruimte voor de Rivier
- Winterdijk
- Veel moeten doen/veel willen beleven

Schaal 1:30.000
Coördinatensysteem:
Rijksdriehoekstelsel
RPB

Kaart 50 Ontwikkelingsmogelijkheden buitengebied Genneep-Boxmeer



Synthese: kans en kwaliteit *'Tussen ontspannen haast en selectieve vertraging leeft een gelukkig mens'*

Snijvlakken Veel mensen leven in het spanningsveld tussen de (bewuste of latente) wens en mogelijkheid te vertragen en de al dan niet zelf gekozen noodzaak tot snel leven. Zij zoeken een plek waar beide binnen het bereik liggen. Dit is in beeld te brengen door de drie netwerken voor 'veel moeten doen', 'veel willen beleven' en 'kunnen vertragen' op elkaar te leggen. De netwerken hebben alle een eigen tijd- en ruimtedynamiek, maar vertegenwoordigen in onderlinge samenhang een totaalbehoefte van de mens.

Onze stelling is dat de mens een plaats om te wonen zoekt op het snijvlak tussen het efficiënte netwerk waarmee hij toegang heeft tot alle nodige voorzieningen, werkmogelijkheden en belevenissen én de plekken waar zijn latente, maar altijd aanwezige wens tot vertraging wordt bevredigd. Om deze plaatsen te vinden leggen wij de verschillende netwerken op elkaar. Dit is de zogenaamde 'snijvlakkenkaart', kaart 48, waarop de gebieden oplichten die op alle kaartlagen hoog scoren. Dit zijn de plekken die op het snijvlak van alle drie de netwerken liggen: alle gebieden die een handige uitvalbasis vormen voor het efficiënt ontplooiën van de dagelijkse activiteiten voor zorg en werk en het vinden van allerlei belevenissen en die tevens voldoende mogelijkheden hebben voor ontspanning en vertraging. Dit is de ideale woonomgeving zoals genoemd in het vorige hoofdstuk: hier zijn de drie strevingen van de mensen met een haastige leefstijl verenigd.

Drie typen ontwikkelingsmogelijkheden De snijvlakkenkaart levert voor het bestaand stedelijk gebied én voor het buitengebied interessante waarnemingen op.

Knooppunten Het is op zich niet verbazend dat relatief veel steden en dorpen in het Regiolab goed tot heel goed scoren op deze snijvlakkenkaart. Het gebied is immers goed ontsloten, heeft een paar middelgrote steden en bovendien veel natuurgebieden. Bennekom, Wageningen, Renkum en Rhenen blijken goede woongebieden. Perfecte woongebieden, echte toplocaties, zijn grote delen van de stedelijke knooppunten Arnhem en Nijmegen (met Dukenburg en Wijchen) en in mindere mate ook delen van Doetinchem en Oss. Opvallend is dat grote delen van het buitengebied van Arnhem (noord) en Nijmegen (zuid en oost) heel goede woongebieden zijn. Hier reiken het bos en de natuur tot in de stad, wat die goede score voor een groot deel verklaart. De ruimte voor nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden is daar beperkt, maar toch zijn er nog selectieve mogelijkheden voor 'nieuw groenstedelijk wonen'. De noordrand van Arnhem bijvoorbeeld is een zeer goede uitvalbasis voor veel moeten

doen, veel willen beleven en kunnen onthaasten. Veel ruimte is er niet, maar toch is het denkbaar om nieuwe kleine woonlandgoederen in te zetten om tegelijkertijd de gaten in de groenstructuur tussen bos en stad te dichten en toch nog woningen toe te voegen, bijvoorbeeld op voormalige kazerneterreinen.

De snijvlakkenkaart toont ook zeer goede locaties in de relatief drukke centrumgebieden van de middelgrote steden. Mogelijkheden voor onthaasting zijn daar blijkbaar betrekkelijk dichtbij, maar meestal niet in die gebieden zelf aanwezig. Talloze voorbeelden leren ons dat onthaasting en vertraging in deze drukke gebieden zelf ook heel goed mogelijk zijn. Vaak zijn dergelijke plekken zorgvuldig ontworpen openbare gebouwen, pleinen en parken. Door de eeuwen heen zijn hier uitstekende voorbeelden van te geven: het Pantheon in Rome, de kathedraal uit de Middeleeuwen, het Central Park in Manhattan, enzovoorts. Maar soms zijn ze ook min of meer toevallig aanwezig, zoals de heuvel van Carmel in Barcelona. Ook dan vormen ze waardevolle plekken om te ontsnappen aan de drukte. Dit zijn voorbeelden van plekken die (met uitzondering van het Pantheon) op zich niet heel bijzonder of uniek zijn, maar juist een ervaring van verstillings- of vertraging opleveren vanwege het contrast met de hoogstedelijke omgeving. Vertraging kun je bijvoorbeeld vinden door boven de drukke straat in een afgesloten plek te begeven met een volstrekt andere sfeer (hofjes, kerken, monumenten), te wandelen of te zitten in een park, of op een boot te stappen en je op het water in een andere snelheid en sfeer te begeven.

Uitloopgebieden Een tweede opvallende score krijgt het kralensnoer Westervoort-Duiven-Zevenaar. Westervoort scoort goed omdat dit dicht bij het voorzieningspakket van Arnhem ligt; Zevenaar omdat het een eigen voorzieningspakket heeft. Duiven zit daar tussenin. In zijn totaliteit heeft deze reeks dorpen zeer goede potenties door de ligging tegen Arnhem aan en de perfecte ontsluiting via spoor en snelweg. De ligging ten opzichte van de groenstructuur wordt in de toekomst beter door de natuurontwikkeling in de Gelderse Poort en deze grote dorpen kunnen zich met relatief kleine aanpassingen in de ontsluiting en het aanbod aan voorzieningen ontwikkelen tot toplocaties (kaart 49).

Buitengebieden Naast de stadsgewesten vallen nog enkele kleinere goede locaties op: langs de Veluwe (Loenen-Oosterhuizen), in het rivierengebied langs de Maas tussen Boxmeer en Gennep en langs de IJssel. Al deze locaties vormen een goede uitvalbasis voor de gehaaste leefstijl én bieden ook heel veel mogelijkheden voor onthaasting. Het is denkbaar om in aansluiting bij deze bestaande dorpen ontwikkelingsruimte te bieden voor landelijk wonen met een stedelijke

leefstijl. Het is mogelijk mee te koppelen met Ruimte voor de Rivieren en de verdere ontwikkeling van de Veluwe. Een ontwerp oefening voor het gebied tussen Gennep en Boxmeer langs de Maas leverde een veelbelovend woonmilieu op: landschappelijke woningbouw in samenhang met de natuurontwikkeling in het kader van Ruimte voor de Rivieren. Het gebied is perfect ontsloten met een snelweg en regionale wegen ter weerszijden van de Maas, een NS-station (Boxmeer) en tussen nabijgelegen dorpen met een redelijk pakket voorzieningen (kaart 50). Voor alle vier dorpen in dit gebied kan deze landschapsbouw naast een kwalitatieve ook een economische impuls betekenen: een vernieuwd dorp.

Conclusies Als gevolg van de ruimtelijke dynamiek, die voor een deel ook voortkomt uit 'het veel moeten doen en het veel willen beleven', komen bepaalde ruimtelijke kwaliteiten onder druk te staan. Dat geldt in het bijzonder voor de herkenbaarheid van het landschap, de onderlinge verschillen en de samenhang. Vooral de snelheid waarmee veranderingen zich hebben voltrokken in de afgelopen eeuw is opvallend. Dit behoeft zonder meer aandacht van het beleid, maar tegelijkertijd is er ook een trendbeuk zichtbaar. Meer dan ooit zijn landschap en natuur nu leidend in de ruimtelijke planning en dit biedt nieuwe kansen.

In een steeds drukker wordende samenleving en voller wordende ruimte komen de mogelijkheden tot onthaasting en vertraging steeds meer in de knel. Lawaai en overbezetting vormen serieuze risico's en staan steeds vaker de beleving van vertraging in de weg. Het is van groot belang de behoefte aan vertraging zoveel mogelijk te accommoderen in de nabijheid van de woonomgeving, door het netwerk voor vertraging in stand te houden, uit te breiden en aan te sluiten op de woongebieden. De vorming van Nationale Landschappen, de reconstructie van de zandgebieden en het programma voor Ruimte voor de Rivieren bieden goede aanknopingspunten, maar er ook zijn ingrepen van andere aard nodig, zoals nieuwe stadsparken en een goede ontsluiting van het landelijk gebied.

De woonomgeving die de ideale uitvalsbasis is voor veel moeten doen, veel willen beleven, én kunnen onthaasten, bestaat wel degelijk. De snijvlakkenkaart toont dat aan. Het blijkt mogelijk bestaande woongebieden voor elk van deze drie componenten te beoordelen op hun geschiktheid. In het algemeen blijkt het Regiolab goed te scoren: vanuit veel woongebieden zijn de activiteitenplekken voor werk, zorg en vrije tijd goed bereikbaar en er zijn relatief veel mogelijkheden voor onthaasting. Een groot deel van de activiteitenplaatsen in de drie netwerken is zelfs bereikbaar met de fiets of te voet. Dit betekent dat de getoonde goede woonplekken op de snijvlakkenkaart ook relatief geschikt zijn voor mensen zonder auto.

Veel kleinere dorpen, vooral in delen van de Betuwe en Noord-Brabant, hebben een minder volledig pakket aan voorzieningen en liggen bovendien wat verder van de snelwegen of stations. Deze scoren niet op de snijvlakkenkaart. In het gebied van het Regiolab gaat het daarbij om een minderheid, zowel in aantal inwoners als in aantal gemeenten. Het zou interessant zijn om een dergelijke analyse uit te voeren voor de Randstad. Een andere ruimtelijke configuratie – een compacte stedenring met een relatief open hart – zou wel eens heel andere conclusies kunnen opleveren.

Het lijkt mogelijk om met deze analysemethodiek te komen tot een nauwkeuriger (of in elk geval anders dan gebruikelijke) keuze voor nieuwe woongebieden. De randen van de middelgrote steden Nijmegen en Arnhem, maar ook kleinere locaties langs de Veluwerand en de rivieren, zijn zeer geschikt voor heel specifieke, landschappelijke woningbouw.

De analyse levert nog een andere mogelijkheid op. Via de analysemethode met de drie netwerken kan zichtbaar worden gemaakt waar de tekortkomingen liggen en wordt duidelijk dat soms slechts relatief kleine ingrepen nodig zijn om een locatie te transformeren tot een toplocatie. Injecties op cruciale punten, vooral in het vertragingennetwerk, kunnen een enorm effect hebben.

Na beantwoording van de ruimtelijke keuzevraagstukken resteert nog een aantal andere bevindingen uit het Regiolab die het noemen waard zijn. Het netwerk voor vertraging is waardevol, maar tegelijkertijd ook kwetsbaar. Veel plekken voor onthaasting vallen in ons studiegebied heel nauw samen met het netwerk voor veel moeten doen en veel willen beleven. Dat is op zich goed uit het oogpunt van bereikbaarheid, maar heeft ook risico's. De dynamiek die hoort bij veel moeten doen en veel willen beleven is groot en meestal onomkeerbaar. Veel willen beleven en veel moeten doen zijn processen die worden gedictieerd door economie, markt en mode. Het bijbehorende netwerk is aan een onvoorspelbare verandering onderhevig en de ontwikkeling heeft een zekere autonomie. Het 'gekende' landschap waarmee een bewoner zich gemakkelijk kan identificeren, verdwijnt daarmee meer en meer. Dit leidt niet onmiddellijk tot vermindering van de waardering van de omgeving. Wanneer echter de veranderingen in het tijdsbestek van een generatie omvangrijk en ingrijpend zijn, ontstaat een tegenreactie, de nostalgie. Dit moet vervolgens niet worden gezien als een roep om behoud en meer historische relictten, maar is de uiting van de wens om kwaliteit te behouden. Het areaal, het karakter en de samenhang die beschikbaar zijn in het vertragingennetwerk moeten daarom niet alleen worden bewaard maar vooral verder worden ontwikkeld in samenhang met de stedelijke ontwikkeling. Een ruimtelijke structuur moet immers ook op de lange termijn aansluiten op de behoeften van mensen.

Het aantal mensen dat een weg zoekt in het verdragingsnetwerk zal in de toekomst alleen maar toenemen, onder meer door de verdergaande vergrijzing – de groep vitale en kapitaalkrachtige ouderen groeit – maar ook door veranderingen in de vrijetijdsbeleving van jong en oud, die zich steeds meer richten op de natuur als het decor van een activiteit. De nu al hoge druk op veel natuur- en recreatiegebieden zal verder toenemen.

Er ligt ook nog een ontwerpogave voor de inrichting van woongebieden. De woning is immers de uitvalsbasis voor het ondernemen van allerlei noodzakelijke en gewenste activiteiten, én tegelijkertijd potentieel rustpunt in het dagelijks bestaan. Dat stelt eisen aan de bereikbaarheid: nabij snelwegen en/of openbaar vervoerknooppunten. Maar het stelt ook eisen aan bijvoorbeeld het geluidsniveau en de aanwezigheid van groen: een rustige woonomgeving, nabij de natuur of een park. De methode met de ruimtelijke netwerken uit de Regiolab-analyse levert niet alleen onverwachte locaties op, maar kan ook de opstap zijn naar innovaties in woningtypen en stedenbouwkundige verkavelingen.

Bevindingen De ruimtelijke veranderingen van Nederland worden in hoge mate bepaald door de leefstijl van een beperkte groep huishoudens en individuen die een zeer druk en afwisselend leven leiden. Werk, zorg, bijzondere ervaringen en bijzondere omgevingen moeten in deze leefstijl allemaal te combineren zijn. Dat vereist een efficiënt ingerichte ruimte met een hoge belevingswaarde.

Het onderzoek in dit boek laat zien dat de ruimtelijke veranderingen van de afgelopen jaren deze stijl van leven steeds beter mogelijk maken. Cruciaal is een goede positionering van de woning ten opzichte van de dagelijkse activiteitenplaatsen. Dit leven brengt veel dagelijkse verplaatsingen met zich mee, die voor een groot deel met de auto worden gedaan. Activiteiten in de sfeer van ontspanning en vermaak, funshopping en cultuur, waarvoor men niet dagelijks op pad gaat, moeten zich tenminste bevinden op plaatsen die met de auto of met hoogwaardig openbaar vervoer goed te bereiken zijn. Ook clustering van dagelijkse voorzieningen en een grootschalig gecombineerd aanbod van winkels, horeca, sport en vermaak komt deze huishoudens goed uit. Met één verplaatsing kan men een grote variëteit aan activiteiten realiseren. Het zijn precies deze veranderingen die zich de afgelopen jaren hebben voorgedaan. Voor wie zo wil leven is Nederland een geschikt land om in te wonen.

Dat blijkt eens te meer wanneer men toplocaties voor wonen definieert als de plekken die in drie opzichten bovengemiddeld scoren: ze zijn omgeven door een goed bereikbaar voorzieningennetwerk, ze liggen te midden van een rijk geschakeerd netwerk van vrijetijdsvoorzieningen en ze bieden daarbij ook een omgeving waarin het mogelijk is om te onthaasten en te vertragen. In het gebied rondom Arnhem en Nijmegen, dat representatief genoemd kan worden voor het verstedelijkte Nederland, zijn veel van deze toplocaties te vinden of met kleine ingrepen op verrassende plekken te realiseren. Er voltrekt zich in Nederland nog een ander ingrijpend proces dat verband houdt met een leefstijl gericht op bijzondere belevingen. Zowel in het buitengebied als in de steden wordt de bestaande omgeving aangegrepen om bewust een bepaalde beleving in scène te zetten, vaak los van de historische of culturele context waaruit deze omgeving is ontstaan. De snelle opkomst van een culturele industrie die zich bij voorkeur in de binnensteden vestigt sluit daarop aan en versterkt nog eens het accent op design en decor.

Aandachtspunten Al deze ontwikkelingen hebben voor- en nadelen. Voordeel is dat de ruimtelijke keuzevrijheid van huishoudens en individuen enorm is toegenomen. Nadeel is dat de uitbreiding van het wegennet niet gelijk is opgegaan met de toename in het aantal verplaatsingen, met als resultaat grote drukte op de wegen en in woonwijken en files op de snelwegen. Anderzijds zal de groep met

een druk leven vergroting van de capaciteit van wegen meteen aangrijpen voor nog meer verplaatsingen ten behoeve van nog meer activiteiten en belevenissen. Rust en stilte, met name ook in de woonomgeving, worden schaarser, terwijl ook die voor mensen een belangrijke kwaliteit van hun omgeving zijn. De overheid staat hier voor lastige keuzes.

Door de schaalvergroting die zich in het aanbod van voorzieningen voordoet wordt de Nederlander steeds afhankelijker van de auto. Voor de minder mobiele mensen in de samenleving kan dat een nadeel zijn, zeker in gebieden waar ook het openbaar vervoer afkalft. Voorzieningen zijn bovendien ook informele ontmoetingsplaatsen. Waar die uit de buurt verdwijnen kan op bepaalde plaatsen in stad en land de sociale samenhang of het sociale leven van individuen verschromelen. Overheden moeten daar alert op blijven. Wellicht dat het fenomeen van de 'nieuwe pleinen' dat in dit boek wordt getoond, kansen biedt om bijvoorbeeld achterstandswijken weer sociaal en economisch aan te takken op het stedelijke netwerk. Daarmee kunnen bezoekers uit het hele netwerk naar de wijk worden gehaald.

Grootschalige multifunctionele projecten vergen altijd overheidsinvesteringen in infrastructuur en inrichting van de omgeving. Men moet er vanuit gaan dat elk nieuw aanbod gevolgen zal hebben voor het bestaande aanbod. Dat kan leiden tot vernieuwing, maar ook tot financiële problemen. Het is daarom zaak voor de overheid om de ontwikkeling van dit soort initiatieven goed te blijven volgen en de risico's van publieke investeringen bij tegenvallende marktresultaten goed af te wegen.

Gemeentebesturen zijn erop gespist hun cultureel erfdeel en een stoet aan culturele manifestaties in te zetten voor het imago van hun stad. Dit heeft allerlei voordelen. Het haalt investeerders en werkgelegenheid naar de stad en kan leiden tot een intocht van jonge welgestelden en het opknappen van woningen en buurten. Maar het kan ook de verdeling van investeringen in de publieke ruimte scheef trekken, waardoor buurten en wijken die voor deze partijen niet aantrekkelijk zijn onderbedeeld raken.

Oude landschappen die door de tijd heen weinig zijn veranderd, kunnen mensen een gevoel van tijdloosheid bezorgen, van ontsnapping aan de tijd die de rest van hun leven beheerst. Er zijn nog genoeg van deze landschappen. Tegelijkertijd zijn juist deze landschappen kwetsbaar voor de ontwikkelingen die voortkomen uit een leefstijl die vraagt om efficiëntie en afwisseling. Alleen behoud van deze landschappen is niet genoeg. Bij stedelijke uitbreiding moet de aanwezigheid van deze oude landschappen beter worden uitgebuit en moeten landschap en uitbreiding in nauwe samenhang worden ontworpen.

Literatuur

- Achterhuis, H. (2003), *Werelden van tijd*, Rotterdam: Stichting maand van de filosofie en Hans Achterhuis.
- Ascher, F. & F. Godard (ed) (2003), *Modernité: la Nouvelle carte du temps*, Parijs: Editions de l'aube DATAR.
- Berg, A. E. van den & T. Casimir (2002), *Landschapsbeleving en cultuurhistorie. Een theoretische verkenning van de invloed van cultuurhistorie op de beleving van het landschap* (Alterra-rapport 582/2), Wageningen: Alterra.
- Bolt, G. (2001), *Wooncarrières van Turken en Marokkanen in ruimtelijk perspectief*, Utrecht: Labor.
- Boorstin, D.J. (1985), *The discoverers. A history of man's search to know his world and himself*, Book one, New York: Time Vintage Books.
- Borchert, J.G. & M. de Kruijf (1991), *Bevolkingsgroei ter wille van het voorzieningen-nivo?*, Utrecht: KNAG/Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen Universiteit Utrecht.
- Breedveld, K. & T. Beckers (2001), 'Van luiheid en verleiding. De toekomst van het onthaasten', *Vrijetijdstudies* 19/1: 75-84.
- Breedveld, K. & A. van den Broek (2001), *Trends in de tijd: een schets van recente ontwikkelingen in tijdsbesteding en tijdsordening*, Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Breedveld, K. & A. van den Broek (2002), *De veeleisende samenleving. Psychische vermoeidheid in een veranderde sociaal-culturele context*, Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Breedveld, K. & A. van den Broek (2003), *De meerkeuzemaatschappij. Facetten van de temporele organisatie van verplichtingen en voorzieningen*, Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Breedveld, K. & L. Harms (2003), *Rapportage Sport 2003*, Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Broek, A. van den, W. Knulst & K. Breedveld (1999), *Naar andere tijden?*, Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Buursink, J. (1991), *Steden in de markt : het elan van citymarketing*, Muiderberg: Coutinho.
- Campbell, C. (1987), *The romantic ethic and the spirit of modern consumerism*, Oxford/New York: Blackwell.
- CBS (2001), *Index nr.2*, februari 2001
- Clark, W.A.V. & F.M. Dieleman (1996), *Households and housing. Choice and outcomes in the housing market*, New Brunswick, NJ: Center for Urban Policy Research.
- Coeterier, J.F. (2000), *Hoe beleven wij onze omgeving. Resultaten van 25 jaar omgevingspsychologisch onderzoek in stad en landschap*, Wijchen: Coeterier.
- Coeterier, J.F. (2001), *Beleving van tijd* (Alterra-rapport 347), Wageningen: Alterra.
- Coeterier, J.F. & T.A. de Boer (2001), *Ruimte, rust en stilte. Beleving door burgers en indicaties voor beheer en beleid* (Alterra-rapport 423), Wageningen: Alterra.
- Cornelis, A. (1999), *De vertraagde tijd: revanche van de geest als filosofie van de toekomst*, Middelburg/Amsterdam: Essence.
- Dam, F. van (1995), *Meer voor minder. Schaalverandering en bereikbaarheid van voorzieningen in landelijke gebieden in Nederland*, Utrecht: Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Universiteit Utrecht.
- Dam, F. van (2002), 'Een reproduceerbare idylle? De kwaliteit van het wonen op het platteland', *Tijdschrift voor de Volkshuisvesting* 8/4: 36-41.
- Dam, F. van, M. Jókóvi, A. van Hoorn & S. Heins (2003), *Landelijk wonen*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.

- Dijst, M. (1995), *Het elliptisch leven. Actieruimte als integrale maat voor bereik en mobiliteit*, Utrecht/Delft: KNAG/Faculteit Bouwkunde Technische Universiteit Delft.
- Elchardus, M. (1996), *De gemobiliseerde samenleving. Tussen de oude en een nieuwe ordening van de tijd*, Brussel: Koning Boudewijnstichting.
- Farag, S., M. Dijst & M. Lanzendorf (2003), 'Exploring the use of e-shopping and its impacts on personal travel behaviour in the Netherlands', in: O. Atzema & P. Mokhtarian (eds), *ICT and spatial behaviour*, Utrecht: Nethur.
- Gadet, J. C. C. M. (1999), *Publieke ruimte, parochiale plekken en passantenopenbaarheid. Jonge alleenwonende Amsterdammers over stedelijkheid*, Amsterdam: Amsterdam Study Centre for the Metropolitan Environment.
- Giddens, A. (1984), *The constitution of society. Outline of the theory of structuration*, Cambridge: Polity Press.
- Giddens, A. (1991), *Modernity and self-identity. Self-Identity in the late modern age*, Cambridge: Polity Press.
- Haan, J. de, A. van den Broek, F. Huysman, & K. Breedveld (2003), *Tijdverschijnselen. Impressies van de vrije tijd*, Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP-publicatie 2003/21).
- Hägerstrand, T. (1970), 'What about people in regional science?', *Papers of the Regional Science Association* 24: 7-21.
- Ham, M. van (2002), *Job access, workplace mobility and occupational achievement*, Delft: Eburon.
- Harms, L. (2003), *Mobiel in de tijd. Op weg naar een auto-afhankelijke maatschappij, 1975-2000*, Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Hemel, Z. (red.) m.m.v. J. Burgers, R. Kloosterman, W. Vanstiphout & J. Westerik (2002), *Creatieve Steden!*, Den Haag: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer/Deltametropool-project.
- Hilbers, H., J. Ritsema van Eck, D. Snellen & B. Blijie (2004), *Behalve de dagelijkse files. Over betrouwbaarheid van reistijd*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Hooimeijer, P. (1992), 'Micro-macro vraagstukken en ruimtelijke uitsortering', in: P.P. Groenewegen & P.P.P. Huigen (red.) *Micro-macro vraagstukken in de sociologie en de sociale geografie*, Utrecht: KNAG/Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen Universiteit Utrecht.
- Houben, F. & L. M. Calabrese (eds) (2003), *Mobility. A room with a view*, Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Huigen, P.P.P. (1986), *Binnen of buiten bereik. Een sociaal-geografisch onderzoek in Zuidwest-Friesland*, Utrecht: Geografisch Instituut Rijksuniversiteit Utrecht.
- Jacobs, M. H. (2001), *Meervoudige natuurwensen. Evaluatie van het thema mensenwensen in natuur* (Alterra-rapport 345), Wageningen: Alterra.
- Karsten, L. (1995), 'Het kind in de stad: van achterbankgeneratie en 'pleiners''. *Geografie* 4/5: 36-40.
- Karsten, L. & S. Blom (2002), 'Kind en carrière in de stad', *Rooilijn* 35, 86-91.
- Kat, M. (2001), 'De opkomst van het massatoerisme', *Historisch Nieuwsblad* 10/6: 13-19.
- Kemp, R. van & V. Schutjens (1999), *Verhuizen voor het werk? Analyses van migratiegedrag en woonwensen*, Utrecht: URU.
- Kloosterman, R. (2001), *Ruimte voor reflectie* (Inaugurale rede), Amsterdam: Vossiuspers Universiteit van Amsterdam.
- Knol, W. C., H. Kramer & G. J. van Dorland (2003) *Ontwikkelingen in het grondgebruik in Oost-Nederland en de West-Duitse grensstreek: grondgebruik van 1850 tot 1990*, Wageningen: Alterra.
- Knoop, W. H. (1995), *Architectuur en stedenbouw in Gelderland 1850-1940*, Zwolle/Zeist: Waanders Uitgevers/Rijksdienst voor Monumentenzorg.
- Kundera, M. (1995) *De traagheid (Le lenteur)*, Baarn: Ambo/Anthos Uitgevers.
- Lash, S. & J. Urry (1994), *Economies of signs and space*, Londen: Sage.
- Leede, J. J. de & E. Lensink (1993), *Leefbaarheid in landelijke gebieden. Een kwestie van aandacht*, Den Haag: Vereniging van Nederlandse Gemeenten.
- Lowenthal, D. (1985), *The Past is a Foreign Country*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Metz, T. (2002), *Pret! Leisure en landschap*, Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij (1999), *Natuur voor mensen, mensen voor natuur* (Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw), Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat (2003), *Nederland als pretpark Atlas*, Rotterdam: Ministerie van Verkeer en Waterstaat – Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2003), *Correspondentie met de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 10 oktober 2003: Permanente bewoning van recreatiewoningen* (briefkenmerk M 207), Den Haag: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Directoraat Generaal Ruimte.
- Mommaas, H. (2001), 'Over de culturele dimensie van de ruimte... of hoe die te begrijpen en wat ermee te doen', pp. 142-198 in: *Levende Stad, tien essays over de netwerkverstedelijking*, deel 3, Den Haag: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
- Mommaas, H. (2002), *Over de vergeten dimensies van tijd*. Amsterdam: De Balie.
- Mommaas, H. (2002), *Ruimte als event*, Den Haag: Ruimtelijk Planbureau (grijze literatuur).
- Mommaas, H. (2003), *Vrije tijd in een tijdperk van overvloed* (Inaugurale rede), Amsterdam: Dutch University Press.
- Mommaas, H. m.m.v. W. Knulst & M. van den Heuvel (2000), *De vrijetijdsindustrie in stad en land, een studie naar de markt van belevenissen*, WRR Voorstudies en achtergronden V109, Den Haag: SDU Uitgevers.
- MuConsult (2003), *Monitor ICT, ruimte en mobiliteit. De gevolgen van ICT voor ruimtegebruik en transport*, Amersfoort: MuConsult.
- Netwerkbureau Uitbreiding Kinderopvang (2002), *Monitor uitbreiding kinderopvang 2002. Derde meting naar de status van de uitbreiding van de kinderopvang in Nederland*, Den Haag: NUK.
- Nietzsche, F. (1980), *Sämtliche Werke. Kritische Studienausgabe in 15 Bänden*, München/Berlijn: DTV/Walter de Gruyter.
- NRC (2003), J. Libbenga, 'In de shoppingmall is het altijd lente', *NRC* 12 december 2003.
- NRC (2003), S. Smalenburg, 'Boijmans in de groentewinkel', *NRC* 7 maart 2003.
- NRC (2004), T. van den Boomen, 'Middelieuwse zwendel', *NRC* 2 januari 2004.
- NRIT (2003), *Dagrecreatie in Nederland 2002/2003*, Breda: Nederlands Research Instituut voor Recreatie en Toerisme.

- Poel, H. van der, pp. 10-34 in: Q. van Bijsterveld (red.), (1998), 'Een geschiedenis van tijdsbesef en tijdsrekeningen', *Over tijd. Verkenningen van de temporele organisatie van onze samenleving*, Onderzoek uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur door de werkgroep Vrijtijdswetenschappen van de Katholieke Universiteit Brabant, Amersfoort [etc.]: Acco.
- Peters, P. (2000), 'Convergentie, divergentie en tijdsdruk. Ontwikkelingen in tijdsbestedingspatronen van Nederlandse vrouwen en mannen, 1975-1995', *Sociale Wetenschappen* 43/2: 46-67.
- Peters, P. (2001), 'Tijdsdruk en de individualisering van het Nederlandse work-and-spendmechanisme', *Vrijtijdstudies* 15/1: 5-20.
- Pine, J. & J. Gilmore (1999), *The experience economy. work is theatre & every business a stage*, Boston: Harvard Business School Press.
- Reijndorp, A. (2003), 'Een samenloop van omstandigheden. Stedelijke vernieuwing in de netwerkstad', *Ruimte in Debat* 2003/02: 2-11.
- Reijndorp, A., V. Kompier & L. de Haas (1997), *Leefstijlen, wonen in de 21e eeuw*, Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Reneman, D. D., M. Visser, E. Edelman & B. Mors (Intomart) (1999), *MensenWensen: de wensen van Nederlanders ten aanzien van natuur en groen in de leefomgeving*, Reeks Operatie Boomhut nr. 6, Hilversum: Intermart
- Rifkin, J. (2000), *The age of acces: how the shift from ownership to access is transforming modern life*, Londen: Penguin.
- Ritzer, G. (1999), *Enchanting a disenchanted world: revolutionizing the means of consumption*, Thousand Oakes: Pine Forge Press.
- Schor, J.B. (1992), *The overworked American. The unexpected decline in leisure*, New York: Basic Books.
- Schulze, G. (1992), *Die Erlebnisgesellschaft: Kultursoziologie der Gegenwart*, Frankfurt/New York: Campus Verlag.
- Schutjens, V.A.J.M. (1993), *Dynamiek in het draagvlak. Huishoudensontwikkelingen en winkelbestedingen in oudere naoorlogse wijken*, Utrecht: Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Universiteit Utrecht.
- Scott A. J. (2000), *The cultural economy of cities. Essays on the geography of image-producing industries*, Londen/Thousand Oaks/New Delhi: Sage Publications.
- SCP (1998), *Sociaal en Cultureel Rapport 1998*, Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Shaw, M., D. Dorling & R. Mitchell (2002), *Health, place and society*, Harlow: Prentice Hall.
- Slow Food manifest (1989), *International movement for the defense of and the right to pleasure*, Parijs.
- Smidt, M. de (1989), 'Tendensen in de samenleving op lange strek', pp. 29-49, in: J.B.J.M ten Berge, A. van der Jagt & J.J.H. Pop (red.), *Toekomsttrends en binnenlands bestuur*, Den Haag: SDU.
- Staats, H. (1988), *Ruimtelijke kwaliteit van veranderend landschap*, Leiden: Karstens bv.
- Stichting Natuur en Milieu (2002), *Waar geniet je nog in stilte? Resultaten van een enquête onder recreanten*, Utrecht: Stichting Natuur en Milieu.
- Urban Unlimited i.s.m. H. Mommaas [et al.], in opdracht van Provincie Gelderland & Knooppunt Arnhem-Nijmegen (2003), *Visie stedelijk netwerk KAN*, Nijmegen, Rotterdam: KAV
- Urry, J. (1990), *The tourist gaze*, 2e druk, Londen: Sage Publications.
- Verheij, R. A. (1999), *Urban-rural variations in health care*, Utrecht: Nivel.
- Visser, G. (1998), *De druk van de beleving. Filosofie en kunst in een domein van overgang en ondergang*, Nijmegen: Boom/Sun.
- Visser, P. & A. Segeren (2004), *Geen legalisering permanente bewoning recreatie-verblijven*, Ruimte in Debat 01/2004: 2-9.
- Vries, S. de, R. A. Verheij & P.P. Groenewegen (2000), 'Natuur en gezondheid. Een verkennend onderzoek naar de relatie tussen volksgezondheid en groen in de leefomgeving', *Mens en Maatschappij* 75: 320-339.
- Wagt, M. van der (2003), *Historische analyse van het Regiolab*, Den Haag: Ruimtelijk Planbureau.
- Weber, M. (1930), *The protestant ethic and the spirit of capitalism*, Londen/New York: Unwin Hyman.
- Winnubst, J. A. M. (1975), *Het Westerse tijdssyndroom*, Nijmegen: Sun.
- Zukin, S. (1991), *Landscapes of Power From Detroit to Disneyworld*, Berkeley: University of California Press.

Interviews en gesprekken

In het kader van het project RuimteMonitor is een groot aantal interviews gehouden. In deze interviews stonden de ruimtelijke implicaties van maatschappelijke ontwikkelingen centraal. De volgende respondenten zijn geïnterviewd:

Dr. H. Bouwman Faculteit Informatie en Communicatietechnologie, Technische Universiteit Delft.
Prof. dr. F.M. Dieleman Faculteit Geografie, Universiteit van Utrecht.
Prof. dr. P. Drewe Faculteit Bouwkunde, Technische Universiteit Delft.
Prof. dr. J.W. Duyvendak Verweij-Joncker Instituut, Utrecht.
Drs. L. Eichperger Ruimtelijk Planbureau, Den Haag.
Prof. dr. R. van Engelsdorp Gastelaars Faculteit der Maatschappij- en Gedragwetenschappen, Universiteit van Amsterdam.
Prof. dr. P.H.A. Frissen Faculteit der Rechtswetenschappen, Universiteit van Tilburg.
Prof. dr. P. 't Hart Faculteit Bestuurskunde, Universiteit van Leiden.
Prof. dr. P. Hooimeijer Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Universiteit Utrecht.
Prof. ir. F.M.J. Houben Faculteit Bouwkunde, Technische Universiteit Delft.
Dr. E.M. Jókóvi Ruimtelijk Planbureau, Den Haag.
Prof. dr. R. van Kempen Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Universiteit Utrecht.
Prof. dr. R. Kloosterman Faculteit der Maatschappij- en Gedragwetenschappen, Universiteit van Amsterdam.
Prof. dr. A. Kreukels Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Universiteit Utrecht.
Prof. dr. J.G. Lambooy Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Universiteit Utrecht.
Prof. dr. H. Priemus OTB, Faculteit Bouwkunde, Technische Universiteit Delft.
Prof. dr. P. Rietveld Faculteit der Economische Wetenschappen en Econometrie, Vrije Universiteit Amsterdam.
Prof. dr. G. de Roo Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen, Rijksuniversiteit Groningen.
Prof. dr. P. Schnabel Sociaal en Cultureel Planbureau, Den Haag.
Prof. dr. ing. G.R. Teisman Faculteit der Sociale Wetenschappen, Erasmus Universiteit Rotterdam.
Ir. A. Reijndorp Reijndorp Stedelijke Ontwikkeling Rotterdam.

Over specifieke onderwerpen verband houdende met het thema van dit boek zijn voorts gesprekken gevoerd met:

Prof. dr. J. den Draak OTB, Technische Universiteit Delft.
Drs. M.M. Groet Ministerie van LNV, Den Haag.
Prof. dr. J. Lengkeek Laboratorium voor Ruimtelijke Planvorming, Wageningen UR.
Dr. M. van Middelkoop Stichting Recreatie Kennis- en Innovatiecentrum, Den Haag.
Dr. J. Renes Faculteit Ruimtelijke wetenschappen, sociale geografie en planologie, Universiteit Utrecht.

In het kader van het onderzoek in het Regiolab is gesproken met de volgende personen:

Drs. G. Béguin Knooppunt Arnhem-Nijmegen
Ir. P.J.H. Buskens Knooppunt Arnhem-Nijmegen
Ir. S. Heddema Gemeente Arnhem
Ir. R.J. Keesmaat Kuiper Compagnons
Mr. C.A. Raas Gemeente Arnhem
Ing. J. Wabeke Gelders Genootschap
Drs. P. Wermenbol Gemeente Nijmegen

Over de auteurs

Maaike Galle studeerde Sociale Wetenschappen aan de Vrije Universiteit in Amsterdam. Haar specialisatie binnen het Ruimtelijk Planbureau ligt op het gebied van bestuurskundig onderzoek, beleidsanalyse en beleidsevaluatie, kennismanagement en projectmanagement.

Frank van Dam is sociaal geograaf met een speciale interesse in plattelandsvraagstukken. In 1995 promoveerde hij aan de Universiteit Utrecht op een onderzoek naar schaalvergroting en bereikbaarheid van voorzieningen op het Nederlandse platteland. Zijn onderzoeksbelangstelling richt zich vooral op bevolkingsontwikkelingen op het platteland en op de vraag naar landelijke woonmilieus.

Jan Ritsema van Eck studeerde Sociale Geografie aan de Universiteit Utrecht. Hij promoveerde op een studie naar de toepassing van netwerkanalyse in GIS. Bij het Ruimtelijk Planbureau houdt hij zich vooral bezig met mobiliteit en bereikbaarheid, modellering ruimtegebruik en grote steden.

Arno Segeren studeerde Agrarische Economie met als specialisatie Recreatie & Toerisme aan de Landbouwwuniversiteit Wageningen. Hij houdt zich bezig met de analyse van ruimtelijke ontwikkelingen middels indicatoren en data en met de gevolgen van het gedrag van actoren.

Femke Verwest studeerde Bestuurskunde aan de Universiteit van Leiden, met als specialismen organisatie & management en internationaal bestuur. Binnen het Ruimtelijk Planbureau houdt zij zich voornamelijk bezig met de analyse van ruimtelijk relevante bestuurskundige en maatschappelijke ontwikkelingen.

Leo Pols is landschaps- en stedenbouwkundige. Hij studeerde onder meer aan de Academie van Bouwkunst in Rotterdam. Bij het Ruimtelijk Planbureau richt hij zich op ontwerpend onderzoek voor stedelijke en landelijke gebieden.

Pautie Peeters studeert Sociologie aan de Erasmus Universiteit in Rotterdam. Bij het RPB werkt zij als onderzoeksassistente waarbij zij verantwoordelijk is voor vooronderzoek naar relevante literatuur.

Colofon

Onderzoek

Maaïke Galle (projectleider)
Hans van Amsterdam
Ger Janne Beumer
Frank van Dam
Wiebke Klemm
Miranda van Leeuwen
Pautie Peeters
Leo Pols
Otto Raspe
Jan Ritsema van Eck
Arno Segeren
Femke Verwest
Aldert de Vries
Marijn van der Wagt
Anton Wubben

Ondersteuning en advies

Francien Aliar
Marnix Breedijk
Ludolf de Boer
Hugo Gordijn
Anton van Hoorn
Richard Qualm

Commentaar

Dick van Alphen (VROM)
Koen Breedveld (SCP)
Barrie Needham (KUN)

Koppeling bevolkingsgegevens en bereikbaarheidsanalyses

Centraal Bureau voor de Statistiek

Ondergronden en administratieve grenzen kaarten

Topografische Dienst Kadaster

Wegenbestand bereikbaarheidsanalyses

Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Analyse historisch grondgebruik 1850-1990

Alterra, Wageningen UR

Tekstredactie

Florike Egmond

Eindredactie

Ilse Heemskerk

Fotografie

Siebe Swart

Grafisch ontwerp

Typography Interiority & Other
Serious Matters, Den Haag

Productie

Typography Interiority & Other
Serious Matters, Den Haag
NAi Uitgevers, Rotterdam

Druk

Die Keure, Brugge

© 2004 NAi Uitgevers, Rotterdam /
Ruimtelijk Planbureau, Den Haag

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Voor zover het maken van reprografische verveelvoudigingen uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16 h Auteurswet 1912 dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.reprorecht.nl). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) kan men zich wenden tot de Stichting PRO (Stichting Publicatie- en Reproductierechten Organisatie, Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.cedar.nl/pro).

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Beeldrecht te Amsterdam © 2004, c/o Beeldrecht Amsterdam

NAi Uitgevers is een internationaal georiënteerde uitgever, gespecialiseerd in het ontwikkelen, produceren en distribueren van boeken over architectuur, beeldende kunst en verwante disciplines.
www.naipublishers.nl

ISBN 90-5662-372-9