

Vinex en mobiliteit:  
best succesvol  
Daniëlle Snellen 2

Vinex en mobiliteit:  
Hoe succesvol kun je zijn?  
Tim Schwanen 8

Voor de file in Leidsche Rijn  
Bert Coenen 10

Voorbij het dualisme van  
ruimte en stromen  
Peter Peters 13

Ogen die niet zien  
Bernard Hulsman 16

**Inkomensspreiding in en om de stad.**

**Een voorstudie** Aldert de Vries

ISBN 90 5662 478 4

**Nieuwbouw in beweging. Een analyse van  
het ruimtelijk mobiliteitsbeleid van Vinex**

Daniëlle Snellen, Hans Hilbers,  
Arno Hendriks

ISBN 90 5662 438 5

**Kennisassen en kenniscorridors.**

**Over de structurerende werking van  
infrastructuur in de kenniseconomie**

ISBN 90 5662 459 8

**Schoonheid is geld!**

**Naar een volwaardige rol van belevings-  
waarden in kosten-batenanalyses**

Ed Dammers, Willemieke Hornis,  
Jaap de Vries

ISBN 90 5662 458 x

**De markt doorgrond. Een institutionele  
analyse van grondmarkten in Nederland**

Arno Segeren, Barrie Needham, Jan Groen

ISBN 90 5662 439 3

**A survey of spatial economic planning  
models in the Netherlands. Theory,  
application and evaluation** Frank van Oort,  
Mark Thissen, Leo van Wissen (eds.)

ISBN 90 5662 445 8

**Een andere marktwerking. Een  
verkenning van de mogelijkheden  
bij het Nederlandse ruimtelijk beleid**

Barrie Needham

ISBN 90 5662 437 7.

## **RUIMTECONFERENTIE 2005**

Op dinsdag 25 oktober 2005 organiseert het Ruimtelijk Planbureau zijn jaarlijkse werkconferentie. Tijdens deze Ruimteconferentie hebben onderzoekers/ontwerpers van onderzoeksinstituten en bureaus op het gebied van de ruimte de gelegenheid hun onderzoek(sresultaten) te presenteren. Zo biedt de conferentie u een palet met de ruimtelijke onderzoeksagenda van dit moment, zo breed mogelijk.

De keynote speakers zijn dit jaar: prof. Peter Hall (University College London) en prof. Marcel Smets (KU Leuven, Vlaams Bouwmeester).

Datum: 25 oktober 2005

Locatie: Cruise Terminal Rotterdam

Meer informatie: [www.rpb.nl](http://www.rpb.nl)

## **CONFERENTIE 'PLANOLOGIE DOOR MIDDEL VAN EIGENDOMSRECHTEN'**

Op 16 september organiseert het RPB samen met de Radboud Universiteit Nijmegen een nationale conferentie rondom het thema: 'Eigendomsrechten en private initiatieven'. Deze conferentie zal plaats vinden in Madurodam, Den Haag.

Tijdens deze bijeenkomst staan de mogelijkheden centraal die veranderingen in eigendomsrechten en hieraan gerelateerde private initiatieven bieden voor het bereiken van publieke doelen in het Nederlandse ruimtegebruik.

Heeft u belangstelling deze dag bij te wonen, dan kunt u zich aanmelden door een email te sturen aan: [conferentiepostbus@rpb.nl](mailto:conferentiepostbus@rpb.nl). Vermeld hierbij de organisatie waar u werkt, uw naam en adres. In augustus ontvangt u dan het definitieve programma.

## **DE INTRODUCTIE VAN HET ONVERWACHTTE. KUNST EN RUIMTELIJKE ORDENING**

Op donderdag 30 juni organiseert het SKOR (Stichting Kunst en Openbare Ruimte) een symposium 'De introductie van het onverwachte. Kunst en Ruimtelijke Ordening' in het NAI in Rotterdam. Het symposium is een initiatief van SKOR in samenwerking met het Ruimtelijk Planbureau en het NAI.

Onderwerp is de inzet van beeldende kunst op het gebied van ruimtelijke ordening. Kunstenaars, planologen, ontwerpers, opdrachtgevers en gebruikers werken hierbij samen. Het programma begint om 14.45 uur, en bevat o.a. de vertoning van een film over het voorbeeld *De Uitbreiding van Polder Mastenbroek*, presentaties en een ronde tafelgesprek.

Datum: 30 juni 2005

Locatie: Auditorium NAI,

Museumpark 25, Rotterdam

Toegang: €10. Aanmelden via

[www.nai.nl/inschrijven](http://www.nai.nl/inschrijven)

Bij het symposium verschijnt de publicatie *Kunst en ruimtelijke (ont)ordening. Vijf jaar kunstprojecten SKOR. Deel 1*, uitgave SKOR

Voor meer informatie over publicaties, data en activiteiten van het Ruimtelijk Planbureau zie ook de website: [www.rpb.nl](http://www.rpb.nl)

De publicaties van het Ruimtelijk Planbureau zijn te bestellen via de boekhandel of NAI Boekverkopers (010) 4401 203

## VAN DE REDACTIE

'Eindeloze rijen nieuwbouwhuizen met een te kleine buurtsuper naast de bouwput waar over vijf jaar een halte voor hoogwaardig openbaar vervoer komt, en voor iedere deur twee grote auto's.'

Dat is, in een notendop, het beeld dat in de eerste jaren van de Vinex-wijken de publieke opinie heeft gedomineerd. Een beeld dat in schril contrast staat met de bedoeling van de Vinex: beperking van de groei van de automobiliteit door te bouwen volgens een compacte-stadfilosofie. Opnieuw een mislukking nadat eerder het groeikernenbeleid van de Verstedelijkingsnota er ook al niet in was geslaagd het blikken tij te keren. De conclusie was snel getrokken dat ruimtelijk beleid geen bruikbaar middel is om de mobiliteit te beïnvloeden. Maar is die conclusie terecht?

Daniëlle Snellen, onderzoekster bij het Ruimtelijk Planbureau, onderzocht de mobiliteitseffecten van de Vinex en concludeert dat het boven geschetste beeld een karikatuur is. Per saldo noemt zij het Vinex-beleid 'best succesvol'. Tim Schwanen, onderzoeker aan de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen in Utrecht, vraagt meer aandacht voor de sociologische en psychologische achtergronden van het mobiliteitsgedrag. Bert Coenen van het Projectbureau Leidsche Rijn presenteert enkele feiten over het type bewoners van Leidsche Rijn en hun mobiliteitsgedrag.

Peter Peters, universitair docent aan de faculteit Cultuurwetenschappen in Maastricht, laat aan de hand van de geschiedenis van de Amerikaanse nationale parken zien hoe infrastructuur het karakter van plekken mede kan bepalen. Wat kunnen we hiervan leren over de relatie tussen mobiliteit en bestemmingen zoals Vinex-wijken, is de vraag die hij zich stelt.

Bernard Hulsman (NRC) was met vakantie in Spanje en kon daar de gedachte niet uit zijn hoofd bannen dat Nederland toch eigenlijk een prachtig land is: de sappige groene polders en zelfs de bedrijventerreinen en de Vinex-wijken zijn in ieder geval gevarieerder dan die in Spanje.

Wilt u reageren op het essay van Daniëlle Snellen of een van de andere bijdragen, en daarmee uw bijdrage leveren aan het publieke debat, stuur dan uw reactie naar [ruimte-in-debat@rpb.nl](mailto:ruimte-in-debat@rpb.nl).

# VINEX EN MOBILITEIT: BEST SUCCESVOL

DANIËLLE SNELLEN, RPB

Er is al veel gezegd en geschreven over de mobiliteitseffecten van Vinex-wijken. Percepties en meningen zijn over het algemeen negatief. Vinex zou te weinig stedelijk zijn, het openbaar vervoer is er niet of het is slecht, het voorzieningenniveau blijft achter, groen wordt opgeofferd aan extra parkeerplaatsen omdat daar te weinig ruimte voor is gereserveerd en de bewoners doen, noodgedwongen, alles met de auto. Het woord 'succes' lijkt hier dan ook niet op zijn plaats. Toch zouden wij het ruimtelijke mobiliteitsbeleid van Vinex dat de afgelopen jaren is geïmplementeerd, best succesvol willen noemen.

2

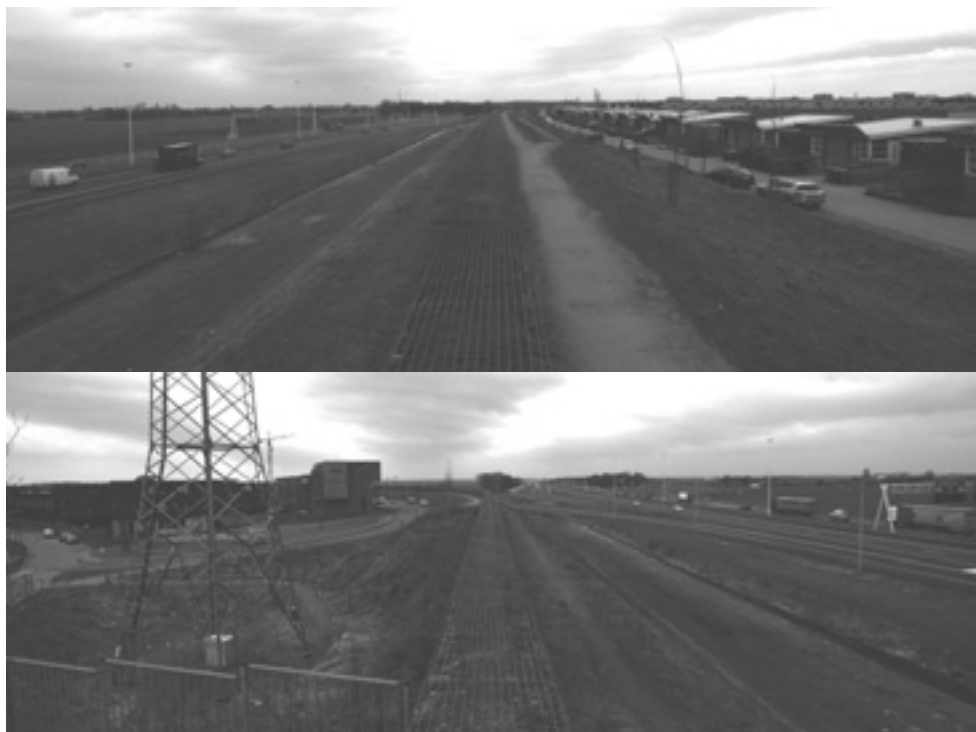
Mobiliteitsdoelstellingen speelden een belangrijke rol in het Vinex-beleid dat halverwege de jaren negentig in ons land van kracht werd. Een groot aantal gemeenten werd aangewezen als Vinex-taakstellingsgemeenten en deze moesten vele woningen uit de grond gaan stampen. Het Vinex-beleid stelde daarbij allerlei eisen aan de ligging en de inrichting van de nieuwbouwlocaties. Op die manier werd geprobeerd de enorme groei van de mobiliteit te beteugelen. Inmiddels zijn we een kleine tien jaar verder en rijzen de volgende vragen: Voldoen de Vinex-locaties wel aan de gestelde eisen? Heeft dat ook het gewenste effect gehad op de mobiliteit van Vinex-bewoners? En wat verwachten we van het nieuwe beleid?

## DE IMPLEMENTATIE VAN HET BELEID

Om de mobiliteitsgroei in te dammen streeft het Vinex-beleid ernaar de

reisafstanden te beperken – door functies te bundelen en te mengen – en alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijker te maken – door hoogwaardig openbaar vervoer aan te bieden. Kernwoorden daarbij zijn nabijheid en bereikbaarheid. Bij nabijheid gaat het bijvoorbeeld om de ligging van de nieuwe locatie in, of direct grenzend aan, het bestaande bebouwde gebied en om de afstand tot stedelijke voorzieningencentra. Bij bereikbaarheid is vooral de ontsluiting per openbaar vervoer een belangrijke kwestie.

In het kader van de Vinex-opgave zijn in de periode 1995-2003 in de taakstellingsgemeenten ruim 440.000 woningen gebouwd. Dit is ruim zestig procent van de totale bouwproductie in deze periode. Deze woningen staan lang niet allemaal op de bekende uitleglocaties, zoals Leidschenveen, Reeshof of Carnisselande, het locatietype dat het meest met Vinex



### Infrastructuur en Vinex bij Amersfoort

geassocieerd wordt. Zo'n 30 procent van de nieuwbouw in Vinex-regio's is gebouwd op deze officieel aangewezen uitleglocaties. Ruim de helft van de nieuwbouwwoningen staat in bestaand stedelijk gebied volgens de contour van 1996, waarvan tweederde zelfs binnen de contour van 1971 is gerealiseerd. Ten slotte is zo'n 16 procent gebouwd op een andere plek buiten de verstedelijkingscontour van 1996. Bij deze laatste categorie gaat het om locaties die variëren van verspreide bebouwing, via kleinschalige uitbreidingen aan steden en dorpen tot de uitloop van 'oude' grootschalige nieuwbouwlocaties uit de periode pre-Vinex.

Doordat relatief veel woningen zijn gebouwd in bestaand stedelijk gebied – dat wil zeggen op inbreidingslocaties –, voldoet het Vinex-bouwprogramma tot nu toe aan de gestelde eis van nabijheid: nieuwbouwwoningen in Vinex-regio's

liggen gemiddeld vier kilometer van het centrum van een centrale kern terwijl die in niet-Vinex-wijken verder van de stedelijke centra liggen. Het beleid van streven naar nabijheid is dus succesvol gebleken. De afstand tot basisvoorzieningen, zoals een supermarkt of een basisschool, is voor nieuwbouwwoningen echter beduidend groter dan voor bestaande woningen; dit geldt zowel voor Vinex- als voor niet-Vinex-locaties. De beoogde nabijheid – dat wil zeggen basisvoorzieningen op loop- en fietsafstand – is dus niet helemaal gerealiseerd. Ook zien we op Vinex-locaties een mindere mate van functiemenging dan op niet-Vinex-locaties. In de praktijk blijken de Vinex-locaties, en dan met name de uitleglocaties, toch hoofdzakelijk een woonfunctie te hebben.

Het tweede kernwoord is bereikbaarheid. Het blijkt dat de nieuwbouwwoningen in

de Vinex-gemeenten over het algemeen redelijk ontsloten zijn voor zowel openbaar vervoer als auto. 35 procent van de Vinex-nieuwbouwwoningen ligt binnen 1500 meter van een station, en nog eens 35 procent ligt weliswaar op een grotere afstand van een station maar heeft wel een metro, sneltram, tram of frequente busdienst op loopafstand. Daarmee scoren de nieuwbouwwoningen in Vinex-gemeenten iets slechter dan de bestaande woningen in die gemeenten, maar altijd nog beter dan het landelijk gemiddelde. Buiten de Vinex-gemeenten is de openbaarvervoerskwaliteit duidelijk minder goed.

Verder blijken nieuwbouwwoningen op Vinex-locaties, met name de uitleglocaties, redelijk tot zeer gunstig te liggen ten opzichte van de snelweg. Dit is opvallend, aangezien deze ligging vooraf niet expliciet de bedoeling was; zeker niet vanuit het oogpunt van het terugdringen van niet-noodzakelijke automobilititeit. Vooral de Vinex-uitleglocaties kunnen getypeerd worden als echte snelweglocaties. Hierdoor hebben de bewoners meer mogelijkheden om zich op andere, verder weg gelegen steden te oriënteren. Dit botst met het streven om de functionele relaties zoveel mogelijk binnen het stadsgewest te houden.

Hoewel concrete (kwantitatieve) doelstellingen ontbreken, lijkt het Vinex-beleid ten aanzien van de ligging en inrichting van de locaties in grote lijnen toch geslaagd. Vooral op het punt van nabijheid tot de stedelijke centra was het beleid succesvol en de bereikbaarheid van Vinex-locaties is beter dan die van andere nieuwbouwwoninglocaties. Alleen het streven naar basisvoorzieningen op loop- en fietsafstand en het streven naar functiemenging zijn minder goed gerealiseerd.

## IS DE KRITIEK TERECHT?

Ja, een deel van de kritiek op de Vinex-woningbouw is terecht, zoals bijvoorbeeld de zorgen die bewoners van bijvoorbeeld Ypenburg, Leidschenveen of Leidsche Rijn hebben geuit over het voorzieningenniveau van hun wijk (Haagse Courant 27.3.2003, Cobouw 21.11.2002). Ook de kritiek op de strenge parkeernormen is terecht. De praktijk heeft uitgewezen dat mensen zich door een gebrek aan parkeerplaatsen in hun straat of wijk niet laten ontmoedigen om een auto aan te schaffen. Dat leidt vervolgens wel tot ongewenste situaties, waarbij fout geparkeerde auto's hulpdiensten de weg blokkeren (Haagse Courant, 9.10.2002) of groenvoorzieningen en speelplekken worden opgeofferd (Funda, 13.6.2001).

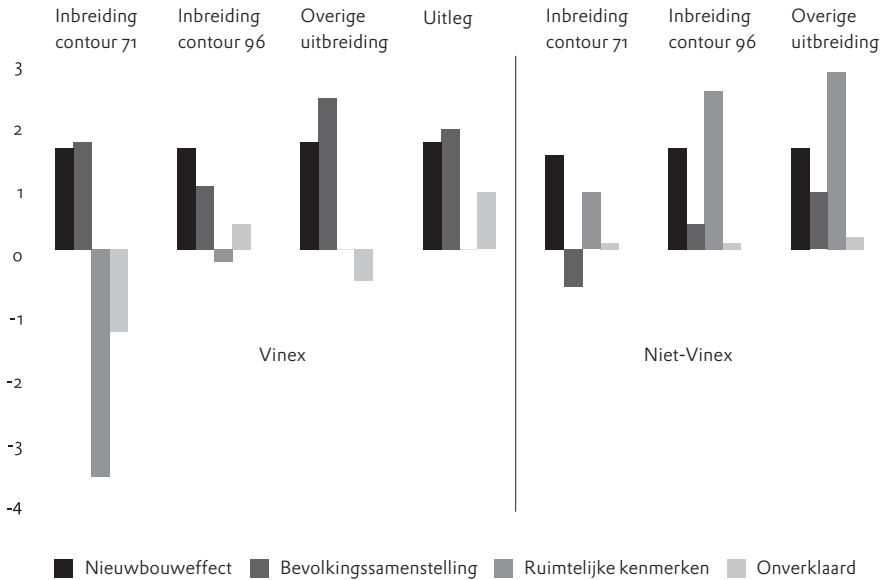
Maar om nu te stellen dat Vinex-bewoners massaal de auto zijn ingejaagd door het gebrekkige openbaar vervoer, zoals Milieudefensie stelt? Dat gaat te ver. Een nadere analyse naar het mobiliteitsgedrag van Vinex-bewoners toont dit aan.

## DE FEITEN

Voor deze analyse is het mobiliteitsgedrag van nieuwbouwbewoners in verband gebracht met de kenmerken van hun woonomgeving. Voor verschillende locatietypen is bepaald welk deel van het aantal afgelegde autokilometers kan worden verklaard door kenmerken van de bevolkingssamenstelling – een bekende én belangrijke factor in het mobiliteitsgedrag – en welk deel door ruimtelijke kenmerken.

Nieuwbouwbewoners leggen per dag meer autokilometers af dan het landelijk gemiddelde. Dit geldt echter niet voor de bewoners van Vinex-nieuwbouwwoningen op de inbreidingslocaties binnen de contour van 1971: hun autogebruik ligt lager dan het gemiddelde. Het aantal autokilometers dat zij per auto afleggen, ligt gemiddeld

**Figuur 1** Uitsplitsing bijdragen verklarende variabelen aan automobilititeit van nieuwbouwbewoners (extra autokms p.p.p.d. t.o.v. gemiddelde)



ook lager dan de afstand die bewoners van nieuwbouwwoningen op vergelijkbare locaties buiten de Vinex-taakstellingsgemeenten afleggen. Zo reizen bewoners van binnenstedelijke inbreidingslocaties in een Vinex-gemeente 2,5 kilometer per persoon per dag minder dan bewoners op een inbreidingslocatie in een niet-Vinex-gemeente. Het verschil is dus niet erg groot.

In figuur 1 is weergegeven waar de verschillen in mobiliteitsgedrag tussen de diverse locatietypen vandaan komen. Per locatietype wordt voor groepen van kenmerken aangegeven in welke mate die kenmerken verschillen van het gemiddelde aantal kilometers dat bewoners per persoon per dag afleggen. Een belangrijke bijdrage aan de automobilititeit wordt geleverd door het zogenaamde nieuwbouweffect. Bewoners van een woning die is gebouwd in de periode 1995-2003, reizen per auto zo'n 1,6 kilometer meer dan

overige Nederlanders; deze uitkomst is gecontroleerd voor allerlei persoons-, huishoudens- en ruimtelijke kenmerken. En dit varieert maar weinig met het type locatie. De bijdrage van de bevolkingssamenstelling is wel afhankelijk van het locatietype.

Een tweede belangrijke factor is de samenstelling van de bevolking. Onder nieuwbouwbewoners zijn de mobiele bevolkingsgroepen oververtegenwoordigd, met name in de Vinex-gemeenten. Het verschil met niet-Vinex-gemeenten is aanzienlijk.

De grootste verschillen in mobiliteitsgedrag zijn echter te wijten aan ruimtelijke kenmerken, zoals afstand tot stadscentra. Op de Vinex-inbreidingslocaties binnen de contour van 1971 hebben die ruimtelijke kenmerken een duidelijk remmend effect op het autogebruik. Voor de overige locatietypen in de Vinex-gemeenten is het effect van de ruimtelijke kenmerken neutraal,



terwijl ze buiten de Vinex-gemeenten leiden tot extra autogebruik.

Opvallend is het verschil in de categorie 'onverklaard'. Dit is het deel dat niet systematisch samenhangt met bevolkingskenmerken of ruimtelijke kenmerken. Hierbij moet vooral worden gedacht aan zaken als lifestyle, attitude, zelfselectie van bewoners of kenmerken van de omgeving die we niet hebben meegenomen.

In figuur 2 zijn de ruimtelijke effecten uit figuur 1 verder uitgesplitst. Dan blijkt bijvoorbeeld dat de verschillen in mobiliteitsprestaties tussen Vinex- en niet-Vinex-gemeenten voor een belangrijk deel verklaard kunnen worden uit de ligging van de locatie ten opzichte van de stedelijke centra: ligging in de vier grote steden, afstand tot stadsgewestcentrum, centrum centrale kern of stadsdeelcentrum. Ook de ligging ten opzichte van een station en de kwaliteit van het stads- en streekvervoer blijken een grote rol te spelen. Dit zijn allemaal redenen waarom de binnenstedelijke inbreidingslocaties het in de Vinex-gemeenten zo goed doen en de niet-Vinex-locaties beduidend slechter scoren. Het aanbod aan basisvoorzieningen verklaart een deel van de hogere mobiliteit op uitbreidingslocaties. Functiemenging, zelfs waar dit wel gerealiseerd is, blijkt nauwelijks effect te hebben op het mobiliteitsgedrag.

#### **EN WAT ALS?**

Wat als de Vinex-nieuwbouwlocaties nu wel zouden beschikken over goed openbaar vervoer, en daarnaast ook over een behoorlijk voorzieningenniveau, een zelfde mate van functiemenging en een goede aansluiting op het hoofdwegennet? Was het autogebruik dan veel lager geweest en het openbaarvervoergebruik veel hoger? Om deze vraag te beantwoorden is berekend hoeveel kilometer de bewoners van

de verschillende Vinex-locatietypen zouden afleggen als deze locaties op de genoemde kenmerken zouden scoren op het gemiddelde niveau van de bestaande woningbouw in de Vinex-gemeenten.

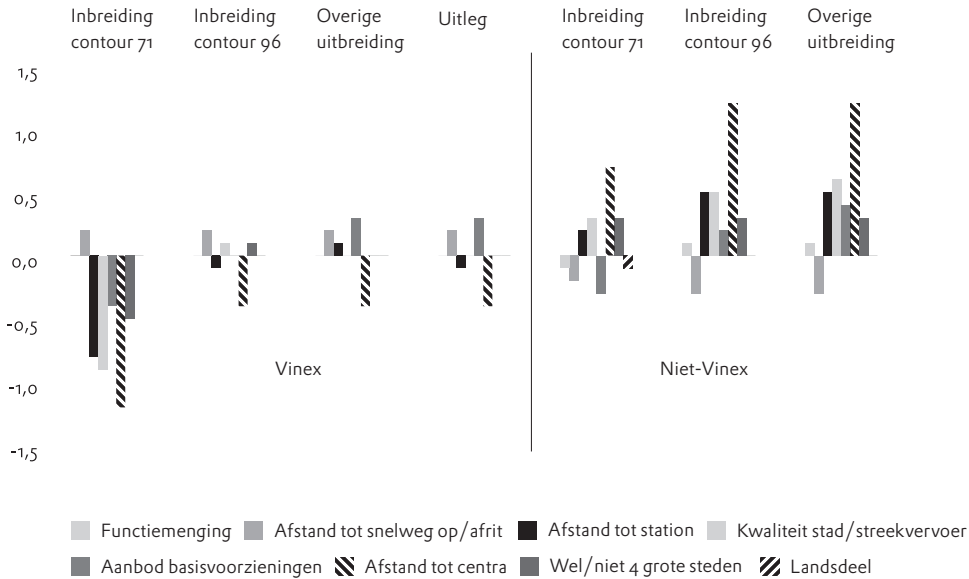
Voor de binnenstedelijke inbreidingslocaties levert dit geen winst op: daar is de ruimtelijke situatie al gunstiger dan het gemiddelde. Bij de andere locatietypen zou het wel hebben geleid tot enige verbetering, al zijn de resultaten niet schokkend. Zo zou bij de overige Vinex-uitbreidingslocaties en de Vinex-uitleglocaties het auto-gebruik op een totaal van 20 à 21 kilometers per persoon per dag iets lager uitvallen, namelijk 1,4 kilometer. Per openbaar vervoer zouden de bewoners op deze locatietypen dan ruim een halve kilometer meer hebben gereisd. De te behalen winst is dus beperkt.

#### **SUCCES OF MISLUKKING?**

De uitvoering van Vinex is, zeker op het punt van de nabijheid, redelijk geslaagd te noemen. Een groot aantal woningen is gerealiseerd in het bestaande stedelijke gebied en de ligging van de uitbreidingslocaties ten opzichte van stedelijke centra is redelijk gunstig, in ieder geval gunstiger dan bij niet-Vinex-woningbouw. Ook de bereikbaarheid is behoorlijk. Het openbaar vervoer op Vinex-locaties is beter dan op andere nieuwbouwlocaties, al blijft het achter bij de bestaande bebouwing in de Vinex-regio's. Het gemopper hierover is dus maar deels terecht. De uitvoering is minder succesvol waar de functiemenging en de nabijheid van voorzieningen betreft. En waar het de parkeernormen betreft, bleek het beleid veel te optimistisch en zijn de consequenties van deze verkeerde inschatting soms pijnlijk.

Hoe scoort het Vinex-beleid ten aanzien van de doelstelling de mobiliteit (sgroei)

**Figuur 2** Uitsplitsing effect ruimtelijke kenmerken (extra autokms p.p.p.d. t.o.v. gemiddelde)



terug te brengen? Nieuwbouwbewoners reizen meer dan de rest van de bevolking. Uit een vergelijking van de verschillende locatietypen blijkt dat de Vinex-locaties op dit punt wat beter presteren dan de niet-Vinex-locaties; ze doen het echter niet beter dan het bestaande stedelijke gebied. Toch is deze prestatie goed te noemen, aangezien de bevolkingsgroepen die op de Vinex-locaties wonen over het algemeen mobieler zijn dan de mensen die daarbuiten wonen.

Het is vooral de binnenstedelijke inbreiding die in grote mate is gerealiseerd, die succesvol is gebleken. Ondanks het feit dat er bevolkingsgroepen wonen die zeer mobiel zijn, hebben deze locaties geleid tot een beduidend lagere mobiliteit dan de andere nieuwbouwlocaties. Wel moeten we concluderen dat bouwen in de bestaande stad eigenlijk vooral zinvol is als het gaat om inbreiding in de oudere delen

van de stad. Dit komt vooral doordat de binnenstedelijke inbreiding uitermate goed scoort op de ruimtelijke kenmerken die er toe doen, terwijl daarbuiten deze kenmerken al snel achterblijven. Al met al hebben vooral de ligging nabij de stedelijke centra en de relatief goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, zoals beoogd in het beleid, bijgedragen aan het feit dat Vinex-locaties beter presteren ten opzichte van nieuwbouwlocaties in niet-Vinex-gemeenten.

Het Vinex-beleid mag dus, vanuit mobiliteitsoogpunt, best succesvol genoemd worden. De stelling dat bewoners van, met name, Vinex-uitleglocaties massaal de auto ingejaagd zijn, is onterecht. De hogere automobilititeit op dit soort locaties is vooral te wijten aan de specifieke bevolkingssamenstelling. Er wonen nu eenmaal mensen die, gezien hun sociaal-economische achtergrond, behoorlijk mobiel zijn.

# VINEX EN MOBILITEIT: HOE SUCCESVOL KUN JE ZIJN?

TIM SCHWANEN, DEPARTEMENT SOCIALE GEOGRAFIE EN PLANOLOGIE,  
UNIVERSITEIT UTRECHT

Het debat over mobiliteit en Vinex-wijken is ingewikkeld. De relatie tussen verplaatsingsgedrag en ruimtelijke inrichting is op zich al complex, maar het feit dat standpunten en ideeën van betrokken partijen – overheden, belangengroeperingen, onderzoekers, media, politici – meer dan eens eenzijdig en ongenueanceerd zijn, maakt het debat niet eenvoudiger. Het is dan ook een goede zaak dat het Ruimtelijk Planbureau probeert hieraan een bijdrage te leveren met empirische analyses van gerealiseerd verplaatsingsgedrag.

8

In grote lijnen sluit ik mij aan bij de conclusie van Daniëlle Snellen. Eén van de sterke punten van het onderzoek is dat zij verschillende typen locaties in Vinex- en niet-Vinex-gemeenten onderscheidt en zich niet beperkt tot de uitleglocaties. Daarmee laat haar onderzoek zien dat met name de binnenstedelijke inbreidingslocaties succesvol zijn in termen van mobiliteitseffecten. Dat succes moet echter ook weer niet worden overdreven, want de verschillen tussen locatietypen zijn uiteindelijk vrij gering; en dat komt overeen met de uitkomsten van vele internationale studies op dit gebied.

Minder uitgebreid gaat Snellen in op de betekenis van haar resultaten in het licht van het debat over het ruimtelijkeorderingsbeleid en de personenmobiliteit. De omvang van de geconstateerde verschillen zal menig beleidsmaker, politicus en milieuactivist tegenvallen. De verwachtingen over de mobiliteitseffecten van de Vinex-wijken zijn echter altijd veel te rooskleurig geweest. Dat is mijns inziens een direct gevolg van de veronderstellingen over verplaatsingsgedrag die ten grondslag liggen aan het Vinex-beleid en het denken over mobiliteit in het algemeen. Deze komen grofweg neer op het volgende: personen zijn rationeel denkende individuen die telkens opnieuw keuzes maken waarbij ze het vervoersalternatief (auto, fiets, trein, enzovoort) kiezen dat het beste voldoet aan hun wensen en proberen de verplaatsingsmoeite (in tijd/afstand en geld) zoveel mogelijk te beperken.

Er valt veel te zeggen voor deze ideeën, die behoren tot de standaarduitrusting van de doorsnee civiel ingenieur en (vervoers)econoom. Ze vormen echter slechts een deel van het verhaal en zouden moeten worden aangevuld met inzichten uit de sociologie, de sociale psychologie en de sociale geografie; disciplines die in beleidsvoorstellen en ex-ante evaluaties op het gebied van personenmobiliteit de tweede viool spelen. Er wordt doorgaans



# VOOR DE FILE IN LEIDSCHER RIJN

BERT COENEN, PROJECTMANAGER INFRASTRUCTUUR PROJECTBUREAU  
LEIDSCHER RIJN

De stelling dat de bewoners van Vinex-locaties de auto ingejaagd worden, is inderdaad niet terecht. Het zijn de bewoners zelf, die met hun keuze voor de woon- en werklocatie, de auto najagen. In het artikel 'Vinex en mobiliteit: best succesvol' wordt geconcludeerd dat de hogere automobilititeit in Vinex-locaties te wijten is aan de sociaal-economische achtergrond van de bewoners. In dit artikel zal ik deze conclusie nader onderbouwen aan de hand van gegevens van Leidscher Rijn, de grootste woningbouwlocatie in Nederland.

10

## LEIDSCHER RIJN UTRECHT

Leidscher Rijn is op stoom. Inmiddels staan er in het nieuwe stadsdeel aan de westkant van Utrecht 10.000 woningen en zijn er onder meer twee winkelcentra, parken, gezondheidscentra, scholen, crèches, een theater en een NS-station gerealiseerd. Daarnaast kunnen bewoners gebruik maken van de voorzieningen in de oude kernen van Vleuten en De Meern. Leidscher Rijn moet uiteindelijk 30.000 woningen voor ongeveer 80.000 mensen herbergen. Ook komen er zo'n 40.000 mensen werken. Er wordt circa 95.000 m<sup>2</sup> aan winkelcentra gerealiseerd. De totale omvang van Leidscher Rijn bedraagt circa 2.100 hectare en is daarmee vergelijkbaar met een stad als Leeuwarden.

## MOBILITEIT IN LEIDSCHER RIJN

Uitgangspunt van het openbaar-vervoersplan Leidscher Rijn is dat elke woonwijk en bedrijvenlocatie direct bij oplevering van de eerste woningen of bedrijven per openbaar vervoer bereikbaar is. Eind 2003 is het NS-station Utrecht Terwijde geopend. Bewoners kunnen ook gebruik maken van het station Vleuten. In 2010, als de spooruitbreiding gereed is, wordt een derde station geopend en zal de frequentie van de treinen verhoogd worden. Het stadsdeel beschikt inmiddels over drie frequent rijdende stadsbuslijnen en diverse streeklijnen die nagenoeg het gehele gebied bedienen.

Voor de mobiele bewoner is Leidscher Rijn een goede uitvalsbasis. Niet alleen de geografische ligging (centraal in Nederland tussen Utrecht en de rest van de Randstad), maar ook de directe nabijheid van twee snelwegen maakt Leidscher Rijn een aantrekkelijke locatie. Met drie aansluitingen op de A2 en twee op de A12 is het gebied goed bereikbaar. De auto is echter geen aantrekkelijk vervoermiddel voor een ritje naar de binnenstad van

Utrecht, die op meer dan vier kilometer van het stadsdeel ligt. Het openbaar vervoer en de fiets zijn dan sneller en goedkoper.

Ondanks dat de voorzieningen en het openbaar vervoer in Leidsche Rijn inmiddels op niveau zijn, is het autogebruik hoog. Uit cijfers van 2002 blijkt dat bewoners van Leidsche Rijn vaker gebruik maken van de auto dan de bewoners van de rest van de stad. Het aandeel verplaatsingen per auto van bewoners uit Leidsche Rijn ligt op 62 procent, voor geheel Utrecht ligt deze op 44 procent (OVG CBS 2002). De gemiddelde verplaatsingsafstand van bewoners in Leidsche Rijn is 30 kilometer, het landelijk gemiddelde is 17 kilometer (NEA Mobiliteitsmeting Leidsche Rijn 2003). Vooral de centrale ligging van Leidsche Rijn (met vijf aansluitingen op de snelweg) lijkt een belangrijke factor te zijn voor het hoge autogebruik.

### **SOCIAAL-ECONOMISCHE FACTOREN NADER BEKEKEN**

Door de centrale ligging is Leidsche Rijn een uiterst gewilde woonplek voor werkkenden en tweeverdieners. Het is dan ook niet vreemd dat de arbeids- 11  
participatie in Leidsche Rijn naar verhouding erg hoog is; 81 procent versus 66 procent in Utrecht (Wijkenmonitor 2005) en 62 procent landelijk (CBS 2003). Het aandeel tweeverdieners is eveneens. Het aandeel tweeverdieners is eveneens hoog. In Leidsche Rijn bestaat 51 procent van het aantal huishoudens uit tweeverdieners, terwijl dat aandeel in de bestaande stad slechts 26 procent is (Woningbehoefte Onderzoek VROM 2002).

Voor tweeverdieners geldt dat de ruimtelijke onbalans tussen wonen en werken groot is. Zij moeten bij de keuze van de woonlocatie immers rekening houden met de ligging ten opzichte van twee werkplekken. Vaak resulteert dit in een (ten opzichte van de werklocatie) suboptimaal gesitueerde woonplek, met als gevolg een langere woon-werkreisduur en dito afstand (Van Ham 2003; Van Kempen en Schutjens 1999). Als behalve met de dubbele werkplek ook nog eens rekening moet worden gehouden met de activiteitenpatronen van kinderen, is de keuze voor een woonplek extra lastig. De socioloog Ulrich Beck (Timmer 1998) spreekt in dit verband van de opkomst van de Spagatfamilie: het moderne tweeverdienershuishouden dat ruimtelijk gezien verschillende bases heeft van waaruit het functioneert, namelijk één woonplaats, verschillende werkplaatsen en één of meer scholen. Volgens Beck vervult de auto binnen het 'spagaatgezin' een cruciale rol als samenbindend en faciliterend element.

Dat het combineren van taken ook tot meer autogebruik leidt, wordt vaak in verband gebracht met verplaatsingsketens en kriskrasverplaatsingen (zie b.v. BGC 1995; MuConsult 1997a). In verplaatsingsketens worden verplaatsingen met verschillende bestemmingen gecombineerd, zoals van huis naar het werk naar de winkel, of van huis naar het sportveld naar familie. De ingewikkelde, op individuele wensen toegesneden verplaatsingspatronen die hierdoor ontstaan, zijn bevorderlijk voor – of zelfs afhankelijk van – het



Boven: Fietsinfrastructuur in Houten. Onder: ov-infrastructuur in Ypenburg.

gebruik van de auto. Ook de tijdsdruk die men ondervindt als gevolg van het combineren van taken resulteert in meer autogebruik. Immers, de combinatie van taken betekent dat men veel verplichte activiteiten in relatief korte tijd moet verrichten, omdat het anders ten koste gaat van de vrije tijd. Om de tijd besteed aan verzorgende taken en de daarmee gepaard gaande verplaatsingen tot een minimum te beperken, gaan mensen sneller over tot het gebruik van het meest flexibel inzetbare vervoermiddel: de auto (Dijst 1995).

#### **HOE DAN OM TE GAAN MET HET MOBILITEITSVRAAGSTUK?**

Het zijn dus de bewoners zelf, die met hun keuze voor de werk- en woonlocatie, de auto najagen. De achterliggende redenen voor het hoge autogebruik maken duidelijk dat er geen eenvoudige oplossingen voorhanden zijn om het autogebruik te beteugelen. De oplossing moet in essentie gezocht worden in:

- Accepteren en zorgvuldig inpassen van de (geparkeerde en rijdende) auto
- Waar reizigers zich verspreiden naar de regio, en openbaar vervoer niet concurrerend kan zijn, de auto faciliteren
- Waar reizigers zich verplaatsen naar het centrum, en openbaar vervoer en fiets wel concurrerend kunnen zijn, de auto afremmen.

# VOORBIJ HET DUALISME VAN RUIMTE EN STROMEN

PETER PETERS, UNIVERSITAIR DOCENT FACULTEIT CULTUURWETENSCHAPPEN,  
UNIVERSITEIT MAASTRICHT

De eerste treinreizigers verbaasden zich rond 1840 over de snelheid waarmee ze door het land raasden. In hun ogen werd 'de ruimte vernietigd door de tijd'. Afstanden speelden niet langer de rol van barrières nu ze in veel kortere tijd konden worden overbrugd. Natuurlijk werd de ruimte niet vernietigd, maar ze veranderde wel. Tegenwoordig bepaalt de infrastructuur die nodig is om mensen en goederen sneller te kunnen verplaatsen – wegen, spoorlijnen, kanalen, vliegvelden – op veel plaatsen de aanblik van het landschap. De Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid stelde in 1998 vast dat in het debat over de ruimtelijke orde een verschuiving optreedt van een denken in 'ruimtelijke' termen zoals plaatsen, steden, regio's en gebieden naar 'infrastructurele' begrippen als netwerken, stromen en corridors. Ruimte is immers in steeds meer opzichten een product van beweging.

13

De sociaal-wetenschappelijke theorievorming over de relatie tussen ruimte en mobiliteit kenmerkt zich door een dualistische benadering. Zo plaatst de socioloog Manuel Castells de 'space of places' tegenover de 'space of flows'. De tegenstelling tussen de 'geleefde' ruimte van plaatsen met een eigen unieke geschiedenis en de netwerkachtige ruimte van stromen die identiteitloze en tijdloze knooppunten vormen, is ook te vinden in het werk van de Franse etnograaf Marc Augé. Die introduceerde enkele jaren geleden het begrip 'non-plaats' als een aanduiding voor plaatsen waar mensen 'in transit' zijn, zoals wachtruimtes van vliegvelden, wegrestaurants, betaalautomaten en rustplaatsen langs de snelweg. Non-plaatsen kenmerken zich door standaardisering, hebben geen uniek karakter of eigen geschiedenis en vormen het toneel van eendimensionale, zakelijke interacties tussen mensen. Non-plaatsen zijn het domein van de passant.

In deze dualistische benadering van de relatie tussen mobiliteit en ruimte wordt de aard van de interactie tussen beide niet goed begrepen. Om die stelling te onderbouwen maak ik een uitstapje naar de geschiedenis van de nationale parken in de Verenigde Staten. De National Park Service staat er sinds haar oprichting in 1916 voor de taak om een balans te vinden tussen het gebruik en het behoud van parken. Enerzijds moeten de parken gemakkelijk toegankelijk zijn voor bezoekers, anderzijds moet de natuur onbeschadigd worden doorgegeven aan komende generaties. De eerste natuurparken waren een initiatief van spoorwegmaatschappijen die nieuwe



bestemmingen wilden creëren. Bezoekers per trein verbleven vaak weken in hotels binnen de grenzen van het park. Vanaf de jaren twintig kwamen bezoekers vooral per auto. Wegen, wandelroutes en uitkijkpunten in de parken werden zo ontworpen dat ze zo weinig mogelijk contrasteerden met de omringende natuur, bijvoorbeeld door bouwmaterialen uit de omgeving te gebruiken. Toen in de jaren vijftig het aantal bezoekers sterk groeide, voldeed deze rustieke ontwerpstijl niet langer om de stroom auto's door de parken te leiden. De National Park Service introduceerde innovaties als het bezoekerscentrum, ringwegen en goed bereikbare uitkijkpunten op plaatsen die bezoekers al kenden van beroemde foto's. Deze modernistische interventies, gericht op snelle circulatie, leidden er volgens sommigen toe dat een natuurpark nauwelijks nog te onderscheiden was van een gemiddelde Amerikaanse buitenwijk. Zo werd bij de bouw van de bezoekerscentra de ruimtelijke layout van shopping-malls gevolgd. Ze zagen er volgens critici niet zelden uit als 'medium sized airport terminals'.

De vormgeving van de Amerikaanse natuurparken is niet los te zien van de manier waarop ze bereikbaar werden gemaakt. Wie in 1960 een bezoek bracht aan de Yosemite vallei in Californië, kwam aan in een ander park dan wie dat in 1930 deed. De natuurparken vormen niet een soort ruimtelijke constante die op een nieuwe manier bereikbaar wordt; door de innovaties uit de jaren vijftig en zestig veranderde het park ook ingrijpend van karakter. Uit het historische voorbeeld van de co-evolutie van de natuurparken en de wijze waarop ze bereikbaar werden gemaakt, wordt duidelijk waarom dualistische vocabulaires als van Castells en Augé niet adequaat zijn. In Castells' termen zouden we de parken sinds de jaren vijftig kunnen beschouwen als zowel een 'space of places' als een 'space of flows'. Yosemite Valley bijvoorbeeld is zowel een unieke plaats met een eigen geschiedenis als ook een verzameling knooppunten van wegen en andere infrastructuur gericht op snelle circulatie van bezoekers. In Augés termen is Yosemite tegelijk een geleefde ruimte met een sterke eigen identiteit, en een non-plaats waar bezoekers komen om er snel weer te vertrekken, een ruimte die in hoge mate gestandaardiseerd is. Van een scherpe tegenstelling tussen place en non-place is geen sprake.

Hoe kunnen we de co-evolutie tussen plaatsen en de manier waarop ze bereikbaar zijn onderzoeken en conceptualiseren zonder terug te vallen op de dualismen als 'space of flows'/'space of places' en 'places'/'non-places'? Dat kan bijvoorbeeld door na te gaan welke ontwerpdilemma's opgelost moeten worden om plaatsen bereikbaar te maken. In het geval van de natuurparken: hoe voorkomen we dat de aanwezigheid van miljoenen bezoekers de natuur beschadigt? Oplossingen voor dit ontwerpprobleem tonen stijlverschillen. De rustieke stijl van de jaren dertig leidde tot andere parken dan de moderne ontwerpopvattingen van de jaren vijftig en zestig. Door de consequenties van die stijlverschillen te vergelijken ontstaat een

scherper inzicht in de manier waarop de vormgeving van een plaats en de bereikbaarheid ervan samenhangen.

Wat kunnen we leren uit het voorbeeld van de Amerikaanse natuurparken over de relatie tussen mobiliteit en bestemmingen zoals bijvoorbeeld Vinex-wijken? Om te beginnen dat het denken in termen van twee afzonderlijke domeinen niet houdbaar is: enerzijds het domein van de bereikbaarheid, mobiliteit en infrastructuur, anderzijds het domein van het wonen, de leefkwaliteit en de ruimtelijke kwaliteit. De manier waarop een wijk bereikbaar wordt gemaakt, verandert het karakter van die wijk. En omgekeerd, als we bepaalde eisen stellen aan de ruimtelijke kwaliteit van een wijk, dan heeft dit consequenties voor de manier waarop we er kunnen komen. Naar analogie van het voorbeeld van de Amerikaanse natuurparken kan deze samenhang worden opgevat als een verzameling ontwerpdilemma's. Hoe bestemming en bereikbaarheid in een bepaalde wijk gerelateerd zijn, volgt dan uit de concrete ontwerp oplossingen die er zijn gevonden.

15

Een tweede conclusie volgt uit het feit dat ontwerp oplossingen gevonden worden in een bepaalde stijl. In de vormgeving van Amerikaanse parken kunnen we onderscheid maken tussen een rustieke en een modernistische stijl. Door te vergelijken tussen ontwerp oplossingen in termen van stijlen, krijgen we in het debat over mobiliteit en de Vinex-wijk nieuwe succescriteria ter beschikking. Niet alleen het behalen van kwantitatieve beleidsdoelstellingen vormt dan een toetssteen, maar ook de vraag wat de voor- en nadelen zijn van een specifieke ontwerp stijl. Succes bestaat dan in het verzoenen van contrasterende ontwerp eisen volgens een herkenbare stijl. Het debat gaat over de merites van verschillende ontwerp stijlen. Maar om dat debat te kunnen voeren moeten we wel eerst de intrigerende vraag beantwoorden welke stijlen eigenlijk te onderscheiden zijn in de wijze waarop ontwerpdilemma's in Nederlandse Vinex-wijken zijn opgelost.

#### LITERATUUR

Augé, M. (1995), *Non-places. Introduction to an anthropology of supermodernity*, London/ New York: Verso.

Carr, E. (1998), *Wilderness by design: landscape architecture and the National Park Service*, Lincoln: University of Nebraska Press.

Castells, M. (1996), *The Rise of the Network Society*, Oxford: Blackwell Publishers.

Peters, P.F. (2003), *De haast van Albertine*, Amsterdam: De Balie.

WRR. (1998), *Ruimtelijke ontwikkelingspolitiek*, Den Haag: Sdu uitgevers.

# BERNARD HULSMAN

## OGEN DIE NIET ZIEN

Wie in een bos woont, ziet vaak niet hoe mooi het bos is. Vakantie doet je door de bomen weer het bos zien. Zo kon ik tijdens een tiendaagse reis door Andalusië maar niet de gedachte uit mijn hoofd bannen dat Nederland toch een prachtig land is. Net als Nederland bestaat Andalusië voor het grootste deel uit eeuwenoud cultuurlandschap, maar onze groene polders met hun waterwegen zijn veel subtieler, gevarieerder en sappiger dan de golvende heuvels met de eindeloze rijen armetierige olijfbomen. Ik kreeg in Andalusië zelfs waardering voor de Nederlandse bedrijventerreinen. Andalusië laat zien dat ze nog veel treuriger kunnen zijn. Daar staan langs de wegen op regelmatige afstand van elkaar mottige bouwsels bijeen in de zinderende zon. Ze lijken willekeurig neergekwakt, en de openbare ruimte bestaat er uit stof en zand.

Eenzelfde effect had een driedaags verblijf in een Madrileense buitenwijk, dat aan de Andalusische reis voorafging. Het deed me weer eens beseffen hoe zorgvuldig, afwisselend en prettig de Nederlandse Vinex-wijken zijn. Natuurlijk is er kritiek mogelijk op de Vinex-wijk. Niet zozeer op de monotonie en saaiheid, maar op het gebrek aan flexibiliteit. Nog nooit werden in Nederland zulke gevarieerde buitenwijken gebouwd als in het Vinex-tijdperk, maar het zijn wel wijken die van a tot z zijn ontworpen, zodat ze eens en voor altijd vast liggen en niet kunnen meeveranderen met de toekomst die ongetwijfeld grote veranderingen zal brengen.

Zoals de Nederlandse polders mooier zijn dan de Andalusische heuvels, zo zijn de Vinex-wijken in ieder geval beter dan de nieuwe Spaanse buitenwijken. Madrid is een heuse boomtown. Overal langs de

buitenste ringweg van Madrid staan of verrijzen gloednieuwe appartementencomplexen. Die zien er, behalve een appartementengebouw van het Nederlandse bureau MVRDV, ongeveer hetzelfde uit. De grote blokken van tien, elf verdiepingen, met parkeergarages ondergronds of op de eerste verdieping, zijn voorzien van loggia's, balkonnetjes en wat vaag classicistische ornamentjes. De binnenterreinen zijn alleen toegankelijk voor de bewoners, de ruimtes tussen de appartementencomplexen zijn vooral bedoeld voor auto's: openbare ruimte waar je zou willen wandelen of verblijven, is ver te zoeken.

Vermoedelijk wordt het strikt private karakter van de nieuwe appartementencomplexen door geen enkele Spanjaard als een probleem ervaren. Een discussie over de teloorgang van de openbare ruimte en de voor- en nadelen van *gated communities* zoals die nu voorzichtig wordt gevoerd in Nederland, is in Spanje moeilijk voorstelbaar. Woningen zijn er van oudsher naar binnen gekeerd: patio's zijn al sinds de Romeinse en Arabische tijden de kern van de huizen en alle woningen hebben dikke tralies voor de ramen. Eigenlijk zijn de grote woningblokken met hun afgesloten binnenterreinen niets anders dan *insulae*, eilanden, zoals de oude Romeinen die 2000 jaar geleden al in Rome, Ostia en andere grote steden bouwden. De nieuwe Madrileense buitenwijken zijn net zo diep geworteld in de Spaanse wooncultuur als de Vinex-wijken in de Nederlandse. De Madrileense buitenwijkbewoners zijn dan ook waarschijnlijk net zo tevreden over hun woning en hun buurt als de Nederlandse Vinex-wijkbewoners.

## COLOFON

### REDACTIE

David Hamers  
Femke Daalhuizen  
Simone Langeweg  
Jan Ritsema van Eck

### FOTO'S

Kersten Nabielek (p. 3)  
Han Lörzing (p. 12)

### RUIMTELIJK PLANBUREAU

Postbus 30314  
2500 GH Den Haag

### BEZOEKADRES

Willem Witsenplein 6  
2596 BK Den Haag  
T (070) 328 87 00  
F (070) 328 87 99

[ruimtelijkplanbureau@rpb.nl](mailto:ruimtelijkplanbureau@rpb.nl)  
[www.ruimtelijkplanbureau.nl](http://www.ruimtelijkplanbureau.nl)

### ONTWERP

Typography Interiority & Other  
Serious Matters, Den Haag

### DRUK

Drukkerij De Maasstad, Rotterdam