

Verkeersplanologie in Almere; toen en nu
Een reflectie op maakbaarheid in een gedachte stad

Ron Bos
Goudappel Coffeng BV
rbos@goudappel.nl

Roel Meilof
Goudappel Coffeng BV
rmeilof@goudappel.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
20 en 21 november 2008, Santpoort

Samenvatting

Verkeersplanologie in Almere: hoe kan de toekomst nog beter?

De maakbaarheid van onze samenleving en daarmee ook de maakbaarheid van onze leefomgeving is de afgelopen decennia minder groot gebleken dan ooit ingeschat. Toch wordt, zeker met de toenemende mogelijkheden die de techniek biedt, nog steeds een groot beroep gedaan op voorspellende waarden die modellen bieden. In feite bevinden we ons hiermee in een paradoxale situatie: hoe minder voorspelbaar de wereld om ons heen wordt, hoe groter de behoefte bestaat toekomstige (on)zekerheden in beeld te brengen, al dan niet verschillende mogelijke toekomst.

De rol die de adviseur en beleidsmaker hierbij innemen veranderd ook. In dit essay is vanuit de praktijkervaring van twee adviseurs gereflecteerd welke lessen vanuit het verleden naar het heden doorgetrokken dienen te worden. Hierbij zijn advieswerkzaamheden voor de stad Almere als casus genomen; een case uit 1975 en een recente case.

Afgevraagd is welke lessen op basis van de ervaringen uit het verre en recente verleden meegenomen moeten worden naar de toekomst? Op basis van ervaringen worden vijf aanwijzingen gegeven:

- Laat de ruimtelijke structuur zich uitleggen aan de gebruiker;
- Laat ruimte voor organische groei in de wijk;
- Zorg voor gevarieerdheid in ruimtelijke milieus;
- Gebruik de techniek als hulpmiddel, niet als einddoel;
- Ontwerper, denk vanuit de gebruiker.

De centrale les uit de analyse is dat wijzelf ons eigen toekomstbeeld in de weg lopen. Ofwel: het is de maatschappelijke en collectieve onvoorspelbaarheid die onze voorspellingen en wensbeelden van vroeger in de weg lijken te staan. In dit essay wordt daarom aandacht gevraagd voor deze menselijke onvoorspelbaarheid. Of op zijn minst enige ruimte te laten hiervoor.

Naast de 'technocratische' manier van denken blijft een 'sociocratische' benadering van essentieel belang in het stadsontwerp; een benadering die aangeeft wat de belangen en behoeften zijn vanuit de mens gedacht. Mobiliteit dient dan uiteindelijk als middel, niet als doel.

1. Bouwen in het leegland: de rationaliteit regeert

Na het droogvallen van de IJsselmeerpolders werd midden jaren '70 flink gewerkt aan de bouw van Almere. De gedachte hierbij was dat de nieuwe stad overloopgebied van Amsterdam zou worden. Mooi ruim wonen in het groen en toch goed bereikbaar. Men zou kunnen werken op het 'vasteland' en wonen in de polder. Met die gedachte ging men aan de slag. Nadat het planproces rond de ontwikkeling van de filosofie van de polynucleaire opbouw van Almere was afgerond begon het 'handwerk'; het ontwerpen van de diverse kernen. De eerste was Almere Haven. Hoe ging dat?

1.1 Fase 1 Almere Haven; palet van stedenbouwkundige plannen

In het ontwerpproces van Almere Haven werden stedenbouwkundigen en architecten de vrije hand geboden om per wijk een samenhangend plan te creëren. De verkeerskundige kon tijdens het ontwerpproces zijn kennis inbrengen. Het was de tijd van het 'systeemdenken', zwaar leunend op rationele overwegingen. Er werd voornamelijk ontworpen vanuit de kwantiteitsgedachte; de woningbouwprogramma's met dichthedenquota gaven richting aan hoe de stad er later uit ging zien.

Stedelijkheid was hierbij nog niet zo'n begrip. Per aparte wijk werd vanuit kwantitatieve opgaven een structuur ontworpen. Zo ontstond dan vanzelf de 'stad'; een palet aan apart ontworpen wijken die elk een eigen verhaal leken te vertellen. De stad ontstond zo vanzelf, maar echt sprake van stedelijkheid was er nog niet.

*"Dat we een stad moesten bouwen
zijn we eigenlijk vergeten."*

opgaven een structuur ontworpen. Zo ontstond dan vanzelf de 'stad'; een palet aan apart ontworpen wijken die elk een eigen verhaal



Figuur 1. Luchtfoto Almere Haven (bron: google maps)

De autostructuur was al in een vroeg stadium vastgesteld; deze liep tussen de wijken in, afgeschermd door barrières van zand en beton. Ontmenging werd het devies: auto, fiets, bus en voetganger kregen een eigen netwerk, elkaar het liefst zoveel mogelijk ontwijkend. Dit zou veiligheid creëren. De bus kreeg dus een eigen baan, maar dan wel zoveel mogelijk weggewerkt en onzichtbaar voor de verblijfsmens. Alleen

*"Met drie gescheiden verkeerssystemen
werd de stedenbouwer overvraagd."*

de haltes zichtbaar, als zijnde een metro die af en toe boven de grond komt en weer snel verdwijnt. De bus wás er wel, maar werd ruimtelijk het liefst ontkend.

Drie typisch leesbare verkeersstructuren maakten het de architect en stedenbouwkundige niet gemakkelijker op. Uiteindelijk bleef alleen het autonetwerk standhouden. Tussen de wijken zijn goede fietsnetwerken opgesteld. Echter zodra deze de wijk infietste betekende dit het einde van duidelijke en snelle routes. Ook de fiets werd ontkend: weggemoffeld in achtertuinpaadjes tot een onleesbare en onsamenvangende structuur.

1.2 Fase 2 Almere Stad; herprogrammering van het systeem



Om als verkeerskundige meer grip te krijgen op het door de stedenbouwkundige geleide ontwerpproces werd een handboek opgesteld. Een handboek dat vertelde *hoe veel, hoe lang, hoe breed, hoe hoog, hoe snel en hoe groot*. Het boek gaf dus randvoorwaarden aan de verkeerskundige structuur. Almere Stad werd voortaan gebouwd volgens de wetten van dit handboek. Tot ongenoegen van de stedenbouwkundige, welke een stapje terug moest doen.



Figuur 2. Handboek Verkeer en Vervoer Almere (GC, 1975)

Het handboek moest waken dat de 'technische systeemfouten', zoals bij Almere Haven werden geconstateerd, werden voorkomen. De verkeers-

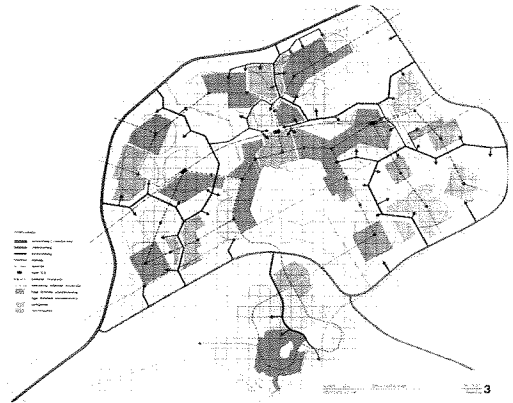
"We redden het niet tegen de stedenbouwkundige"

kundige wilde meer houvast in het ontwerpproces. De standaardisering uit het handboek werkte en gaf de verkeerskundige een betere positie. Concreet resulteerde dit in meer duidelijkheid in de netwerkstructuren: de fiets kreeg bijvoorbeeld meer logische routes. Daarnaast werd in de hoogtijdagen van het woonerf de auto gezien als gast in het leefgebied, wat resulteerde in een 'sectorenachtig' model voor de binnenstad. Ook hier bleef de gedachte van de ontmenging van netwerken overeind.



Figuur 3. Luchtfoto Almere Stad (bron: google maps)

Als reactie op het ontbreken van de stedelijkheid werd bij het ontwerp van de tweede stadskern, Almere Stad, een duidelijke stadsstructuur geïntroduceerd. Leefde bij Almere Haven het idee van de 'romantiek'; slingerende wegenpatronen en gevarieerdheid in bebouwingsstructuur, werd bij Almere Stad als reactie hierop de wat eenvoudiger honinggraatstructuur geïntroduceerd.



Figuur 4. Hoofdstructuur Almere (GC, 1975)

1.3 Fase 3 Almere Buiten; alle vervoerswijzen gelijk

Met de introductie van het handboek, waarmee de verkeerskundige zijn positie in het stedenbouwkundig ontwerpproces had verdedigd, ontstond meer directe interactie tussen de stedenbouwers en verkeersspecialist. Ondanks, maar misschien wel dankzij deze interactie, ontbrak het nog steeds aan leesbaarheid van de verkeersnetwerken voor de mobilist. Vanaf nu zou de hoofdstructuur dusdanig vormgegeven moeten worden dat deze de stad begripbaar maakt voor de bewegende mens.



Figuur 5. Luchtfoto Almere Buiten (bron: google maps)

Na slingerende netwerken en het sectorenmodel zou het 'gridmodel' als basis gaan dienen bij Almere Buiten. Hierbij zouden alle vervoerwijzen gelijkwaardig aan elkaar moeten zijn. De traditie van ontmenging bleef bestaan, conform het handboek. De structuur en leesbaarheid van de woongebieden werd al wel duidelijk. Maar door de aanleg van geluidswallen rond de hoofdwegen bleef er sprake van een anonieme hoofdstructuur.

2 Erfenissen van de rationaliteit

Veranderende inzichten leidden tot verschillende ruimtelijke structuren in Almere. Steeds werd er verschillend gedacht over hoe de 'ideale' structuur van de bedachte stad eruit diende te zien. De verstandhouding tussen de verkeerskundige en de stedenbouwkundige veranderde ook door de komst van het handboek. Terugkijkend op toen, wat kunnen we hiervan leren?

2.1 Het spook van de ontmenging

Ondanks voortschrijdende inzichten die de bedachte stad met zich meebrengt, ondersteund door een veranderende tijdsgeest, is het devies van de ontmenging van vervoerswijzen in al die tijd blijven bestaan. Een verkeersstructuur die de zwakkere verkeersdeelnemer beschermt tegen de snelle ijzeren verkeersdeelnemer heeft immers positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. Minder confrontaties levert minder ongevallen op. Klopt.

*"de stad vertelt zich
niet aan de mobilist"*

Toch kan men zich afvragen of de grenzen van de ontmengingfilosofie niet zijn overschreden?

De maakbaarheidgedachte is in de loop van de jaren reeds naar beneden bijgesteld. Het werkveld van de stedenbouwer, planoloog of verkeerskundige is door toenemende maatschappelijke mondigheid en verhoogde communicatiemogelijkheden en scholing van de bevolking veranderd. De rationaliteit van de technaut is al lang geen alleenheerser meer in planningsland. De praktijk ondersteunt deze gedachtegang ook.

Ontmenging van verkeersnetwerken vraagt (en resulteert ook) tegelijkertijd om een clustering van ruimtelijke activiteiten. Juist op die plekken waar de netwerken (en dus vervoerswijzen) elkaar ontmoeten dienen zich de ideale plekken aan voor centrale voorzieningen. De keerzijde hiervan is echter dat op andere plekken, waar geen belangrijke netwerken lopen, minder levensvatbare ruimte bestaat voor het plaatsen van voorzieningen. Juist ook die kleine voorzieningen geven een stad de ongeordendheid die noodzakelijk is om een levendigheid te creëren. Men zou kunnen zeggen: stedelijkheid creëren. Alleen de grote, geplande voorzieningen overleven, de kleine, spontane voorzieningen zullen het moeilijk krijgen.

Een te ver doorgevoerde ontmenging van verkeersnetwerken leidt uiteindelijk tot saaie en sociaal onveilige fiets- en OV-routes, ten gunste van de auto. Ook ruimtelijke activiteiten zullen zich steeds meer gaan richten op de automobilist; veel parkeerruimte en weinig loopruimte. De automobilist kan bij de vooringang parkeren. De bus stopt aan de achterzijde en de fietser is zoek. In feite is het systeem van de ontmenging, gericht op veilige en comfortabele fietsroutes, zo vóór de fiets geweest, dat het zich uiteindelijk tegen de fiets heeft gekeerd. Ontmoeten mag en is in sommige gevallen zelfs gewenst. De recente opleving van de 'shared space'-gedachte ondersteunt deze gedachte.

*"het systeem is zo vóór de
fiets geweest, dat het zich
tegen de fiets heeft gekeerd"*

2.2 *Het gemis van de stadsstraat*

De essentie van stedelijkheid is volgens Jane Jacobs in *The Death and Life of Great American Cities* pas te vinden als er sprake is van differentiatie in dichtheid, vorm en functie van de wijken. Een levendige stad heeft dus een bepaalde ongeplandheid nodig, zoals een organisch gegroeid stratenpatroon van oude binnensteden.

Deze 3 elementen komen terug in de 'stadsstraat'. Een stadsstraat is een verbinding waarbij verblijfs- en verplaatsingsfunctie elkaar aanvullen. Bij het ontwerp van Almere heeft door de ver doorgevoerde ontmenging de stadsstraat onvoldoende kans gekregen.

Het gemis van de stadsstraat, die later overigens in de VINEX-tijdperk een herwaardering kreeg, leidt dus tot een verlaagde vorm of zelfs missen van stedelijkheid. Er ontstaat een situatie waarin kleine ondernemingen, de ongeplande en ongeordende levendigheid zoals Jacobs dat noemt, onvoldoende kans krijgen om tot bloei te komen. Blijven de geplande en centraal liggende (maar toch onbereikbaar blijvende) centra over. In feite ontstaat een stad met her en der een clustering van activiteiten, waartussen slechts een woonfunctie overblijft met 'banen' van mobilisten. Het creëren van de typische stedelijkheid, kenmerkend voor organisch gegroeide binnensteden is hiermee een andere opgave gebleken dan een systeem ontwerpen.

2.3 *De opmars van Monotopia*

Met de toenemende schaalvergroting, waarbij de dagelijkse benodigde ruimtelijke functies niet meer binnen loopafstand te vinden zijn, dient zich een bijbehorende mobiliteit aan waarbij vervoermiddelen nodig zijn. Ontmenging van snelle en langzame vervoersstromen heeft als voordeel dat er minder conflicten optreden, maar heeft als nadeel dat er 'tunnels' van stromen ontstaan. De mobilist vervoert zich van A naar B, waarbij het tussenliggende gebied voorbij flitst. Dit heeft als gevolg voor het 'tussengebied' dat hier weinig economisch draagvlak zal zijn voor lokale functies; de typische functies als de bakker of café op de hoek, de zelfstandige ondernemer of toko.

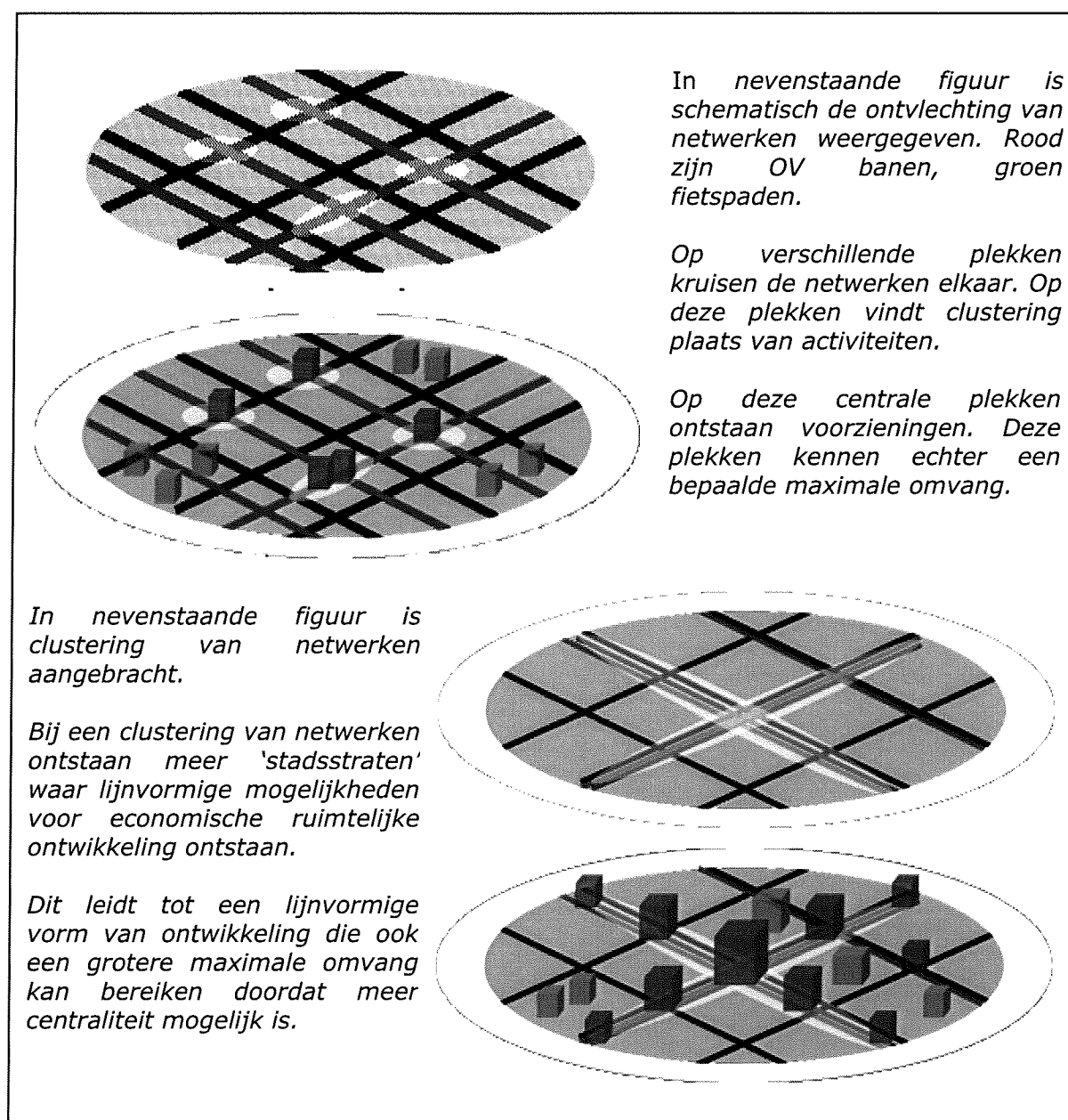
"de geplande stad laat geen ruimte voor organische groei van ruimtelijke functies"

In feite laat de geplande stad geen ruimte (letterlijk, maar vooral figuurlijk) voor organische groei. Dit leidt uiteindelijk tot het ontstaan van zogenaamde 'monotopia's' ontstaan; plekken met een eenzijdige functie en opbouw. De grote winkelcentra, georiënteerd op de automobilist zullen overblijven, al dan niet ondersteund door parkeergarages. De reis naar het centrum wordt essentieel maar tegelijkertijd saai en zelfs onveilig ervaren. Dit heeft tot gevolg dat de auto zal overheersen, de fiets en OV zullen het onderspit delven.

2.4 Resumerend

Bovenstaande ontwikkelingen zijn als volgt samen te vatten:

- een te grote ontmenging van vervoerswijzen zorgt voor een afname aan economische ontwikkelingsmogelijkheden in de woonwijken;
- door het niet aanwezig zijn van lokale functies op loopafstand zal de afhankelijkheid van de grote centrale winkel- en recreatieplekken toenemen;
- waartoe de mobiliteitsbehoefte mee toeneemt;
- met deze vooral op auto gerichte afhankelijkheid van voorzieningen neemt de aantrekkelijkheid voor de fietser en het OV af;
- uiteindelijk zal de auto het winnen van de fiets en het OV;
- hierdoor komt de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad verder in gedrang.



Figuur 6. Ontvlechting en clustering

3 Fase 4: op weg naar een schaa sprong

In Almere wordt momenteel druk gestudeerd op de schaa sprong. Goudappel Coffeng is eind 2007 betrokken geweest naar een verkennende studie naar mogelijke uitwerkingen van de schaa sprong. Wat zijn de overeenkomsten en verschillen in aanpak ten opzichte van de verkeerskundige aanpak uit de jaren 70? Zijn er hierbij lessen uit het verleden te bedenken?

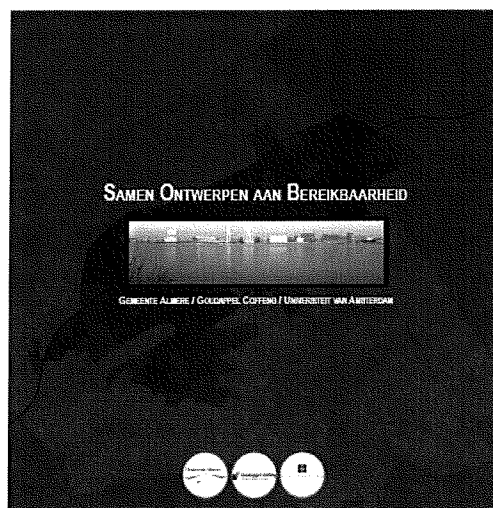
3.1 Samen werken aan bereikbaarheid

In de verkennende studie *'Samen werken aan bereikbaarheid'* zijn 2 ruimtelijk-infrastructuurle scenario's doorgerekend en beoordeeld op effectiviteit en mate van bereikbaarheid. In het ene scenario is Almere gepositioneerd als zelfstandige stad. In de andere ontwikkelingsrichting is Almere onderdeel van een metropolitaans noordvleugelgebied.

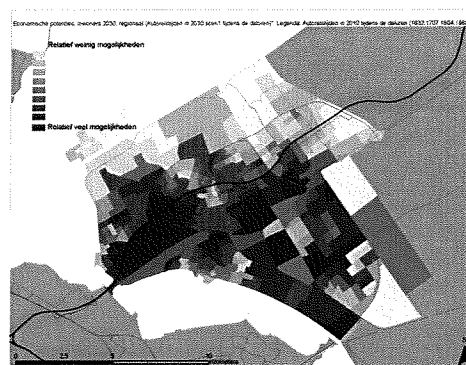
De opzet kent enkele verschillen ten opzichte van de studies uit de jaren '70, toen vanuit een ruimtelijk ontwerp een verkeerskundig systeem werd opgezet:

- A de huidige studie heeft als doel strategische ruimtelijke en infrastructuurle keuzes te ondersteunen. Deze keuzes hebben betrekking op de te kiezen locatie voor ontwikkeling, de ruimtelijke invulling en het aanleggen van grote infrastructuurle verbindingen. Er is dus nog geen 'kant en klaar' ruimtelijk ontwerp, maar wordt de vraag andersom gesteld: welke ruimtelijke ontwikkelingskansen biedt het infrastructuurle netwerk en hoe kunnen ingrepen in het systeem hier aan bijdragen?
- B de huidige studie heeft niet traditioneel verkeerskundige uitgangspunten (doorstroming, I/C verhouding, wegbreedte, profiel) als basis, maar ziet bereikbaarheid in de vorm van keuzemogelijkheden centraal. In dit project is bereikbaarheid dan ook gedefinieerd als het aantal te bereiken activiteiten of personen binnen een bepaalde reistijd met een bepaald vervoermiddel.

De technische middelen die hierbij ingezet zijn verschillen van de traditionele verkeerskundige beelden. Het begrip 'bereikbaarheidshittkaart' neemt een centrale rol in binnen dit proces. Deze kaart geeft de mate aan keuzevrijheden aan voor inwoners of ondernemers.



Figuur 7. Samen ontwerpen aan bereikbaarheid (GC, 2008)



Figuur 8. Bereikbaarheidshittkaart (GC, 2008)

C de huidige studie stelt verkeer en vervoer niet als doel op zich, maar ziet mobiliteit als middel ter uitoefening van maatschappelijke doelen van verschillende doelgroepen. De volgende doelstellingen zijn gekozen:

- 1 *vergroten keuzemogelijkheden voor inwoners van Almere aan werkplekken, voorzieningen en vervoerwijze*
- 2 *vergroten van de differentiatie in woon- en werkmilieus in Almere ten behoeve van het ontwikkelen van regionale toplocaties voor bedrijven en voorzieningen*

1 Vergroten keuzemogelijkheden voor inwoners van Almere aan werkplekken, voorzieningen en vervoerwijze

Een locatie (kantoor, voorziening of woning) is topbereikbaar wanneer relatief veel mensen deze locatie kunnen bereiken binnen een acceptabele deur-tot-deur-reistijd. Een locatie kan dus aantrekkelijk zijn doordat er veel mensen al vlak in de buurt zijn, maar dit geldt ook als deze locatie snelle verbindingen kent. Op deze manier wordt een relatie gelegd tussen het verkeer- en vervoersysteem en het ruimtelijke systeem. Bereikbaarheid is hier dus zowel een kenmerk van het ruimtelijke systeem (Wat kan ik bereiken?) als van het verkeer- en vervoersysteem (Hoe kan ik bereiken). Per gebied kan berekend worden:

- hoeveel personen een locatie kunnen bereiken;
- hoeveel arbeidsplaatsen vanuit het gebied bereikt kunnen worden;
- hoeveel (verschillende) voorzieningen bereikt kunnen worden.

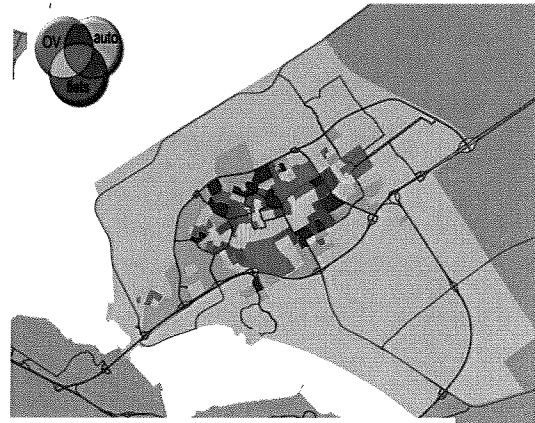
Dit gebeurt per vervoerwijze (auto (groen), OV (rood), fiets (blauw)). Per gebied vormt zich zo een beeld van de mate aan keuzemogelijkheden voor inwoners en ondernemers.



Figuur 9. Bereikbaarheidshittekaarten auto (groen), OV (rood), fiets (blauw) (GC, 2008)

2 Vergroten van de differentiatie in woon- en werkmilieus in Almere ten behoeve van het ontwikkelen van regionale toplocaties voor bedrijven en voorzieningen

Op basis van de bereikbaarheids-hittekaarten worden bereikbaarheidsmilieus gedefinieerd. Dit houdt in dat gebieden die goed te bereiken zijn per auto, de stempel 'automilieu' krijgen. Ditzelfde geldt ook voor gebieden die met het openbaar vervoer goed te bereiken zijn en gebieden die met de fiets goed te bereiken zijn. Daarnaast zijn ook mengvormen mogelijk.



Figuur 10. Mobiliteitsmilieus (GC, 2008)

Deze methode kan handvaten bieden om tot een milieudifferentiatie te komen van gebieden, gebaseerd op mobiliteit. In tegenstelling tot de verkeerskundige die oplossingen of aanpassingen voorstelt op een ruimtelijk plan, kan een dergelijke analyse juist handvaten bieden voor de ruimtelijke planner en ontwerper ter invulling van (her)structurering van het gebied.

Door een verscheidenheid aan woon- en werkmilieus tot stand te brengen kan een basis gelegd worden voor een stad die dichtbevolkte plekken kent met veel sociale samenhang, een groot voorzieningenaanbod en een goede basis voor openbaar vervoer. Daarnaast ontstaan minder drukke gebieden die dienst doen als recreatie- of natuurgebied.

Door bereikbaarheid als ontwerpvariabele mee te nemen in het integrale ontwerpproces, krijgt het verkeer- en vervoerssysteem een conditionerende rol voor dergelijke diverse ruimtelijke ontwikkelingen. Dit kan leiden tot een efficiëntere afstemming tussen aanleg en gebruik van infrastructuur.

4 Handreikingen naar de toekomst

De maakbaarheid van onze democratische samenleving en daarmee ook de maakbaarheid van onze leefomgeving is de afgelopen decennia minder groot gebleken dan ooit ingeschat. Toch wordt, zeker met de toenemende mogelijkheden die de techniek biedt, nog steeds een groot beroep gedaan op voorspellende waarden die modellen bieden. In feite bevinden we ons in een paradoxale situatie: hoe minder voorspelbaar de wereld om ons heen wordt, hoe groter de behoefte bestaat toekomstige (on)zekerheden in beeld te brengen, al dan niet verschillende mogelijke toekomsten.

De rol van de planoloog, de stedenbouwer en de verkeerskundige is ook veranderd. In plaats van eindbeeldbepaler worden deze steeds meer de 'schetser' van mogelijke toekomsten.

De rol die modellen en dus de techniek speelt bij het bepalen van de toekomst is daarom nog lang niet uitgespeeld, maar zal alleen maar groter worden. Maar we dienen de praktijk niet uit het oog te verliezen! Vandaar dat de technocratische aanpak vergezeld zal moeten gaan met de sociocratische aanpak; een aanpak die vanuit het oogpunt van de gebruiker van de stad kijkt en haar belangen vertegenwoordigd.

De maakbaarheid van de samenleving neemt dus af. Echter de rol die de techniek inneemt neemt samen met de mogelijkheden ervan nog steeds toe. De rol die de adviseur en beleidsmaker hierbij innemen veranderd ook. Vanuit dit perspectief beredeneerd, welke lessen kunnen we op basis van de ervaringen uit het verre en recente verleden meenemen naar de toekomst?

4.1 *Laat de ruimtelijke structuur zich uitleggen aan de gebruiker*

Het systeemdenken zorgt voor een theoretisch goede doorstroming en bereikbaarheid. Indien volgens de modellen een plek met een bepaalde vervoerswijze goed te bereiken valt, wil dit niet zeggen dat dit in de praktijk ook zo zal uitvallen. Zeker indien er sprake is van een concurrentie tussen de auto en andere vervoerswijzen, zal in de vormgeving aandacht moeten zijn voor een duidelijke structuur en zichtbare haltes voor fiets en bus. Indien heldere netwerken ontstaan die zichzelf uitleggen aan de gebruiker, zal de rol van deze netwerken in de stad ook toenemen.

4.2 *Laat ruimte voor organische groei in de wijk*

De ontvlechtingfilosofie kent haar grenzen, zeker in nieuw aangelegde steden. Hier is immers nog geen historische voedingsbodem aanwezig. Indien de vervoerswijzen teveel hun eigen infrastructuur krijgen, zal dit op den duur nadelig zijn voor de fiets- en openbaar vervoersbewegingen. Sociale onveiligheid en het uitblijven van (gewenste) ontmoetingsplekken met voorzieningen zal ertoe leiden dat sneller de auto genomen wordt.

Dit kan leiden tot een stad met enkele clusters aan activiteit waartussen slechts woongebieden met veel auto's bestaan. Er is daarom behoefte aan de stadsstraat, waarlangs ruimtelijke activiteiten van onderop zich kunnen ontplooien.

4.3 Zorg voor gevarieerdheid in ruimtelijke milieus

Stedelijkheid betekent variatie in dichtheid en diversiteit. Vanuit de gebruiker gezien is er behoefte aan centraliteit en afwisseling. Dit impliceert dat sommige gebieden extensiever van aard zullen zijn en sommige dichter bebouwd en vaak ook een ander activiteitenpatroon kennen. Ook hier kan door middel van (ont)vlechting in gestuurd worden. Zorg voor drukbezochte plekken waar enige 'ongeordendheid' mag heersen. Dit zorgt voor levendigheid en stedelijkheid. Daarnaast ontstaan extensieve plekken, geschikt als rustig woonmilieu of zelfs natuurlijkheid. De inzet van de bereikbaarheidsmilieukaarten kan hierbij aan bijdragen. Maar ook hier dient het ontwerp ervoor te zorgen dat deze theoretische mogelijkheden praktijk kunnen worden.

4.4 Gebruik de techniek als hulpmiddel, niet als einddoel

De mogelijkheden die digitale technieken stedenbouwers en verkeerskundigen kunnen bieden lijkt evenredig te gaan met de ontwikkelingen in de computerindustrie. Maar hoe meer invloedsfactoren in modellen gestopt kunnen worden en meegewogen kunnen worden, des te complexer de uitkomsten van deze modellen kunnen worden. Nieuwe visualiseringmiddelen geven andere inzichten en kunnen meerdere vakinhoudelijke disciplines met elkaar verbinden. De rol van techniek zou zich voornamelijk moeten richten als hulpmiddel om mensen met elkaar te laten nadenken en beslissen. De mens moet beslissen, niet de computer.

4.5 Ontwerper, denk vanuit de gebruiker

De inzet van bereikbaarheidskaarten die aangeven welke plekken met welke vervoerswijze goed of minder goed te bereiken zijn kunnen een goede handreiking zijn voor het bepalen van de locaties voor ruimtelijke ontwikkelingen. Echter naast deze theoretische keuzemogelijkheden dient ook aandacht te bestaan aan de praktische invulling en vormgeving ervan.

In andere woorden, er dient zowel op macro- als microniveau gedacht te worden. Bereikbaarheid op macroniveau kan inzichtelijk worden met verkeersmodellen en bereikbaarheidskaarten. Hoeveel arbeidsplaatsen of voorzieningen zijn te bereiken? Hoe lang doet iemand er over een bestemming te bereiken? Hoe groot is de doorstroming? Daarnaast dient echter de microbereikbaarheid in ogenschouw gehouden te worden. Hoe verhouden zich de keuzemogelijkheden voor vervoer? Hoe aantrekkelijk en duidelijk zijn de verkeersstructuren? Is er openbaar vervoer aanwezig en hoe frequent?

Naast de 'technocratische' manier van denken blijft dus een 'sociocratische' benadering essentieel in het stadsontwerp; een benadering die aangeeft wat de belangen en behoeften zijn vanuit doelgroepen gedacht. Indien de ruimtelijke en verkeerskundige planning het begrip 'leefmilieu' en 'mobiliteitsmilieu' koppelt aan leefstijlen van mensen, kan een andere en wellicht betere benutting van infrastructuur ontstaan. Bepaalde groepen mensen kennen een specifieke mobiliteitsbehoefte en woonwens. Mobiliteit dient dan uiteindelijk als middel, niet als doel.

5 Reflectie

In dit essay is vanuit de praktijkervaring uit het verleden gekeken welke lessen geleerd kunnen worden uit het plannen van de bedachte stad. Deze ervaringen zijn doorgetrokken naar het heden, waar in een andere samenleving geopereerd wordt dan toen het geval was. Een samenleving die diffuser, vluchtiger en gefragmenteerder lijkt dan deze ooit was. Of lijkt dat maar zo? Een eenduidig antwoord is niet zo gemakkelijk te geven. Achterom kijkend lijkt het alsof vroeger alles overzichtelijker en makkelijker te begrijpen was. En daarmee beter te voorspellen.

Maar de werkelijkheid is alom anders dan gedacht. De olie is nog steeds niet op, de bevolking van Nederland groeit toch minder hard dan we dachten maar daarentegen wonen we wel ruimer, reizen we ieder jaar gezamenlijk weer meer en ook een stuk verder. En de techniek heeft ons ook niet de massaal beloofde papierloze bureaus bezorgd. Waardoor we toch nog op kantoor willen en moeten komen.

De toekomst was vroeger niet beter. En ook niet beter te voorspellen. Achteraf gezien lijkt dat alleen maar zo.

Hoe dan ook, het vertrouwen in de wetenschap is blijkbaar onvermijdelijk groot gebleven. Het paradoxale van deze wetenschap is echter dat hoe meer bekend is hoe meer bekend wordt wat nog niet bekend is. Ofwel: één vraag beantwoord levert vaak twee nieuwe op. De techniek helpt ons niet erg hierbij; we zijn in staat steeds meer van wat we willen weten in een machine te stoppen die ons gaat vertellen hoe onze wereld eruit gaat zien. En als we dit willen, kunnen we desgewenst ons nog meerdere toekomst laten zien ook.

De centrale les uit dit essay is dat wijzelf ons eigen toekomstbeeld in de weg lopen. Ofwel: het is de maatschappelijke en collectieve onvoorspelbaarheid die onze voorspellingen en wensbeelden van vroeger in de weg lijken te staan. Vooruitkijkend kunnen we slechts de grote lijnen schetsen.

En eigenlijk is dat best ook. In dit essay is daarom aandacht gevraagd voor deze menselijke onvoorspelbaarheid. Of op zijn minst enige ruimte te laten hiervoor. Misschien dat dit helpt het geloof in de toekomst weer te vergroten. En wordt de toekomst weer iets van straks en niet alleen van vroeger.

Literatuur

- Jane Jacobs - The Death and Life of Great American Cities (1928);
- Buro Goudappel Coffeng - Handboek Verkeer en Vervoer Almere (GC, 1975);
- Goudappel Coffeng, Universiteit van Amsterdam, Gemeente Almere - Samen werken aan bereikbaarheid (GC, 2008).