

Mijnheer de Rector Magnificus,
Geachte collegae wetenschappers,
Dames en heren,

De Casseres

Nog geen mensenleven geleden, in februari 1929, introduceerde Joël Meijer de Casseres voor het eerst het begrip planologie. (1) Deze kunde van het vlak (logicus planum) stond in feite in het verlengde van een afgeronde overgang van een mercantilistische naar een industriële samenleving. Alle uitwassen die zich daarbij op het gebied van groei, milieu overlast, verkeersontwikkeling, aantasting van natuur en landschap voordeden, vroegen immers ook om een nieuw, daarop gepast antwoord. De opvatting van het twee decennia daarvoor door Hendrik Pieter Berlage geïntroduceerde begrip stedenbouw als 'architectuur in het groot' voldeed niet langer. (2) In de plaats daarvan, of op zijn minst naast het esthetisch begrip van het ontwerpen aan steden, was meer aandacht nodig voor de politiek, het grondbezit, de productiewijze, het verkeer, de cultuur, de sociologie en geografie. De Casseres pleitte in feite voor een wetenschappelijke verbreding van de stedenbouw naar de planologie. (3) En daarmee stond De Casseres niet alleen. Ongeveer gelijktijdig werden door Gustav Langen in Duitsland de begrippen '*Raumplanung*' en '*Raumordnung*' geïntroduceerd (4). Raymond Unwin, Patrick Abercrombie en Patrick Geddes spraken toen in Engeland al twee decennia over '*town and country planning*' (5). En ook in Amerika was begin 20 eeuw met de City Beautiful beweging het idee van een '*planned society*' geboren. (6) In feite stonden al deze neo-logismen aan de vooravond van een steeds grotere door de overheid gevoelde behoefte aan een geplande ruimtelijke ontwikkeling. Daarvan was toen zowel sprake in communistische staten als de USSR, nationaal-socialistische landen als Duitsland, alsmede in meer liberaal georiënteerde regio's als de USA na de New Deal van Roosevelt. Kortom, een brede en rationeel verantwoorde maatschappelijke planning kwam op. In een prachtige monografie over het leven en werk van de man, laat Koos Bosma zien dat De Casseres zich daarbij anders dan vele van zijn tijdgenoten bleef inspannen om niet alleen die planmatige delen, maar ook de kunstzinnige delen van het vak aan de orde te stellen. (7) In zijn ogen was de planologie het vak van de pen én het potlood. De grafische en cartografische voorstelling waren in zijn ogen behalve een instrument voor popularisering, ook een essentieel onderdeel van wetenschappelijk onderzoek. Mogelijk dat juist daardoor de Utrechtse geograaf L. Van Vuuren voor de planologie in vlam kwam te staan. Op zijn voorspraak had De Casseres al in 1931 een voorstel op zak tot benoeming als buitengewoon hoogleraar Planologie aan de Universiteit van Utrecht. Dit neemt niet weg dat die aanstelling om diverse redenen uiteindelijk niet doorging en De Casseres genoeg nam met de aanstelling tot privaat docent in de geografie. Dit werd bovendien financieel mogelijk gemaakt door zijn toenmalige werkgever, de gemeente Eindhoven. (8) U ziet, de Utrechtse Universiteit heeft niet alleen een lange, oorspronkelijke en deels vergeten planologische traditie (9), maar ook een ruime ervaring in het goedkoop aantrekken van buitengewoon planologisch talent.

Netwerksamenleving

Inmiddels zijn de tijden evenwel veranderd. Toen maakte het verzuilde en Tante Betje Nederland zich nog op voor de grote sprong voorwaarts, terwijl het tegelijkertijd bang was voor de maatschappelijke gevolgen daarvan. Inmiddels is die grote sprong voorwaarts allang gerealiseerd en zitten we al weer midden in de gevolgen van een volgende structurele verandering; i.c. de Informatie, Computer en Telecommunicatie

Revolutie. Toen maakte De Casseres zich nog druk over zo'n 68.000 automobielen op de Nederlandse wegen, die volgens hem het onnatuurlijke einde van de grote stad zouden betekenen. Inmiddels rijden er in dit land al meer dan het honderdvoudige rond, die in 2003 gezamenlijk goed waren voor zo'n 91 miljard voertuigkilometers en bijna 35.000 files van zo'n 110.000 kilometer lengte in totaal. (10) Toen waren er zo'n 150.000 vaste telefoonaansluitingen in Nederland, inmiddels een kleine 7 miljoen, wat overigens de laatste jaren een gestage daling kent vanwege de opkomst van de mobiele communicatie. Thans zijn er in dit land immers ook een ruime 13 miljoen gsm's in gebruik en is het aantal huishoudens dat uitsluitend mobiel communiceert afgelopen jaar wederom verdubbeld tot 8%. (11) Toen was Philips weliswaar al een internationale onderneming van formaat, maar ook nog een familiebedrijf, met hoofdvestiging, eigen arbeidersdorp, sportvereniging, scholen, bakker en blaaskapel in Eindhoven. Thans is het een *Trans National Corporation*, met een '*global workforce*', veranderende vestigingsvoorkeuren en dynamische allianties, gedreven door mondiale overwegingen van kostenvoordeel, marktpenetratie, imago etc. (12)

In al deze voorbeelden manifesteert zich wat sommigen een netwerksamenleving noemen. En dat is dan geen samenleving die is als vroeger, maar dan net iets groter en mobieler. Eerder is het een samenleving die gekenmerkt wordt door

- a) een toenemende wereldwijde en ook paradoxale interdependentie, waarbij we in *split seconds* met iemand aan de andere kant kunnen communiceren, daarmee zaken kunnen doen of ons betrokken voelen bij majeure wereldrampen,
- b) een vervaging én herprofilering van grenzen, waarbij sommige internationale grenzen juist poreus en andere juist weer bijzonder hard gemaakt worden (13), er sprake is van een voortdurende opschaling van bestuurlijke grenzen en we functioneel steeds meer thuis beginnen te werken, in recreatiegebieden wonen of op ons werk recreëren, en
- c) een feitelijke verzelfstandiging van de wereld van de stromen, waarbij naast de wereld van de geografie en morfologie, ook een wereld van terminals en overstappen cq. internet opkomt, zoals bijv. bij Schiphol die haar kracht niet zozeer of alleen ontleent aan de plek zelf, maar voor een belangrijk deel ook aan de positie die ze in mondiale netwerken inneemt.

Hierover is al veel geschreven en dat ga ik niet allemaal herhalen. (14) Bovendien komen meer specifieke kenmerken van de netwerksamenleving ook in mijn betoog van vanmiddag al voldoende aan bod. Wel wil ik hier benadrukken dat deze samenleving weliswaar mogelijk is gemaakt (let wel niet geëntameerd of gedreven) door eeuwenoude processen, waarbij onze vervoermiddelen steeds sneller zijn geworden (15), de transportkosten in constante prijzen gemeten drastisch afgenomen (16), en de grootte van de technologische hulpmiddelen enorm geminimaliseerd (17), zodat we inmiddels ook mobiel kunnen communiceren, zaken doen, werken, vertier hebben of onszelf recreëren. Ook ben ik van mening dat juist door de recente ICT-revolutie, die eeuwenoude ontwikkelingen niet alleen een trede verder worden gebracht, maar in die evolutie tevens (delen en specifieke sferen van) de samenleving fundamenteel veranderen. Er is sprake van dusdanige historisch ongekende transformaties in zowel de economische, politieke, als sociaal-culturele bereiken van onze samenleving dat een helder onderscheid tussen interne en externe (binnenlandse en buitenlandse) zaken vervaagt, evenals een scherpe scheidslijn tussen macro en micro (mondiaal en lokaal). Vaste en geografisch gebonden wetmatigheden van vroeger zijn daarbij steeds minder relevant. Vanmiddag kom ik daar nog uitvoeriger op terug. Parallel daaraan zijn echter tegelijkertijd ook onze percepties van tijd en ruimte veranderd, veelvuldiger, complexer en structureel *open minded* geworden. De planologie als het vakgebied

dat bedachtzaam en multidisciplinair voorstellen doet voor de ruimte op basis van een scherp en verrekend zicht op tijd is achterhaald. Want een dergelijk zicht op tijd is ons steeds minder gegeven in een cultuur die door Franziska Bollerey al eens scherp is gekarakteriseerd als *'Noch nicht und schon gewesen'*. (18) Hetzelfde geldt voor een ruimtelijke ordening die uitgaat van de best denkbare wederkerige interactie tussen ruimte en samenleving, zulks terwille van die samenleving. (19) Want die samenleving zelf is steeds mobieler, massa-individueel in beweging en grenzeloos vernetwerkt geworden. De vraag is dan ook, wie kan en mag inspreken op de ruimtelijke ontwikkelingsplannen van bijvoorbeeld het stationsgebied Utrecht. Alleen de lokale bevolking die er nauwelijks iets mee van doen heeft, of ook al die honderdduizend die er dagelijks overstappen?

Inmiddels is het oorspronkelijke idee van de *'planned society'* dan ook terecht op de planologische vuilnisbelt bijgezet. (20) Dit neemt niet weg dat de sindsdien uitgevoerde reparaties in de richting van procesmatige, procedurele, advocacy, entrepreneurial en/of recente ontwikkelingsgerichte varianten mijns inziens tevens té 'intern' gedreven en/of gebiedsgericht zijn om nog een rol van betekenis te vervullen. Neem bijvoorbeeld de in de Nota Ruimte en de Nota Pieken in de Delta vastgelegde economische speerpunten op het gebied van Mainport, Greenport, Brainport, Energy, Food en Health Valley. Het getuigt eerder van een intern overheidsgericht handjevat om de eigen regio goed op de nationale agenda te plaatsen, dan dat het getuigt van een fundamentele positionering van de Nederlandse economie in een mondiaal netwerkperspectief. Ten opzichte van De Casseres en alle planologische reparaties sindsdien, is m.i. dan ook een ingrijpende heroriëntatie nodig, omdat het geen lood om oud ijzer is en het gericht ruimtelijk faciliteren van activiteiten met het oog op onderlinge meerwaarde ook nu nog steeds relevant. Ik pleit met andere woorden niet voor het opgeven van de planologie en ook niet voor een volgende reparatie ervan, maar voor een fundamentele reflectie op haar uitgangspunten, juist ook met het oog op de netwerksamenleving in wording.

Vanmiddag wil ik u meenemen in mijn overwegingen over welke structurele veranderingen ik het hier heb. Deze hebben te maken met

- a) een veranderende conceptualisering van ruimte en tijd,
- b) niet te missen ontwikkelingen binnen de economie, politiek en sociologie alsmede
- c) eerste ideeën over een andere meer perspectiefrijke ruimtelijke regie die gelet op de actuele situatie potentieel een beter effect kan sorteren.

Zij neigen m.i. zelfs naar een structurele paradigmawisseling van het ruimtelijk plannend vakgebied. Het vak zal en moet volgens mij een fundamentele gedaantewijziging ondergaan. Maar - en dat zal ik u hier alvast verklappen - ik zal pleiten voor een nieuw paradigma naast een hergebruik van delen van de huidige planologie. Een nieuw paradigma van ruimtelijke planning en ontwerp is nodig, naast de huidige op rechtszekerheid gebaseerde delen van de planologie. Maar laat ik u eerst meenemen langs de nieuwe condities van ruimtelijke planning, alvorens ik terugkom op deze beoogde koerswijziging.

Conceptualisering van ruimte en tijd

Allereerst de conceptualisering van ruimte en tijd. In vergelijking tot ontwikkelingen die binnen andere wetenschappen hebben plaatsgevonden, is het opmerkelijk dat de architectuur, stedenbouw en planologie overwegend nog steeds gedicteerd worden door een oudbakken Cartesiaans begrip van ruimte en tijd. Blijkbaar is het toch moeilijk om Einsteins relativiteitstheorie, Flussers Quantum Mechanica of Deleuzes en Guattari's Rhizome in concrete en werkbare ruimtelijke strategieën om te zetten.

(21) Planologie opereert overwegend nog steeds binnen het traditionele universeel geachte begrip van ruimte en tijd, elk bestaande uit drie dimensies van respectievelijk lengte-breedte-hoogte of gisteren-vandaag-morgen. Dit heeft tot gevolg dat de planologische toekomst toch nog vaak wordt voorgesteld als een logische doortrekking van het verleden of dat de planologische kaart uiteindelijk gaat over grondrechten en op zijn best luchtrechten voor vaak enkelvoudig functiegebruik op de daartoe meest geschikt geachte plekken. Deze voorstelling van zaken doet geen recht aan de, met de groei van de mobiliteit verband houdende, ervaringen van tijd en ruimte. De bereikbaarheid is veranderd en daarmee ons besef van de (stedelijke) wereld. Zoals ik verderop in deze oratie zal betogen, levert de door u, mij en alle anderen ingevulde wereld een bonte verzameling op van een veelheid aan tijden en ruimtelijke werkelijkheden. Het heeft dan ook geen enkele zin deze veelheid te ontkennen door in de planologie vast te houden aan de op zich overzichtelijke drie dimensies van tijd en ruimte. Toch gebeurt dit nog steeds en zulks in navolging van inzichten die stammen uit de vroegste tijden van de renaissance. Daarom is er nog veelal sprake van een traditioneel, middeleeuws stadsbegrip dat bestaat uit een centrum, periferie en daaromheen het landelijk gebied, waar ogenschijnlijk rust en ruimte heerst. Ook de netwerkstad is in dit verband niet meer dan een volgende opschaling van de traditionele agglomeratie naar wat nu de stadsregio wordt genoemd. Centraal blijven hier de zogenoemde unieke functionele of sociaal-culturele waarden, ontleend aan een begrip van de 'genius loci' (de zogenoemde geest van de plaats), verwijzend naar gezamenlijke herinneringen en een specifieke morfologie. (22) Zelfs de recente verhalen rond mobiliteits esthetiek blijven gevangen zitten in deze traditionele denkbeelden rond de geografie van de plek en het collectief geheugen. (23) Desondanks hebben tijd en ruimte juist ook in combinatie met de mobiliteitsontwikkeling van de afgelopen eeuw voor velen eveneens andere betekenissen gekregen.

Compressie van tijd en ruimte

Neem bijvoorbeeld de ontwikkeling van de spoorwegen. Toen dit netwerk na het succes van de eerste *Stockton and Darlington Railways* sinds 1825 een grote vlucht nam, werden reizen waar men voordien enkele dagen over deed, geminimaliseerd tot enkele uren. Reeds in 1839 bejubelde een commentator deze enorme compressie van tijd en ruimte: 'wanneer de spoorwegen zich over geheel Engeland zouden uitstrekken, zou de gehele bevolking bij wijze van spreken twee/derde dichter bij elkaar in de buurt wonen en het gehele land in feite ineenkrimpen tot één grote stad'. (24) Dezelfde argumenten worden thans wederom gebruikt bij de ontwikkeling van de Hoge Snelheidslijnen, met als enig verschil dat het in plaats van de circa 50 km/uur toen, nu gaat om 300 km/uur en om het ontstaan van zoiets als UNICITY, die inmiddels grote delen van Noord-West Europa binnen 3 à 4 uur reizen omvat. (25)

Niettemin waren ook toen al de eerste kritische tegengeluiden te horen. 'De spoorwegen vermoorden de ruimte' zo schreef de dichter Heine bij de opening van de eerste spoorlijn tussen Parijs en Rouen. (26) En hiermee werd niet alleen bedoeld op het feit dat de ruimte tussen vertrek en aankomst door de enorm verkorte reistijd niet 'werkelijk' meer beleefd zou worden. Tegelijkertijd werd hier bedoeld op het feit dat de spoorwegen weliswaar aan de ene kant nieuwe ruimtes ontsloten, maar aan de andere kant ook de uniciteit van die individuele plekken zouden ondermijnen. Dit kwam tevens door de invoering van de uniforme kloktijd (de Greenwich Main Time), die tot dan toe nog sterk lokaal aan de hand van de stand van de zon werd bepaald. (27) Maar de kritiek ging verder en behandelde ook andere delen van het innerlijk gestel. Beierse artsen waarschuwden in 1835 voor een '*delirium furiosum*' die de snelle bewegingen met de stoommachine bij de reizigers zou oproepen. Een jaar later raadde zelfs de telegraafpionier François Arago in alle ernst de bouw van

tunnels af omdat de wisseling van temperaturen de passagiers een ziekte zou kunnen bezorgen. (28) Gelukkig weten we inmiddels beter. Dit neemt niet weg dat dit 'tunneleffect' in het actuele wereldomvattende luchtvaartnetwerk inmiddels ook een andere dimensie heeft gekregen. Men vliegt van stad naar stad via een tube dat vliegtuig heet en wordt aan de andere kant geconfronteerd met een onaangenaam biologisch ongemak: de jetlag. Meer fundamenteel wordt de kritiek echter bij David Harvey die de toenemende *time-space compression* vooral als een essentieel kenmerk van de kapitalistische productiewijze beschrijft (29). Juist het streven naar een voortdurende kapitaalsvermeerdering zou aanleiding geven tot een oplopende snelheidswedstrijd om afstanden in steeds kortere tijd te overbruggen en daarmee ook een toenemende onderdrukking en uitsluiting in de hand werken. Inderdaad zijn de inkomensverschillen tussen de rijkste en armste landen in de afgelopen 150 jaar alsmaar toegenomen; van 3:1 tot 72:1 (30) Echter ook de cultuurfilosoof Peter Peters constateert onder verwijzing naar Hupkes en Proust dat de tijd-ruimte verdichting vooral een nutteloze en stress bevorderende 'Haast van Albertine' is geworden. (31) Wij zijn in de afgelopen eeuw allemaal wel stukken sneller geworden, maar het heeft ons nauwelijks tijdwinst opgeleverd. Integendeel, de afgelopen 25 jaar is de tijd die we aan mobiliteit besteden gemiddeld met 27% toegenomen, in de auto zelfs met 64%. Anno 2000 was men gemiddeld, van baby tot hulpbehoevende bejaarde, 8,5 uur per week onderweg. (32)

Desondanks heeft deze ontwikkeling wel een enorme vergroting van ons (dagelijks) bereik en ervaring mogelijk gemaakt. Reizen wordt nog vaak gezien als ontplooiing. Men ging vroeger na de opleiding op Grand Tour, nu met wereldreis. (33) Voor anderen heeft deze wereld van vervoerlijnen en terminals zelfs een aparte aantrekkingskracht gekregen. Zo beschrijft Andy Warhol, hoewel zelf door vlieg angst gedreven, de luchthaven als zijn favoriete ruimte. *'They have my favourite kind of food service, my favourite kind of bathrooms, my favourite peppermint Life Savers, my favourite kinds of entertainment, my favourite loudspeaker.....the best security checks, the best views, the best perfume shops, the best employees and the best optimism.'* (34) Marc Augé op zijn beurt beschrijft de metro als een fenomeen alwaar men beter dan op de top van de Eiffeltoren de precieze eigenaardigheid van Parijs kan ervaren. Hier kan men de leefwereld van *multi-ethnic urban France* tegenkomen, hier ontmoet de derde de eerste wereld en hier kan men een antropologische reflectie ervaren van het tijdperk van mondialisering en onverminderde netwerkontwikkeling. (35) Hoe het ook zij, hier ontstaat los van de aloude Cartesiaanse ruimte ook een aparte nieuwe en fascinerende werkelijkheid van knopen en lijnen, hubs en spokes, alwaar specifieke onderdelen van een stedelijke wereld met elkaar worden verbonden en andere juist weer niet. Het ruimtelijk veld is hier niet langer eenduidig, bepaald door een enkelvoudige tijd-ruimte werkelijkheid, zoals alle mooie landschappelijke, stedenbouwkundige en planologische plaatjes ons telkens weer beloven. Maar het is vooral een selectieve, enigszins verwrongen wereld geworden, waarbij sommige (let wel niet alle) delen van enkele grootsteden steeds dichterbij elkaar komen te liggen, en andere delen juist niet: Manhattan wel, de Bronx niet. En dat neemt steeds sterkere vormen aan. Want overeenkomstig de al wat oudere ruimtelijk-economische denkbeelden van Don Janelle wordt de in tijd gemeten afstand tussen reeds belangrijke centra doorgaans sterker verkort door vernieuwingen in de infrastructuur dan andere. (36) Zo zal vanaf 2007 mijn treinreis van Rotterdam Centraal naar mijn woonplaats Antwerpen 30 minuten gaan duren en die naar mijn ouders in Zoetermeer-Noord meer dan 2 keer zo lang, zelfs na de voltooiing van Randstadrail.

Dwelling in space time

Anders is dit evenwel met de auto. Terwijl de spoorwegen, luchtvaart en metro de reiziger in een afgelijnd traject dwingen, zo staat het automobiel, mits niet gehinderd door opstoppen, in beginsel alle zwerftochten toe en alle halteplaatsen. Toen het automobiel dankzij het fordisme in het begin van de afgelopen eeuw voor een bredere massa beschikbaar kwam, werd juist dat aspect dan ook hevig bezongen. ' *De auto*', zo benadrukte Paul Morand, ' heeft ons het platteland, de wegen, de herbergen en het avontuur teruggegeven..... Verlost van wissels en rails, spreidt de einder zich voor de automobilist uit, die vrij en alleen aan het stuur.... de onderzoeker van een nog maagdelijke en onbekende wereld wordt.' (37) In feite voert deze ervaring terug tot de eerste fantasieën op de fiets (de *velocyclette*) die vanaf het midden van de 19e eeuw werd geïntroduceerd. Het sloot aan bij de naar bevrijding van de knellende banden hunkerende moderne burgerij van die tijd. Voor de zittende macht had de rijwiel- en later de autokunst dan ook iets anarchistisch. Aldus verboden de Italiaanse bisschoppen in eerste instantie de plattelandspastors het gebruik van de fiets, omdat dit tegen de goede zeden en mores in zou gaan. (38)

Desondanks heeft het gebruik van fiets en auto, zoals we allemaal weten, sindsdien een hoge vlucht genomen, ook ruimtelijk. Niet alleen heeft het (meer dan het spoor) een enorme suburbanisering en functioneel uiteengelegde stad van wonen, werken en voorzieningen mogelijk gemaakt. Tegelijkertijd heeft het ook een steeds groter beslag op de ruimte gekregen. Zo bestaat thans ongeveer een kwart van de totale oppervlakte van Greater London en bijna de helft van de totale oppervlakte van de agglomeratie van Los Angeles uit zogenoemde '*car-only environments*'. (39) Dit is wat Marc Augé ooit *non-places* noemde, plekken die naar zijn mening - anders dan blijkbaar de metro - niet in termen van identiteit, cultuur of geschiedenis gedefinieerd kunnen worden. (40) Tegelijkertijd is het indirecte ruimtebeslag via de aangrenzende geluidhinderzones, milieuhinder, landschappelijke en ecologische aantasting echter nog veel groter en is de overlast van de dagelijkse files inmiddels zelfs onderdeel geworden van de economische groeiprognozes. Hoe meer files hoe hoger de maatschappelijke kosten of omgekeerd des te beter het ons economisch gaat. (41)

Juist die congestie heeft volgens John Urry echter ook een nieuwe mobiele leefwereld bevorderd. *The nature of 'dwellingness' has changed*, zo schrijft hij, *from 'dwelling-on-the-road' to 'dwelling-within-the-car'*. (42) En daarmee doelt hij op het feit dat het automobiel steeds meer gevuld met *high fidelity stereo, cruise control, navigation systems, mobile phone, fax, voice recognition computers, dvd* en *lcd tv* eigenlijk ook steeds meer een *home from home* is geworden; een plek waar men zaken doet, zich ontspant, de liefde bedrijft, zich verzorgt, het familieleven regelt of al dan niet op afstand met elkaar communiceert. Sommigen voorspellen dat dit met een voortgaande automatische voertuiggeleiding en introductie van de waterstofenergie alleen nog maar zal toenemen. In dat toekomstperspectief zal de auto een integraal, zij het bewegend onderdeel van het vaste huis worden. (43) Anderen laten echter zien dat ook de omgeving hierop inmiddels al alert inspeelt. Benzinestations zijn van krantenkiosk al bijna uitgegroeid tot mini shoppingmalls, allerhande woon-, zorg- en leisure boulevards worden intensief geïntegreerd met de snelweg en de hotels en wegrestaurants zijn allang niet meer uitsluitend de plekken waar men even uitrust. Dat is daarmee echter ook een uitermate gefragmenteerde tijd-ruimte werkelijkheid geworden, waarbij de objectieve dienstregeling van de spoorwegen is vervangen door de postmoderne, bijna gepersonifieerde temporaliteiten van onderscheiden autogebonden leefstijlen en het publieke domein vervangen door het atrium, de shopping mall, het wellness centrum of de veiligheid van privatopia. (44)

Cocooning in interconnectivity

Oorspronkelijk werd verwacht dat deze subjectieve, postmoderne werkelijkheid met de introductie en onverwacht snelle opname van de pc en telecommunicatiemiddelen nog verder versterkt zou worden. Zo introduceerde de computergigant Apple begin jaren negentig zijn '*click on a building city map*', daarmee tot uitdrukking brengend dat het naar zijn oordeel uitsluitend nog zou gaan om de afzonderlijke gebouwen, cq. de afzonderlijke activiteiten en niet langer om de ruimte er tussenin. (45) Dat spoorde met het ongeveer gelijktijdig verschenen essay van Rem Koolhaas over de *generic city*. Op basis van een brede vergelijking van door hem bezochte wereldsteden, kwam Koolhaas tot de conclusie dat wat deze steden bijeenhoudt niet zozeer een aanmatigend publieke domein is (d.i. straten en pleinen), maar eerder het residuele van slechts enkele gebouwen; vooral de luchthaven, het hotel, de *skyscraper* en de *leisure dome*. In zijn ogen betekende dat tegelijkertijd de definitieve dood van de planologie. Niet omdat deze gebouwen niet gepland zouden worden, maar vooral omdat planologie hier feitelijk geen enkel verschil zou maken. (46)

Op zijn beurt herintroduceerde Lieven De Cauter ongeveer gelijktijdig het werk van de japanner Kisho Kurokawa over het ontstaan van een zogenoemde 'capsulaire samenleving'. (47) Anders dan Kurokawa leek De Cauter echter niet alleen te doelen op een realiteit waarin we steeds meer in een soort capsules bewegen. Tevens doelde hij op het feit dat men, omringd door *walkman*, *mobile phone*, *lap top* en (binnenkort) *video glasses* steeds meer in zichzelf gekeerd raakt, zich afsluit van de directe omgeving, maar paradoxaal genoeg daarbij wel gelijktijdig online in contact staat met de rest van de wereld. (48) In vergelijkbare zin had Michael Sorkin de Guinness Book of Records houder Walter Hudson al eens de meest paradigmatische mens van de 21e eeuw genoemd, aangezien hij door zijn enorme overgewicht weliswaar aan bed gekluisterd toch in staat bleek met computer, internet, telefoon en fax een wereldwijde couture voor dikke dames te leiden. (49)

Niettemin is dit slechts een oppervlakkig, op zijn best gehalveerd deel van het verhaal. De invoering van computer, internet en *wireless* telecommunicatie heeft immers niet geleid tot deterritorialisering zonder meer; dat wil zeggen tot een situatie waarbij de precieze verblijfsplek er niet zoveel meer toe doet, zolang men maar verbonden is met het *world wide web*. Zo ook heeft het niet geleid tot een reductie van het fysieke verkeer zoals oorspronkelijk verwacht werd. (50) Integendeel, nader onderzoek naar tele-thuiswerk heeft juist uitgewezen, dat men

- a) daardoor juist verder van het werk begint af te wonen en derhalve op die dagen dat men wel fysiek aanwezig moet zijn grotere afstanden aflegt,
- b) op de tele-thuisdagen zelf meer kleinere tripjes tussendoor onderneemt, die gezamenlijk de oorspronkelijke actieradius evenaren, zoniet overstijgen en
- c) de vrijkomende ruimte, die in de spitsuren ontstaat, door andere weg- en spoorgebruikers al snel weer wordt ingevuld.

Tele-mobiliteit impliceert derhalve geen afnemende fysieke mobiliteit, zoals door velen verondersteld werd, maar eerder verdergaande hypermobiliteit. (51) In vergelijkbare zin verschaft ook Nigel Thrift een nieuwe argumentatie voor de noodzaak van onderlinge nabijheid, door te claimen dat wereldomvattende telecommunicatie in bepaalde service sectoren ook een behoefte aan instant informatie genereren, wat nog steeds het beste gegarandeerd kan worden in een face-to-face context. (52) Voor Thrift betekent dit echter geen terugkeer naar de vertrouwde geografie van de plek. Eerder pleit hij voor een relationele benadering, waarbij plekken en menselijke activiteiten niet zozeer in directe relatie tot hun omgeving, maar vooral ook in relatie tot verbonden andere plekken en activiteiten op zonodig grote afstand worden gedacht. Nogmaals, juist in het telematica tijdperk gaat het nabij komen van het verre, ook gepaard met een evenredige verwijdering van het nabije. In plaats van het nostalgisch idee van de stad of stedelijke regio als eenheid, vereist dat een opnieuw doordenken van stedelijkheid als een samenstel van afzonderlijke activiteiten in een open en betekenisvolle *global-local connectivity*. (53)

De gelaagde tijd-ruimte werkelijkheid

Kortom in plaats van een haast middeleeuws begrip van stadsgewest, regio of netwerkstad, in plaats ook van het te simpele beeld van een voortgaande tijd-ruimte compressie tot global village heb ik meer dan tien jaar geleden dan ook een oproep gedaan voor een meer gelaagde benadering van tijd en ruimte. (54) En hiermee doelde ik dan niet op de sindsdien door landschappers misvormde lagenbenadering in de Vijfde Nota. Eerder doelde ik op het beeld van een gelaagde stedelijkheid, waarbij sommige delen dichterbij elkaar te liggen en andere juist weer niet, gepersonifieerde temporaliteiten van onderscheiden leefstijlen ontstaan, alsmede in zichzelf gekeerde activiteiten opkomen, zij het dat deze ook in voortdurend contact staan met de rest van de wereld. We leven steeds meer in een wereld van een veelheid aan tijden en ook een veelheid aan allerlei verschillende ruimtelijke werkelijkheden, die in verschillende snelheden ook verschillende kanten op bewegen. Met andere en meer dure woorden, de heldere en eenduidige Cartesiaanse werkelijkheid die voordien vooral ons begrip van ruimtelijke ontwikkeling en planning bepaalde, is steeds meer uiteengevallen in verschillende percepties van tijd en ruimte, die dan weer met een soort nostalgische werkelijkheid van Geert Mak (55), dan weer met de werkelijkheid van knopen en lijnen en de dagelijkse *dwelling-within-the-car* te maken hebben of dan weer met het wereldwijde internet. Als u de toenemende verrommeling, voortdurende veranderlijkheid en oplopende complexiteit op uw dagelijks rit van werk naar huis ervaart, dan heeft dit minder te maken met het planologisch echec om paal en perk stellen aan een ongebreidelde stedelijke groei, maar eerder met ons onvermogen om met deze gelaagde tijd-ruimte werkelijkheid om te gaan, omdat juist dat ons zicht op de mogelijkheden binnen de bestaande voorraad vertroebelt. Het is juist doordat de planologie telkens weer terugvalt op een nostalgisch geomorfologisch begrip van landschap, plek en samenleving, dat zij er niet in slaagt de veelzijdige dynamiek en grenzeloosheid van die andere bereiken adequaat te vatten of langdurig te binden. De vraag is dan ook niet zozeer hoe de ruimte er zo goed mogelijk kan uitzien, maar eerder hoe men zicht krijgt op de dynamiek in die gelaagde tijd/ruimte werkelijkheid en welke middelen men kan inzetten om die veranderlijke wetmatigheden te laten leiden tot een hoger niveau van effectiviteit, creativiteit en algemeen welbevinden.

Nieuwe ontwikkelingen in de samenleving

Om deze vraag te beantwoorden, zal ik toch eerst nog even dieper met u moeten ingaan op wat al deze tijd-ruimte percepties nu eigenlijk betekenen voor de actuele ontwikkelingen en hoe de ICT revolutie nu werkelijk doorwerkt in de samenleving. Een tweetal *buzzwords* duiken hier in wisselende hoedanigheid en intensiteit telkens weer op. De eerste is '**globalisering**', waarmee men eigenlijk op het meer zuivere begrip 'mondialisering' doelt en daarmee op het feit dat we steeds meer in een grenzeloze wereld leven, waarbij nationale en regionale grenzen er steeds minder toe zouden doen en er in het verlengde van de voornoemde tijd-ruimte compressie sprake zou zijn van een '*death of distance*', *footloose* vestigingspatroon of zelfs een '*end of geography*'. (56) De tweede is '**versplintering**', waarmee men doelt op het feit dat de nieuwe netwerken slechts specifieke plekken en specifieke bevolkingsgroepen ontsluiten (en andere dus juist niet) en daarmee leiden tot een toenemende fragmentatie en afgrendeling van regio's. (57) Buiten dat ik deze twee begrippen altijd al te grof en te generalistisch heb gevonden, dekken zij volgens mij nog niet eens de helft van de lading. Want naast een zogenoemde 'de-territorialisering' is er namelijk ook een 're-territorialisering' aan de gang. Naast een voortgaande fragmentatie en versplintering, vindt ook herclustering plaats rond

nieuwe motieven van interactie, samenwonen en samenzijn. (58) Sterker nog, de processen van 're-territorialisering' en herclustering zijn veel belangrijker dan die van mondialisering en versplintering, omdat juist daar de nieuwe stedelijkheid tot stand komt; één die overigens - het zij nogmaals benadrukt - volledig afwijkt van dat wat wij er traditioneel onder verstaan. Daarvan is niet alleen sprake op economisch, maar ook op sociaal-cultureel en politiek terrein. En precies dat zou dan ook de focus voor meer uitvoerig en gericht onderzoek moeten zijn.

Economisch

Neem bijvoorbeeld de ruimtelijke economie. Onder invloed van de nieuwe mogelijkheden van ICT, alsmede onder invloed een voortgaande en bijna moordende mondiale concurrentie is er op economisch gebied sprake van een trend waarbij bedrijven zich terugtrekken op hun zogenoemde 'kerncompetenties' - dat wil zeggen op datgene waar ze goed in zijn en/of het meeste geld verdienen - en andere activiteiten uitbesteden aan dochterondernemingen of gespecialiseerde bedrijven (*outsourcing*). Dit gaat zo nu en dan zelfs behoorlijk ver. Zo heeft IBM nog onlangs zijn Personal Computer Unit verkocht aan de Chinese Lenovo Group en besteedt ook Philips steeds meer consumenten elektronica uit aan de Aziaten, zo kopte de Volkskrant onlangs. (59) Tegelijkertijd splitsen bedrijven de overblijvende kernactiviteiten ook nog op in de kleinst mogelijke deeleenheden (in het geval van IBM *Business Consulting, Industry Solutions, IT services, Servers, Storage, Financing* etc.) en hervestigen deze daar waar dat, uit kostenoverwegingen, productoptimalisatie, distributie of markttoegang etc., het beste uitkomt (*insourcing*). En tenslotte activeren zij - om risico's te spreiden of om de enorme research & development kosten te kunnen betalen - ook wisselende samenwerkingsvormen, soms zelfs met (voormalige) concurrenten, die de vorm aannemen van *equity investments, joint ventures, mutual licensing* of fusies in specifieke marktsectoren. (60) Deze laatste strategie zou men ook kunnen vangen onder de term *cosourcing*.

Hier ontstaan zowel fysiek als organisatorisch nieuwe clusters van onafhankelijke bedrijven en aangesloten ondernemingen. Deze clusters zijn soms hecht georganiseerd, maar ook altijd flexibel. Want iedere deelnemende onderneming is ook voor zich zelf weer gebonden aan eigen veel grotere organisatorische, financiële en/of markteconomische structuren. De mondiale economie is daarmee feitelijk steeds meer opgebouwd uit intrinsiek verbonden lokale clusters van economisch activiteit in wisselende vormen van in principe grenzeloze (inter)sectorale netwerken. Die verschillen overigens ook zelf sterk naar geografische reikwijdte en specialisatie. Zo is de grote textiel- en kledingindustrie opgebouwd volgens een mondiale arbeidsdeling, waarbij design en marketing nog sterk geconcentreerd zijn in de hoogontwikkelde westerse landen en het naaiwerk en de kledingassemblage grotendeels plaatsvinden in de lage lonen of ontwikkelingslanden als Mexico, de Caribische eilanden, China, Zuid-Oost Azië en Sri Lanka. De Japanse en Amerikaanse auto-industrie daarentegen probeert juist zelfstandige en geïntegreerde productiesystemen op te zetten in de drie grote handelsblokken (NAFTA, EU, ASEAN), terwijl de semi-conductor industrie juist weer bestaat uit enkele grote consortia, met wereldwijd verdeelde vestigingen van onderzoek, productie en specifieke toepassingen die onderling sterk gerelateerd zijn. De financiële dienstverlening op haar beurt is weer sterk geconcentreerd in (let wel: zeer specifieke districten van) Londen en New York, met Tokyo, Frankfurt, Zürich, Parijs en Amsterdam op een tweede niveau, alhoewel er hier ook sprake is van enkele nieuwe sterk opkomende regionale centra (als bijvoorbeeld Beijing en Charlotte, North Carolina) en tal van offshore financiële centra in de niches en de fictieve circuits van het wereldkapitaal. (61)

Clusters *in* specifieke bedrijfsnetwerken (in plaats van netwerken van clusters) conditioneren aldus het huidige economisch landschap. (62) De zogeheten '*leader firms*' zijn daarbij toonaangevend. (63) Dit zijn bedrijven die financiële en strategische middelen inzetten en aldus de wil hebben om te investeren in projecten met positieve effecten voor andere bedrijven in een keten, netwerk of cluster. '*Leader firms*' zijn niet alléén gericht op het eigen bedrijf, maar zien in dat hun succes afhangt van de prestaties van de ketens, netwerken en clusters waar zij deel van uitmaken. Zij zijn in staat om de verschillende productienetwerken dwars door de verschillende grenzen heen te coördineren, voordeel te trekken uit de verschillende geografische productie omstandigheden en waar nodig of gewenst de eigen activiteiten in die zin te herplaatsen. Deze bedrijfsmatige trend heeft grote gevolgen voor de economische kant van de planologie. Hier is er namelijk een paradigma verschuiving merkbaar van de aloude locatiefactor benadering (die vooral belastingklimaat, loonkosten, een goede bereikbaarheid, ruime ontwikkelingsmogelijkheden e.d. centraal stelden) naar een actorbenadering. Naast de traditionele aandacht voor enerzijds het Midden- en Kleinbedrijf, dikwijls gekoppeld aan de lokale of regionale economie, of anderzijds *Trans National Corporations*, vaak verbonden met de mondiale economie, staan thans vooral '*leader firms*' in het middelpunt van de belangstelling. Niet dat de aloude locatiefactoren er dan niet meer toe doen. Maar zij zijn opgenomen in een veel breder en dynamischer perspectief van *regional of local embeddedness*, waarbij vooral de precieze individuele en structurele relaties op zowel een ruimtelijk-economisch, sociaal of organisatorisch niveau aan de orde zijn. (64)

Deze zienswijze heeft ook beleidsmatige belangrijke consequenties. Zo zet het traditionele ruimtelijk economische beleid in Nederland sterk in op enerzijds 'regio's op eigen kracht' en anderzijds 'Gateway to Europe'. Over welke leader firms Nederland beschikt en welke economisch planologische condities deze bedrijven stellen, hoort men echter bitter weinig. Laat staan dat deze bedrijven op enigerlei wijze betrokken zijn bij de bepaling van dergelijke condities. Een staalkaart van betrokken 'leader firms' zou mogelijk een geheel andere wending geven aan de beleidsdiscussies over een Lissabon of Göthenborg agenda, waarbij de Europese Commissie zonodig in 2010 op kennisgebied de beste van de wereld wenst te zijn. Eerder is hier de vraag hoe wij onze (Europese) kennis het beste aan die van de anderen kunnen verbinden. Dat geldt ook voor het beleid met betrekking tot regio's op eigen kracht, dan wel omgekeerd de territoriale cohesie gedachte, waarbij zwakke regio's zonodig meegetrokken zouden moeten worden met de sterke. Want de werkelijkheid van sterk en zwak is veel gedifferentieerder, aangezien centrum dan weer periferie en periferie dan weer centrum is geworden. (65) Hier gaat het tenslotte ook niet om de zoveelste benchmark om de kracht van een regio te bepalen. Want telkens is daarbij weer de vraag, waarin men dan wel de sterkste is en wie die regio eigenlijk; het bestuur, de leader firms, innovatieve werknemers, een precies stadsdeel, onderdeel etc.? (66)

Sociaal-cultureel

Een dergelijke meer genuanceerde actorbenadering, relationeel in plaats van plek- of ondernemingsgebonden is tevens op sociaal-cultureel terrein opgekomen. Reeds aan het eind van de vorige eeuw benadrukten diverse onderzoekers van wisselend pluimage dat er onder invloed van een groeiende mobiliteit, mondialisering en daarmee gepaard gaande eenzijdige westerse welvaartstijging, sprake was van een groeiende individualisering en immigratie. Tegelijkertijd betekende dat ook hier niet dat er dan tevens sprake was van een ongelimiteerde bandeloosheid, footloosheid en voortgaande 'atomisering' van de samenleving in louter asociale en egoïstische individuen. (67) De zich ontwikkelende netwerksamenleving en daarmee gepaard gaande schaalvergroting en keuzevrijheid impliceerde eerder een complex

samenstel van allerhande nieuwe vormen van collectiviteiten, waarin individuele autonomie en gemeenschappelijke betrokkenheid opnieuw, maar nu vooral veranderlijk en via wisselende netwerken in evenwicht worden gebracht. Christien Brinkgreve noemde dat nog onlangs 'netwerken van eigen makelij'. (68) In haar betoog is er inderdaad sprake van een teloorgang van een zekere gemeenschap, bijvoorbeeld die van het gezin, de familie, geloofgemeenschap en/of de buurt, zich onder andere uitend in de sinds 1975 drastische afname van het gemiddeld aantal uren die men pratend met huisgenoten of burens doorbrengt. (69) Maar in de plaats daarvan komen allerhande persoonlijke netwerken op die zonedig op afstand rond uiteenlopende vrienden, zielsverwanten, collega's, de sportclub, het vrijwilligerswerk, actiegroeperingen etc. worden opgebouwd.

Wat hier verdwijnt is dus niet zozeer het samenleven op zich, maar wel een enkelvoudige vorm van samenleven, op een eenduidige plek en in overzichtelijke verhoudingen. In sociaal geografische termen: wat hier verdwijnt is vooral het feit dat sociale settings zoals werk, buurt, overtuiging, ontspanning, opvoeden, verzorging, cultuur etc. elkaar grotendeels ruimtelijk overlappen. In de plaats daarvan vallen al die sociale settings onder invloed van de toegenomen mobiliteit eerder uit elkaar en worden ze steeds meer op verschillende plaatsen en in wisselende contexten beoefend, vaak nog verschillend naar generatie. (70) Omgekeerd, onder invloed van de toegenomen mobiliteit en de nieuwe hulpmiddelen van computer en telecommunicatie kan men bovendien steeds meer zijn of haar eigen voorkeuren bepalen. Men kan contact zoeken en zich vereenzelvigen met gelijkgezinden zonedig over grote afstand en anderen volstrekt negeren. Voor Manuel Castells worden de moderne gemeenschappen dan ook in toenemende gestructureerd rond de bipolaire oppositie tussen het Net en het Individu. Zoals gezegd, verdwijnen sociale bewegingen daarbij niet, maar hebben zij in toenemende mate de neiging tot fragmentatie, een oriëntatie op een enkelvoudig belang, subculturen en/of een efemeer media symbool. (71)

In plaats van gezin of huishouden is in de afgelopen decennia dan ook vooral het begrip leefstijl in zwang gekomen. Hiermee wordt bedoeld op een consistente set van preferenties naar verschillende leefgebieden als werk, consumptie, vrije tijd en wonen. Tegelijkertijd wordt echter ook steeds meer erkend dat deze overlappingsen vertonen en verschillende leefstijlen in één individu ook gelijktijdig of in de tijd na elkaar kunnen voorkomen (overdag brave burger, 's avond een wilde feestganger). (72) Waar men oorspronkelijk nog uitging van slechts enkele of eenvoudige leefstijlen - zoals de *locals* en *cosmopolitans* (Robert Merton 1957) of de familiemensen, carrièremakers en hedonisten (W. Bell 1958) - zo wordt thans dan ook een veelheid aan allerhande leefstijlen onderscheiden. (73) Deze benadering heeft inmiddels ook zijn weg gevonden binnen het ruimtelijk beleid. In de Nota Wonen in de 21ste eeuw (Mensen Wensen Wonen) wordt erkend dat mensen zich steeds minder laten indelen in traditionele categorieën als rijk-arm, oud-jong, gezin-1/2 persoonshuishouden, maar dat men steeds meer vraagt om een product op maat, dat lekker zit en vele functies kan vervullen: huis, werk- en studieplek en uitvalsbasis van waaruit je verschillende dingen kan doen. Terecht maakt de nota dan ook de principiële keuze van kwantiteit naar kwaliteit en van huisvesten naar wonen. (74) Jammer is alleen dat vervolgens weer zo snel wordt teruggevallen op een onderscheid naar een locatiegebonden woonmilieutypologie (centrum-stedelijk, buitencentrum, groen-stedelijk, centrum-dorps en landelijk-dorps) en de uitvoeringsafspraken al weer rap gaan over de kwantitatieve verdeling van bouwprogramma (H'meer-Almere), het zoveel mogelijk weren van lage inkomens (Rotterdam) of het bouwen van goedkope nieuwbouw voor starters, nota bene in de onbereikbare (Zuidplas)polder (De Zeeuw). (75)

Net als op het ruimtelijk-economisch terrein bepalen ook hier gevarieerde clusters *in* netwerken in toenemende mate het sociaal-culturele landschap. Bovendien net als in de economie, bestaan die clusters uit onafhankelijke leefstijlen of sub-culturen die ook zelf weer onderdeel uitmaken van een eigen groter netwerk. Dit impliceert dat men woonmilieu's niet op zich kan zien, maar altijd moet beschouwen in relatie tot mogelijke activiteiten en leefstijl ketens op grotere afstand. Met andere woorden het gaat niet alleen over de woning zelf of de directe woonomgeving, maar ook om die regionale of zelfs bovenregionale netwerken. Meer dan de voornoemde woonmilieutypologie, past hier het begrip van Buitenvijk, gedefinieerd als stedelijkheid op afstand, als een wooncluster en uitvalsbasis voor gevarieerde leefstijlen van waaruit men op afstand allerhande activiteiten kan ondernemen. (76) Ik heb mij altijd al afgevraagd waarom men een dergelijke netwerktypologie niet ook voor andere ruimtelijke leef- en woonstijlen in en buiten de grote stad zou kunnen gebruiken. Het spoot immers veel beter met het door de socioloog Ulrich Beck reeds in 1986 onderscheiden '*spagaat huishouden*', het 'huis'houden dat al meerdere bases heeft van waaruit het functioneert en ook meerdere oriëntatiepunten, die zodanig in één dag allemaal met elkaar op een bepaalde manier verbonden moeten worden. (77) Het sluit m.i. mogelijk ook aan bij het zich ontwikkelend sociologisch gedachtegoed van Henk Flap c.a. die binnen de steeds meer vernetwerkte gemeenschappen ook sterke en zwakke bindingen onderscheiden. (78) En tenslotte past het m.i. ook bij de nieuwe onderzoeks aandacht van de politiek geograaf Peter Taylor naar wat hij een soort mondiaal netwerk kosmopolitisme noemt. Daarbij suggereert hij het ontstaan van zogeheten '*imagined communities*' die rond de nieuwe ICT middelen zijn georganiseerd, met vertegenwoordigers en leden in allerhande kosmopolitische steden, zoals bijv. een Joodse in New York, Tel Aviv, Amsterdam, Antwerpen en Brussel, een Duitse in allerhande oost-europese steden, verschillende moslimgemeenschappen in de grote steden van de oorspronkelijke gastarbeiders ontvangerslanden etc. (79) Juist dit zou de focus dienen te vormen voor nader woontypologisch onderzoek, vooral ook omdat deze denkbeelden niet alleen de essentie van onze veranderende sociale structuur vormen, maar ook het vraagstuk van multi-culturaliteit raken en de noodzaak van een aangepaste democratie, meer netwerk- dan plaatsgericht.

Politiek

En daarmee zijn we dan uiteindelijk uitgekomen bij de politiek, met name die van de overheid; tot nu toe de belangrijkste beschermheer en opdrachtgever van de planologie. Ook in de politiek is er sprake van een manifeste fragmentering van staatsactiviteiten naar binnen, boven en beneden, alsmede van een gelijktijdige herlokatie van ruimtelijke besluitvorming naar gremia daarbuiten. Het aloude Westfaalse staatsmodel (zogenoemd naar het vredesakkoord van Westfalen 1648 na de dertigjarige oorlog), alsmede de latere Nederlandse invulling daarvan in 1848 door Dr.Mr. Johan Rudolf Thorbecke (met de elkaar aanvullende nationale, provinciale en lokale overheden) lijken in die helderheid hun langste tijd gehad te hebben. (80) Er zijn immers wezenlijke veranderingen gaande op basis van meer complexe en dynamische multi-level en multi-actor benaderingen.

In een helder geschreven boek over '*New State Spaces; Urban Governance and the Rescaling of Statehood*' beschrijft Neil Brenner de voortdurende '*state rescaling*' en gelijktijdige '*state rebordering*' van de afgelopen decennia, afhankelijk van de wisselende economische conjunctuur, sociaal-culturele omstandigheden, vestigingspatronen en ook wel politieke opportuniteit. (81) Zo kwamen al vanaf de jaren zestig van de afgelopen eeuw allerhande regionale openbare lichamen op, die meer zouden samenvallen met de opkomende netwerkwerkelijkheid van de stedelijke economie, woningmarkt, uitgaansleven en vervoermarkt van grootschalige

metropolen. Genoemd kunnen worden The Greater London Council (1963), de Commission de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid (1963), het Openbaar Lichaam Rijnmond (1964), de Communes Urbaines van Bordeaux, Lille, Lyon en Strasbourg (1966), het Regionalverband Stuttgart (1972), de Greater Copenhagen Council (1974), het Umlandverband Frankfurt (1974) en het Kommunalverband Ruhr (1975). (82) Echter beginjaren tachtig waren al deze openbare lichamen weer even snel opgeheven als zij waren opgericht. Zij voegden slechts een volgende bureaucratische schakel toe aan de besluitvorming van buurt tot regio. Evenmin als de andere overheden hadden zij een effectief antwoord op de voortdurend veranderlijke netwerkdynamiek.

Dit neemt niet weg dat zij midden jaren negentig, toen het economisch weer wat beter ging, bijna ook allemaal weer vervangen werden door andere, ogenschijnlijk meer flexibele en entrepreneurial opererende organisaties, zoals de Metropolitan City Agreement of Bologna (1994), de Stuttgart Regional Agency (1994), Stadsregio Rotterdam, die van Amsterdam, Den Haag, Utrecht en andere netwerksteden (1996), de Greater London Authority (2000), de Hannover Regional County (2001), Greater Copenhagen Authority (2001), de Metropolitana Frankfurt/Rhein Main (2001) etc. (83) Tegen die tijd waren deze regionale organisaties echter ook al aangevuld met andere, die ook weer op volgende schaalniveau's opereerden, zoals in Nederland bijvoorbeeld de stadsdeelraden, het Bestuurlijk Overleg Randstad (BOR), die van de Noord- en Zuidvleugel, de Deltametropool of het landsdeeloverleg. Daarnaast fungeert ook de besluitvorming en wetgeving op Europees niveau als een verborgen kracht (84) en heeft de nog steeds uitbreidende Europese Unie ook een groeiend aantal continentale counterparts gekregen, als de EFTA (1960), de ASEAN (1967), CARICOM (1973), CCC (1981), ACC (1989), AMU (1989), ANCOM (1990), MERCOSUR (1991) en NAFTA (1994). En of dit allemaal nog niet voldoende is, zijn er daarnaast nog allerhande bilaterale Internationale Governmental Organisations (zogenheten IGO's) opgekomen rondom bijvoorbeeld de olieproducerende landen (als de OPEC), defensiestructuur (NATO), wereldhandel (G8) of specifieke samenwerkingen tussen Europa en Zuidoost Azië of rond de Pacific (APEC). Wereldwijd is het aantal van dergelijke IGO's thans zo'n 260. (85) Langzamerhand is de bestuurlijke dichtheid dan ook zo groot geworden, dat ruimtelijke planning steeds meer gezien wordt als simultaan schaken op diverse schaalniveau's. (86)

Maar hoe ingewikkeld en tijdrovend dit al voor ambtenaren is, een groot deel van de besluitvorming speelt zich inmiddels ook al af buiten deze bestuurlijke gremia. Sterker nog, het trekt zich daarvan gedeeltelijk al steeds minder aan, dan wel opereert het daaraan parallel. Hier doel ik ten eerste op de bevolking zelf die zich met behulp van computer, internet en telecommunicatie ook al steeds meer zelf begint te organiseren, rond specifieke thema's en concrete eigenbelangen. Zo is het aantal International Non Governmental Organisations (INGO's), als Greenpeace, Amnesty International, het Wereldnatuurfonds etc. in de afgelopen eeuw gegroeid van 176 naar thans bijna 5500. (87) Ten tweede doel ik op het feit dat de interne bestuurlijke processen over de verschillende lagen en departementen, door private stake-holders zo stroperig wordt gevonden dat zij hun eigen netwerken en strategische allianties in stelling brengen, effectief dwars door de verschillende lagen en grenzen heen. Dit komt ook doordat de overheid vaak nog *inside-out*, in plaats van *outside-in* opereert. (88) Op instigatie van de buitenwereld komt thans dan ook sterk het begrip *governance* op. Dat is een herpositionering van zowel formele, als informele structuren tot werkbare relaties tussen sleutelactoren als de overheid, markt, bevolking, *leader firms* en associaties, om slagvaardig concrete en specifieke zaken tot ontwikkeling te brengen. (89) *Governance* kan dan betrekking hebben op een directe interactie tussen markt en staat, op een eigen initiatief van *non- of quasi-governmental organisations* zelf, of op een sociale en locale *embeddedness* van de

meer mondiaal opererende economische systemen. In een prachtig overzicht naar de praktijken van *metropolitan governance* in Europa, constateren Salet, Thornley en Kreukels dan ook dat de recente praktijken zeer divers zijn, dat de metropolitane arena gevuld is met allerhande publieke en private partijen op vele niveaus en dat zij actief zijn in alle sectoren van de stedelijke politiek. (90) Dat voedt op haar beurt dan weer de roep om een nieuw coördinatiemechanisme, een nieuw netwerkoverzicht, of een samenbindende koersbepaling in ruimte en tijd.

Sommigen zien hier een nieuwe rol voor de stedelijke planner als een cruciale intermediair, die ondersteuning geeft aan krachten die te zwak zijn om zichzelf te mobiliseren, of als iemand die bemiddelt tussen cruciale stake-holders en daarin garandeert dat de krachtige en doorslaggevende partijen sociaal geen gemene zaken uithalen. (91) Anderen gaan eerder uit van een 'agonistisch pluralisme' of radicale democratie. Zij geven daarmee uitdrukking aan de veelheid van meningen in de actuele samenleving en aan het feit dat goede politieke voorkeuren alleen in die veelheid tot stand kunnen komen. (92) Geert Teismans begrip van de coöpetitie lijkt mij ook in deze categorie te vallen. (93) Dit neemt niet weg, dat *governance* ook (of wellicht juist dankzij daardoor) tot geheel nieuwe inzichten en ruimtelijke innovaties kunnen leiden, bijvoorbeeld op het gebied van

- *schaal*, zoals bij een verbreed mainportbegrip, waarin direct zowel een mondiaal netwerk (Skyteam), als luchthaven (Schiphol) en ruimtelijk-economische omgeving (SADC/Regio Amsterdam) met elkaar in verband worden gedacht (94);
- *ruimtelijke differentiatie*, zoals bij het initiatief van de Zuid-Hollandse Stedenbaan, waarbij stedelijke herstructurering in relatie wordt gebracht met de herpositionering en het beter gebruik van een bestaande infrastructuur (95) of
- *verrassende allianties*, zoals in het project TouriSME van het LIOF en provincie Limburg naar nieuwe product markt combinaties, waarmee zowel het landschap, de toeristische sector, als private partijen in de omgeving zijn gediend (96).

Deze ruimtelijke innovaties blijven thans nog aan het zicht onttrokken binnen het recent door de minister van VROM naar voren geschoven concept van de ontwikkelingsplanologie. Want het stimulerings-team daartoe ingesteld, is niet alleen een uitbreiding van het zoveelste adviesorgaan voor de overheid, maar bovendien sterk intern, *inside-out* georiënteerd op het ondersteunen van de provincie bij het gezamenlijk gebiedsgericht ontwikkelen van een bepaald gebied met verschillende belangen en partijen. (97) Het probleem zit hem in dit geval in de precieze uitwerking van de opdracht. Een **gebiedsgerichte aanpak** in combinatie met de door mij genoemde drie traditionele dimensies van tijd en ruimte is gedoemd te mislukken omdat een meer fluïde schaal-, grens- en innovatieve actor interactie in die samenstelling naar verwachting niet aan de orde zal zijn. En dat is jammer. Want ontwikkelingsplanologie kan naast de aloude toelatingsplanologie mijns inziens in de nieuwe netwerksamenleving wel een factor van betekenis worden.

Van Planologie naar Fluviologie

Recapitulerend, onder invloed van de steeds sneller en goedkoper geworden transportmiddelen, computer en telecommunicatie zijn enkele zaken inmiddels fundamenteel veranderd. Er is sprake van een toenemende tijd-ruimte compressie, die afbreuk doet aan de geomorfologische en sociaal-culturele uniciteit van plekken. Voorts is de samenleving ook letterlijk en figuurlijk in beweging gekomen, waarbij men steeds vaker en over grotere afstanden reist, verhuist, van werk verandert en daarmee (omdat iedereen het doet) ook steeds vaker vaststaat in de file. Dat brengt een nieuw soort *living along the road* met zich mee. En tenslotte heeft de computer

en telecommunicatie inderdaad tot een herwaardering van voor u bijzondere plekken (een re-territorialisering) geleid, maar altijd in individueel specifieke zin, in relatie tot plekken elders en in relatie tot een voortgaande hypermobiliteit. Ik voorspel dat het einde daarvan nog lang niet in zicht is. Computer en telecommunicatie zullen in de nabije toekomst tot een nog grotere complexiteit (d.i. onvoorspelbaarheid, druk en flexibiliteit) in ruimtegebruik en multi-dimensionaliteit leiden. Een 'Genius Loci' die de afgelopen decennia té beperkt geografisch deterministisch, vanuit de ondergrond, plek en historie is ingevuld en zich derhalve geen rekenschap geeft van die grenzeloze complexiteit, slaat derhalve bij voortduring de plank mis. Ik verwijs naar de eerder in deze oratie aangehaalde voorbeelden.

Het blijkt echter ook uit het actuele vestigingsgedrag van internationaal opererende bedrijven, dat steeds meer voorbij dergelijke traditionele zienswijzen gaat. Want aloude locatiefactoren als een goede bereikbaarheid, voldoende ontwikkelingsruimte of aantrekkelijk landschap, zijn naast loonkosten, belastingklimaat ed. al lang niet meer doorslaggevend. Daarnaast zijn ook interne bedrijfsorganisatorische overwegingen gekomen van deterritorialisering en reclustering, teneinde in een moordende mondiale concurrentie met wisselende marktvoordelen het hoofd boven water te houden.

Zo ook is de keuzevrijheid voor huishoudens enorm toegenomen en worden hun vestigingsmotieven naast beschikbaarheid en budgettaire overwegingen ook steeds meer ingegeven door interne organisatorische overwegingen en bijbehorende ketenverplaatsingen naar tijd en plaats. Hierbij is inmiddels een veelheid van (niet per definitie plek of locatie gebonden) leefstijlen te onderscheiden, met zonodige vluchtige staccato contacten op afstand en belangenverstrengeling rond specifieke, zeer concrete thema's, overtuigingen of cultuurgedrag.

En tenslotte ontgaat dit ook niet de politiek en het bestuur. Ook hier ontstaat in toenemende mate een noodzaak om voorbij de afgelopen voortdurende reparaties aan het Huis van Thorbecke te komen tot niet alleen een ingrijpende reorganisatie rond wat Brenner noemt '*scalar multiplicity*' en '*administrative customization*', maar ook tot een veel nadrukkelijker vraag- en alliantiegericht actorbenadering.

De betekenis van een plek is daarbij niet zozeer verdwenen, maar sterk veranderd. In de netwerksamenleving is de plek eerder een landingsplaats of uitvalsbasis geworden in open relatie met een (wereld)wijde omgeving, dan een groeibiotop vanuit de geo-morfologische ondergrond en/of sociaal-culturele historie. Hetzelfde geldt dan voor de aanpak en planning van die ruimten, die steeds meer actorgericht en relationeel zal moeten worden, in plaats van context- en geografisch conditiescheppend. Voor dit soort vraagstukken kan ik dan niet zoveel meer met het begrip planologie zoals in 1929 door Joël de Casseres geïntroduceerd en sindsdien aan de veranderende omstandigheden of inzichten regelmatig aangepast. Vooral het daarin besloten enkelvoudig begrip van de (Cartesiaanse) ruimte, haar gebiedsgerichte zoneringsgedachte, het landschappelijk ontwerpen en de toewijzing van activiteiten of zogenoemde sleutelprojecten dan wel -sferen aan specifieke, vaak telkens weer uniek geachte plekken, hoe multi-functioneel, procedureel of strategisch gekozen ook, sluiten m.i. niet aan bij de vraagstukken waarover ik het hiervoor gehad heb. Er is behoefte aan een nieuw *Grand Projet Transmoderne*. (98)

Men kan dit inzicht afdoen als een oproep voor een op nieuwe leest geschoeide planologie. Een bijdetijdse planologie die zich aan meerdere tijdsindelingen houdt; een ruimtelijke ordening die geen eenduidige begrenzing kent, maar uitgaat van verschillende ruimtelijke wetmatigheden tegelijkertijd. Maar ik meen dat de door mij benoemde ontwikkelingen van fundamentele aard zijn en die wil ik ook daadwerkelijk onderzoeken en in praktijk brengen. Ik geef daarom de voorkeur aan een nieuwe naam voor dit vakgebied en pleit voor de ontwikkeling van zoiets als een

'fluviologie', dat is de kennis en kunde van grenzeloze stromen, van de zich ontwikkelende fysieke, virtuele en organisatorische netwerken en vooral van de daaraan ten grondslag liggende krachten en drijfveren, leidend tot een nieuwe relationele aansturing en gebruik van de ruimte in dynamische clusters van wisselende activiteiten.

Waar planologie steden vooral benadert als *Urbs*, zo doet de fluviologie dat dan vooral als *Civitas*, (99) dat is als een sociaal-culturele en economisch-politieke praktijk van een veelheid aan actoren. Het is niet *van binnen naar buiten* maar vooral *van buiten naar binnen* georiënteerd, primair gericht op belangen, actoren en ontwikkelingen buiten de overheid. Waar planologie vooral uitgaat van een lagen benadering naar verschillende departementale belangen en schaalniveaus van mondiaal tot lokaal, zo gaat de fluviologie uit van de aanwezigheid van al die lagen en schaalniveaus overal en telkens weer tegelijkertijd. Daar waar de planologie (oorspronkelijk) nog uitging van een *survey before plan*, is het onderzoek in de fluviologie ook zelf een plannende bezigheid geworden. Cartografie wordt in de fluviologie dan ook niet ingezet om iets bedachts op kaart vast te leggen, maar het is een wezenlijk onderdeel geworden van het onderzoeken en plannen zelf. Zoals de planologie vooral gebiedsgericht is, is de fluviologie in essentie project- of themagericht. Het is niet multidisciplinair, maar transdisciplinair, voortdurend op zoek naar verrassende allianties en verbanden. In de planologie gaat het over *government*, in de fluviologie over *governance*. Daar waar de planologie nog vooral rond methoden en technieken is georiënteerd, gaat het in de fluviologie dan ook vooral om experimenten, strategieën en tactieken. Het is slagvaardig, meer dan duurzaam; het gaat om losgoed, meer dan om vastgoed en is vooral vraaggericht en minder aanbodgericht. (100)

En daarmee heb ik dan ook gezegd dat ik met mijn pleidooi de planologie niet geheel bij het grof vuil zet maar die delen hergebruik, die enkele daarin besloten democratische waarden garanderen welke niet door de fluviologie worden afgedekt. Net zoals Manuel Castells zijn *space of flows* niet in de plaats van, maar naast de *space of places* introduceerde, zo introduceer ik hier de fluviologie naast de planologie. De fluviologie zie ik daarbij als grenzen openbrekend en agendastellend, en minder als kaderend en gericht op de jurisprudentie. De fluviologie is gericht op

- a) een veel meer gedegen verkenning naar de wetmatigheden, implicaties en consequenties van de wereldomvattende netwerkverschuivingen;
- b) een identificering van de daarbij opkomende nieuwe sleutelfactoren, driving forces en leader firms in economische, sociaal-culturele en politieke processen;
- c) een ruimtelijke vertaling van de daarbij naar voren komende wensen en verwachtingen in ruimtelijke kansenkaarten en -programma's;
- d) het ontwikkelen van creatieve en/of innovatieve verbanden tussen deze ruimtelijke agenda's op basis van onderlinge en algemene meerwaarde;
- e) het entameren van verrassende allianties op basis daarvan in vernieuwende uitvoeringsgerichte clusters van stake-holders en leaderfactoren.

Ik zal mijn buitengewone leerstoel vooral in het teken stellen van de verdere uitwerking en concretisering van die fluviologische gedachte, juist ook omdat de kennis en kunde daarover binnen ons vakgebied nog uiterst mager ontwikkeld is.

Eigen onderzoek zal ik daarbij vooral richten op de hiervoor genoemde processen van reterritorialisering en herclustering rond nieuwe motieven van interactie, samenwonen en alliantievorming - en wel met name rond de aangehaalde staalkaart van *leader firms*, netwerkgerichte woontypologieën en een aangepaste ruimtelijke ontwikkelingsregie - omdat daar de nieuwe netwerkstedelijkheid tot stand komt en daar de nieuwe focuspunten voor ons vak. Om die reden wil ik promotieonderzoek entameren in samenspraak met enkele *stake-holders* en *leader firms* van de

netwerksamenleving, zoals met Schiphol, het Havenbedrijf Rotterdam en Cisco systems etc., om juist ook hun onderliggende motieven en beweegredenen op het spoor te komen en te achterhalen op welke wijze de fluviologie daarbij breed geëngageerd behulpzaam kan zijn.

Onderwijs zal ik richten op de overwegingen en motieven voor de fluviologische gedachte, alsmede opzetten als een plannende activiteit. Het gaat mij er om thema's te onderrichten, die tegelijkertijd ingezet kunnen worden in de vernieuwing van de praktijk van het vakgebied zelf. Mij gaat het er om de kloof tussen theorie en praktijk, vernieuwing en empirische beschouwing te dichten in een hechte wederzijdse interactie. Daarin past m.i. ook een herintroductie van een vernieuwende multi-level/actor cartografie, alsmede een tweetal onderzoeksreizen, waarin ik internationaal veldwerk naar voorbeeldige praktijken elders wens in te zetten voor een onderzoek naar de houdbaarheid daarvan alhier.

En tenslotte wil ik beide zaken van mijn kant in transdisciplinaire samenwerking proberen te bevorderen met andere kennisvelden en universiteiten in binnen- en buitenland, waar nodig of gewenst in verassende, niet gebruikelijke allianties met de logistiek, ruimtelijke economie, politiek geografie, kritische filosofie, antropologie etc. omdat juist die verbreding voor de beoogde paradigmawisseling hard nodig is en de fluviologie te belangrijk om overgelaten te worden aan té beperkte projecties.

Van mijn ervaringen en verkregen kennis zal ik tenslotte over vier jaar een boek publiceren, die een uitwerking zal geven van een mogelijk wetenschappelijke programma van de fluviologie aan de universiteit in afstemming op haar directe toepasbaarheid door overheden, stake-holders, *leader firms* en andere actoren in de ruimtelijke netwerkpraktijk.

Verkort dankwoord

U kunt die onderneming zien als een hommage aan de gemeente Eindhoven en de Universiteit van Utrecht, die eertijds Joël De Casseres de mogelijkheid gaven om de planologie verder te verfijnen. In deze lijn spreek ik dan ook mijn diepe dankbaarheid uit aan het ministerie van VROM en de staf van de Faculteit Geowetenschappen voor het in mij gestelde vertrouwen om thans de hier gepresenteerde gedachte nader te concretiseren. Historisch gezien ben ik voor een dergelijke onderneming in het juiste netwerk. Daarnaast is mijn dank voor velen zo onuitsprekelijk groot, dat ik deze dan ook maar in de aftitellijst laat passeren. Een uitzondering maak ik voor Ton Kreukels: Ton uit het diepst van mijn hart, dank voor al het vertrouwen dat je mij gaf en geeft. En tenslotte Wies Sanders, mijn onschatbare maat en geliefde *in arms*, alsmede mijn beide fantastische ouders. Want zelf wellicht geneigd tot galg en rad, zonder jullie had ik hier in meerdere opzichten niet gestaan.

Ik heb gezegd.

P.S. Met dank aan prof.dr. Oedzge Atzema, prof.dr. Ton Kreukels en prof.dr. Tejo Spit voor hun aantekeningen bij een eerdere versie van deze oratie.

Noten

1. vgl. De Casseres, Joël Meijer: Grondslagen der planologie, in: De Gids april 1929, pp. 367-394
2. vgl. Berlage, Hendrik Pieter: Stedebouw, gepubliceerd in: De Beweging, deel 2
3. zie brief De Casseres aan Dr. Easton, 31-12-1928, geciteerd in Bosma, Koos: J.M. de Casseres; De eerste Planoloog, Uitgeverij OIO, Rotterdam 2003, p.44
4. vgl. Kegler, Harald: Von der Überlandplanung zum Innovativen Milieu - Regionalplanung zwischen Genese und Welt-Konferenz der Regionen; in Magazin der Region 2/2000; pp. 58-61
5. vgl. o.a. Unwin, Raymond: Town planning in practice - An introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs, reprint; Princeton Architectural Press 1994
Abercrombie, Patrick: Town and Country planning; T.Butherworth Ltd., London 1933
Mackwell, Alice (ed.): The Register of the Papers of Professor Sir Patrick Geddes; University of Strathclyde, Glasgow 1970
6. vgl. Schaffer, Kirsten: Burnham, Daniel H. - Visionary Architect and Planner; Rizzoli, New York 2003
7. Bosma, Koos t.a.p. p. 33
8. Bosma, Koos, t.a.p. p. 47
9. Want welke afgestudeerde planoloog kan nu nog tekenen?
10. statline, www.cbs.nl
Onlangs meldde het ministerie van Verkeer en Waterstaat dat ook het afgelopen jaar de filezwaarte (uitgedrukt in lengte maal de duur van de file) wederom is gestegen met 11% (ANP 30 December 2004).
11. Ministerie van Economische Zaken: Netwerken in cijfers 2004, Den Haag 2004
12. vgl. Wennekes, Wim: De Aartsvaders, Atlas, Amsterdam 1993
alsmede www.philips.com
13. een open - lees: economische - samenleving vergt immers - lees: voor migranten - gesloten grenzen, aldus de cultuurhistoricus Thomas von der Dunk over de naderende toetreding van Turkije in de Volkskrant 4 januari 2005 sic!
14. vgl. Castells, Manuel: The Rise of the network society, Blackwell Publishers Ltd Oxford, Cambridge Massachusetts 1996
vgl. Boelens, Luuk (red.): Nederland Netwerkenland, Een inventarisatie van de nieuwe condities van planologie en stedebouw, NAI-uitgevers, Rotterdam 2000
15. Vestigde de Hollandse zeekapitein Joris van Spilbergen in juni 1616 nog een record door in 21 maanden en 24 dagen rond de wereld te zeilen; in 1938 bereikte de luchtvaartpionier Howard R. Hughes Jr. deze prestatie in drie dagen, 19 uur en 17 minuten, terwijl het thans voor iedereen mogelijk is om via het *world wide web* in *split seconds* de andere kant van de wereld aan te doen (Zischka, Anton: Het wereldverkeer door alle eeuwen, Nederlands boekenhuis, Tilburg 1951, p.10)
16. Sinds 1930 zijn de gemiddelde kosten in constante prijzen 1990 voor het vervoer van 1 ton zeevracht meer dan gehalveerd, die van 1 airmijl meer dan 5 keer zo goedkoop geworden en die van 1 minuut transatlantisch telefoneren meer dan 80 keer verkleind. (Hufbauer 1991)
17. En tenslotte is ook de omvang van de technologische hulpmiddelen enorm afgenomen en daarmee mobieler geworden. Had de eerste mobiele telefoon van AT&T in 1924 nog een omvang van een complete T-Ford, thans past hij in uw borstzakje; net zoals uw laptop inmiddels ruim 1000 keer zoveel krachtiger en tegelijk 40 keer zo lichter is geworden dan de eerste IBM personal computer van 1981. Met die hulpmiddelen kunnen we steeds meer *wireless* allerlei activiteiten ondernemen, in contact staan met de hele wereld hier en/of daar, in stilstand en/of in beweging. Het lijkt allemaal niet zoveel meer uit te maken, waar men zich bevindt (vgl. Rifkin, Jeremy: The Age of Access, Penguin Books 2000, p.31)
18. Bollerey, Franziska: Noch nicht und schon gewesen - Zeichen der Wende; in: Beeld, Amsterdam juni 1988
19. vgl. definitie Cie. Van Veen, Den Haag 1972
20. Vgl. o.a. het modernisme-postmodernisme debat en zijn impact op de stedebouw en planologie in: Boelens, Luuk: Stedebouw en planologie - een onvoltooid project, DUP, Delft 1990
21. vgl. o.a. Einstein, Albert: Was ist Relativitäts-Theorie, gepubliceerd in: Mein Weltbild, Vol.7, Doc.25, 28 November 1919
Flusser, Vilém: Lebensraum, Weltraum, Quantenraum; in: Arch+ 111, maart 1992
Guattari, Félix & Deleuze, Gilles: A Thousand Plateaus - Capitalism and Schizophrenia; The Athlone Press, London 1988
22. zie Norberg-Schultz, Christian: Genius Loci, Towards a phenomenology of architecture, Academy Editions, Londen 1980
23. vgl. Houben, Francien: A room with a view; Oratie uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt hoogleraar mobiliteitsethiek afdeling Bouwkunde TU-Delft op 9 oktober 2002 Delft
alsmede Boelens, Luuk: La citta muovere; in: In Transit, NAI-uitgevers, Rotterdam 2003
24. geciteerd in Schivelbush, W.: The Railway Journey; Trains and travel in the nineteenth century, Blackwell, Oxford 1986 p. 34
25. Boelens, Luuk: Unicity; One of several; Europa Bijlage bij S&RO 05/2004
26. Heinrich Heine, geciteerd in: Hellemans, F.: De boodschap van de media; een geschiedenis, Acco Leuven 1996
27. vgl. Urry, John: Sociology beyond societies; mobilities for the twenty-first century; Routledge, Londen/New York 2000 p. 111
28. vgl. Zischka, Anton t.a.p. p. 211
29. Harvey, David: The Condition of Postmodernity; An Enquiry into the origins of cultural change, Blackwell, Cambridge, Oxford 1990
30. Was het gemiddeld verschil tussen de vijf rijkste landen en de vijf armste landen op de wereld in 1820 nog 3:1, in 1992 was dit gestegen tot 72:1 (uit UNDP: Human Development Report 1999; Oxford University Press, New York 1999)
31. Peters, Peter: De haast van Albertine; Reizen in de technologische cultuur - naar een theorie van passages, Uitgeverij De Balie, Amsterdam 2003
32. vgl. Harms, Lucas: Mobiel in de tijd - Op weg naar een auto-afhankelijke maatschappij, 1975-2000; SCP, Den Haag 2003

33. vgl. Urry, John & Rojek, Chris (ed.): *Touring Cultures; Transformations of travel and theory*, Routledge, Londen 1997
34. Warhol, Andy: *From A to B*, Londen 1976, geciteerd in: Pascoe, David: *Airspaces*, Reaktion Books, Londen 2001, p. 15
35. vgl. Augé, Marc: *In the metro*, University of Minnesota Press, Minneapolis/Londen 2002
36. vgl. o.a. Janelle, Don: *Central place development in a time space framework*; gepubliceerd in: *Professional Geographer* 20, 1968; pp. 5-10
37. Morand, Paul: *Le Retour*, geciteerd in: Lambrichs, Anne: *De gevleugelde eeuw*, in: *Dynamic City*, Fondation pour l'Architecture, Brussel 2000, p. 135
38. vgl. Bertho-Lavenir, Catherine: *Fantasieën op de fiets - Fiets en anarchie*, in: *Dynamic City* t.a.p., pp.60-61
39. Urry, John: *Sociology beyond societies* t.a.p., p. 193
40. Augé, Marc: *Non-places; Introduction to an anthropology of supermodernity*, Verso, Londen/New York 1995
41. in dit verband heeft de burgervader van Rotterdam Opstelden in een poging tot nuancering bij zijn aanstelling eens gezegd dat de oplopende files rond Rotterdam uitermate relatief waren. In zijn vroegere functie als burgervader in Delfzijl, juichte het college als er eens een file op de snelweg naar de haven stond. Het was immers een uiting dat het economisch goed ging en de haven werkte.
42. Urry, John: *Sociology beyond societies* t.a.p., p. 191
43. vgl. o.a. Rifkin, Jeremy: *De waterstofeconomie - schone en duurzame energie voor iedereen*; Lemniscaat, Rotterdam 2004
44. zie o.a. Fogelson, Robert M.: *The fragmented metropolis, Los Angeles 1850-1930*, University of California Press, Berkeley/Los Angeles/Londen 1993
45. vgl. o.a. Mitchell, William J.: *City of Bits; Space, Place and the Infobahn*, The MIT Press, Cambridge/Londen 1996, p. 105
46. Koolhaas, Rem: *SMLXL, Uitgeverij O10, Rotterdam 1995, 1248-1264*
47. Kurokawa, Kisho: *Capsule Declaration*, in: *Space Design*, maart 1969, pp. 75-85
48. vgl. tevens De Cauter, Lieven: Kurokawa, Kisho: *Capsule Manifest*; in: Heynen, Hilde e.a.: *Dat is architectuur sleutelteksten uit de twintigste eeuw; O10 uitgeverij, Rotterdam 2001, alsmede*
49. De Cauter, Lieven: *De opkomst van de mobiliteitsmaatschappij - Van utopie naar heterotopia*; in: *Archis* 2-2000
50. Sorkin, Michael: *Life and death of great cities*; lezing gehouden op het symposium *City, Architecture and Journalism*, TU-Delft 1 oktober 1992
51. vgl. o.a. Graham, Stephen & Marvin, Simon: *Telecommunications and the city; Electronic spaces, urban places*, Routledge, Londen/New York 1996
52. vgl. in dit verband tevens Gillespie, Andrew & Richardson, Ronald: *Teleworking and the City; Myths of workplace transcendence and travel reduction*; in: Wheeler, James O. et al (red): *Cities in the telecommunications Age; The fracturing of geographies*, Routledge, New York/Londen 2000, pp. 228-245
53. Thrift, Nigel: *New Urban Eras and Old Technological Fears; Reconfiguring the Goodwill of Electronic Age*; in: *Urban Studies* Vol. 33, 1996 no. 8
54. Thrift, Nigel & May, Jon: *Introduction in: Timespace; geographies of temporality*, Routledge, Londen 2001, pp. 1-46
55. vgl. hier bijv. Boelens, Luuk: *Een voortreffelijk lichaam - de uitdagende schizofrenie van de stad*; in: *De Architect* maart 1994, alsmede
56. Boelens, Luuk: *Over eieren, mental maps en openbaarheid - een onmogelijke opgave?*; in: *Via Via*, Eindhoven in 1996
57. Boelens, Luuk: *De werkelijkheid is chaotisch maar wel gelaagd*; interview door Ivan Nio en Arnold Reijndorp; gepubliceerd in: *Groeten uit Zoetermeer*, NAI-Uitgevers, Rotterdam 1997
58. Geert Mak is hier slechts opgevoerd als voorbeeld (Mak, Geert: *Hoe God verdween uit Jorwerd*; Atlas, Amsterdam 1996).
59. Vgl. o.a. Frances Cairncross: *The death of distance*; Harvard Business School Press 1997
60. *The Revenge of geography*, in: *The Economist* maart 2003
61. vgl. o.a. Graham, Stephen & Marvin, Simon: *Splintering Urbanism - Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, Routledge, London & New York 2001
62. zie o.a. Boelens, Luuk: *Sturen door netwerken*, in: *S&RO* 2-04
63. vgl. o.a. De Volkskrant 18 december 2004
64. vgl. o.a. Atzema, Oedzge & Boelens, Luuk: *Holland 2020 - A space Odyssey naar de Randstad als een concurrerende regio en hoe dat te bereiken* (voor de minister van VROM 2004, nog nader te publiceren).
65. Dicken, Peter: *Global Shift - Reshaping the global economic map in the 21st century*, Sage Publications, Londen 2003
66. vgl. in dit verband ook Porter, M.E.: *The competitive advantage of nations*, The free Press, New York 1990
67. vgl. Bathelt, Harald, Glückler, Johannes: *Wirtschaftsgeographie*, Ulmer, Stuttgart 2002, pp. 170-182
68. zie o.a. Storper, Michael & Salais, Robert: *Worlds of Production - The action frameworks of the economy*, Harvard University Press, Cambridge Massachusetts 1997
69. vgl. in dit verband ook Bröcker, Johannes et al (ed.): *Innovation Clusters and Interregional Competition*, Springer, Berlin 2003
70. vgl. in dit verband tevens Taylor, Peter J.: *World City Network - A Global Urban Analysis*, Routledge, New York 2004
71. vgl. in dit verband tevens Schnabel, Paul (red.): *Individualisering en sociale integratie*, SCP, Den Haag september 2004
72. Brinkgreve, Christien: *Van huis uit - Individualisering en opvoeding*; in: Schnabel, Paul t.a.p., p. 51
73. Deze is volgens de Groningse socioloog Henk de Vos tussen 1975 en 200 zelfs met 50% gedaald (Vos de, Henk: *Geld en de rest - Over uitzwermingen, teloorgang van gemeenschap en de noodzaak van gemeenschapsbeleid*; in: *Sociologische Gids* 3, pp. 285-311
74. Coleman, J.S.: *Foundations of Social Theory*, 1990; op citaat in Völker, Beate: *Gemeenschap der burgers - Sociaal kapitaal in buurt, school en verenigingen*; Amsterdam University Press, Amsterdam 2005, p.15
75. vgl. Castells, Manuel: *The Rise of the Network Society*, Blackwell, MA Malden/Oxford 1996, pp. 1-28

Wies Sanders 6-1-2005 13:14

Met opmaak: opsommingstekens en nummering

- alsmede Castells, Manuel: *Urban Sociology in the Twenty-first Century - A Retrospective Perspective*; in: *The Castells Reader on Cities and Social Theory* (ed. Ida Susser), Blackwell, Malden Massachusetts 2002
72. vgl. Van Kempen, Ronald & Pinkster, Fenne: *Leefstijlen & Woonmilieuvoorkeuren*, Bergdrukkerij, Amersfoort 2002
 73. vgl. o.a. de bijdragen van Motivaction en Smart Agent in S&RO 06/2002
 74. Ministerie van VROM: *Mensen, Wensen, Bouwen - Nota Wonen in de 21ste eeuw*; VROM-uitgave, Den Haag 2000
 75. vgl. De Zeeuw, Friso in: *Op zoek naar een goedkoop huis*; in: *De Volkskrant* 11-12-2004
 76. vgl. o.a. Reijndorp, Arnold et al: *Buitenwijk - Stedelijkheid op Afstand*, NAI-Uitgevers, Rotterdam 1998, pp. 264-266
 77. Beck, Ulrich: *Risikogesellschaft - Auf dem Weg in eine andere Moderne*; Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main 1986
 78. vgl.o.a. Flap, Henk e.a.: *Gemeenschap, informele controle en collectieve kwaden*; in: Völker, Beate t.a.p., pp. 25-52
 79. vgl. in dit verband o.a. ook Loopmans, Maarten en De Maesschalck, Filip: *Naar een kosmopolitische agenda - Peter Taylor over globalisering en politiek in het wereldstedenennetwerk*; in: *Agora* 5/2004
 80. vgl. Cassese, A.: *International Law in a divided world*, Clarendon, Oxford 1986
alsmede: De Wit, C.H.: *Thorbecke en de wording van de Nederlandse natie* 1980
De tergend langzame discussie over de herinrichting van het binnenlands bestuur, inclusief de befaamde vierde bestuurslaag in de stadsregio's, laat zien dat men met zulke initiatieven op de verkeerde weg is.
 81. Brenner, Neil: *New State Spaces - Urban Governance and the rescaling of Statehood*; Oxford University Press, New York 2004
 82. vgl. hier ook Brenner, Neil: *Standortpolitik - State Rescaling and the New Metropolitan Governance in Western Europe*; in: *DISP* 152, Zürich 1/2003
 83. Brenner, Neil: *New State Spaces* t.a.p. pp. 274-280
 84. Van Ravesteyn, Nico et al: *Unseen Europe - A survey of EU politics and its impact on spatial development in the Netherlands*, Ruimtelijk Planbureau, NAI Uitgevers, Rotterdam 2004
 85. vgl. Held, David et al: *Global Transformations - Politics, Economics, Culture*, Polity Press, Cambridge 1999, pp. 53-54
 86. vgl. o.a. Schrijnen, Joost: *Simultaan schaken in de Zuidvleugel*; in: Dijkink et al. : *De Zuidvleugel van de Randstad - Instituten en discourses*; AME, Amsterdam 2002
 87. Held, David et al t.a.p.
 88. Salet, Willem & Bertolini, Luca: *Planning Concepts for Cities in Transition*; in: *Planning Theory and Practice* 2-2003
 89. vgl. Gualini, E.; *Planning and the intelligence of institutions*; Ashgate, Aldershot 2001
 90. Salet, Willem & Kreukels, Anton & Thornley, Andy: *Metropolitan Governance and Spatial Planning - Comparative Case Studies of European City-Regions*; Spon, Londen/New York 2003
Ook het stedenbouwkundig/planologische adviesbureau Urban Unlimited ontvangt inmiddels meer dan driekwart van zijn opdrachten van die buitengouvernementele organisatie in plaats van de reguliere overheid.
 91. vgl. Sandercock, Leonie: *Towards Cosmopolis*, Wiley, Londen 1998
 92. vgl. Mouffe, Chantal: *The Democratic Paradox*, Verso, Londen 2000
 93. Teisman, Geert: *Ruimte mobiliseren voor coöperatief besturen*; Over management in netwerksamenlevingen; Rotterdam: EUR 2001 (oratie)
 94. Schiphol Group: *Mainportvisie 2004*.....
 95. Provincie Zuid-Holland: *Stedenbaan Zuidvleugel*, Den Haag 2004
 96. Urban Unlimited & ZKA Consultants: *Heerlijk Heuvelland*, Rotterdam 2005 (in druk)
 97. vgl. www.minvrom.nl, dossier ontwikkelingsplanologie
 98. vgl. Boelens, Luuk: *De planologie en het tijd-ruimte-vraagstuk - Crisis van de corrigerende tegenbeweging*; gepubliceerd in *Archis* 10-91, pp. 40-45
 99. vgl. ook Dematteis, G.: *La composizione metropolitana*; in: *La città del mondo ed il futuro delle metropoli*; Electa XVII Triennale; pp. 33-42
 100. Waarmee overigens niet vraag gestuurd wordt bedoeld; een subtiel verschil door de aanwezige zekere distantie van de directe vraagontwikkeling uit oogpunt van algemeen ruimtelijk welzijn.

Literatuur

- Amin, Ash & Thrift, Nigel: *Cities - Reimagining the Urban*; Blackwell, Malden MA/Oxford 2002
- Augé, Marc: *Non-Places - Introduction to an anthropology of supermodernity*, translation John Howe; Verso, London/New York 1995
- Augé, Marc: *In the Metro*, Translated and with an Introduction and Afterword by Tim Conley; University of Minnesota Press, Minneapolis/London 2002
- Bachelt, Harald & Glückler, Johannes: *Wirtschaftsgeographie - Ökonomische Beziehungen in räumlicher Perspektive*, 2., korrigierte Auflage; Verlag Eugen Ulmer, Stuttgart 2003
- Barber, Benjamin R.: *Jihad versus Mc World - How Globalism and Tribalism are reshaping the World*; First Ballantine Books, New York 1995
- Barber, Stephen: *Fragments of the European City*; Reaktion Books, London 1995
- Boelens, Luuk: *Stedebouw en planologie - een onvoltooid project*; DUP, Delft 1990
- Boelens, Luuk (ed): *Nederland netwerkenland - een inventarisatie van de nieuwe condities van planologie en stedebouw*; NAI Uitgevers, Rotterdam 2000
- Boelens, Luuk en Sanders, Wies: *De grote KAN-Atlas - Mentale atlas van het stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen*; O10-Uitgevers, Rotterdam 2003
- Bosma, Koos: *J.M. de Casseres - De eerste planoloog*; Uitgeverij O10, Rotterdam 2003
- Boyer, Christine M.: *Cybercities - Visual perception in the Age of Electronic Communication*; Princeton Architectural Press, New York 1996
- Boyle, Paul e.a.: *Exploring Contemporary Migration*; Pearson, Harlow 1998
- Brenner, Neil: *New State Spaces - Urban Governance and the Rescaling of Statehood*; Oxford University Press, Oxford 2004
- Bock, Manfred: *Anfänge einer neuen Architektur - Berlages Beitrag zur Architektonischen Kultur der Niederlande im ausgehenden 19. Jahrhundert*; Staatsuitgeverij/Franz Steiner Verlag, Den Haag/Wiesbaden 1983
- Bröcker, Johannes et al (ed.): *Innovation clusters and interregional Competition*; Springer-Verlag, Berlin/Heidelberg/New York 2003
- Castells, Manuel: *The Rise of the Network Society - The Information age: Economy, Society and Culture*, Volume I; Blackwell, Cambridge MA/Oxford 1996
- Castells, Manuel: *The Power of Identity - The Information age: Economy, Society and Culture*, Volume II; Blackwell, Cambridge MA/Oxford 1997
- Castells, Manuel: *End of Millennium - The Information age: Economy, Society and Culture*, Volume III; Blackwell, Cambridge MA/Oxford 1998
- Cervero, Robert: *The Transit Metropolis - A Global Inquiry*; Island Press, Washington D.C./Covelo California 1998
- Cohen, Robin (1997): *Global Diasporas - an introduction*; University of Washington Press, Seattle
- Culot, Maurice et al (ed.): *Dynamic City*; Fondation pour l'Architecture/Skira, Brussel 2000
- Dicken, Peter: *Global Shift - Reshaping the global economic map of the 21st century*; Fourth Edition; Sage, London/Thousand Oaks/New Delhi 2003
- Drucker, Peter F.: *Met het oog op de toekomst - Economie, Mensen op het werk, Management en Organisatie*; Scriptum, Schiedam 1993
- Fischer, Claude S.: *America Calling - A social history of the telephone to 1940*; University of California Press, Berkeley/Los Angeles/Oxford 1992
- Fogelson, Robert M.: *The fragmented metropolis*, Los Angeles 1850-1930, University of California Press, Berkeley/Los Angeles/Londen 1993
- Ghent Urban Studies Team: *The Urban Condition - Space, Community and the Self in the contemporary metropolis*; O10 Publishers, Rotterdam 1999
- Graham, Stephen & Marvin, Simon: *Telecommunications and the City - Electronic Spaces, Urban Places*; Routledge, London/New York 1996
- Graham, Stephen & Marvin, Simon: *Splintering Urbanism - Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*; Routledge, London/New York 2001
- Gregory, Alexis: *The Golden Age of travel - 1880-1939*; Cassell, London 1998
- Harvey, David: *the Condition of Postmodernity - An Enquiry into the Origin of Cultural Change*; Blackwell, Malden MA/Oxford 1990
- Harvey, David: *Spaces of Capital - Towards a Critical Geography*; Routledge, New York 2001
- Held, David et al: *Global Transformations - Politics, Economics and Culture*; Blackwell, Cambridge MA/Oxford 1999

Heynen, Hilde et al (red.): *Dat is Architectuur - Sleutelteksten uit de twintigste eeuw*, Uitgeverij O10, Rotterdam 2001

Hubbard, Phil et al (ed): *Key Thinkers on Space and Place*; Sage, London/Thousand Oaks/New Delhi 2004

Katz, James E. & Aakhus, Mark: *Perpetual Contact - Mobile Communication, Private Talk, Public Performance*; Cambridge University Press, Cambridge UK 2002

Kempen, Ronald van & Pinkster, Fenne: *Leefstijlen & Woonmilieuvoorkeuren*; URU, Utrecht 2002

Koolhaas, Rem & Mau, Bruce: *S,M,L,XL - Office for Metropolitan Architecture*; O10 Publishers, Rotterdam 1995

Lynch, Kevin: *Das Bild der Stadt*; Vieweg, Braunschweig 1975

May, John & Thrift, Nigel: *Timespace - Geographies of temporality*; Routledge, London/New York 2001

Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ: *Nota Ruimte - Ruimte voor Ontwikkeling*, Den Haag 2004

Mitchell, William J.: *City of Bits - Space, Place and the Infobahn*; The MIT Press, Cambridge MA/London 1996

Pascoe, David: *Airspaces*, Reaktion Books, London 2001

Peters, Peter: *De haast van Albertine - Reizen in de technologische cultuur: naar een theorie van passages*; De Balie, Amsterdam 2003

Porter, Michael E.: *Competitive Advantage - Creating and Sustaining Superior Performance*; Free Press, New York, London, Toronto, Sydney 1985

Reijndorp, Arnold et al: *Buitenwijk - Stedelijkheid op Afstand*; NAI Uitgevers, Rotterdam 1998

Rifkin, Jeremy: *The Age of Access - How the shift from ownership to access is transforming capitalism*; Penguin Books, London 2000

Rifkin, Jeremy: *De waterstofeconomie - schone en duurzame energie voor iedereen*; Lemniscaat, Rotterdam 2004

Ritzer, George: *The Globalization of nothing*; Pine Forge Press, Thousand Oaks 2004

Rojek, Chris & Urry, John (ed.): *Touring Cultures - Transformations of Travel and Theory*; Routledge, London/New York 1997

Salet, Willem et al (ed.): *Metropolitan Governance and Spatial Planning - Comparative Case Studies of European City Regions*; Spon, London/New York 2003

Singelberg, Pieter et al: *H.P. Berlage - bouwmeester 1856-1934*; Haagse Gemeentemuseum, Den Haag 1975

Sieverts, Thomas: *Zwischenstadt - Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, 3., verbesserte und um ein Nachwort ergänzte Auflage*; Bertelsmann/Birkhäuser, Berlin/Basel/Boston/Berlin 1999

Soja, Edward W.: *Thirdspace - Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*; Blackwell, Malden MA/Oxford 1996

Storper, Michael & Salais, Robert: *Worlds of production - The action framework of the economy*; Harvard University Press, Cambridge MA/London 1997

Susser, Ida (ed.): *The Castells Reader on Cities and Social Theory*; Blackwell, Malden MA/Oxford 2002

Taylor, Peter J.: *World City Network - A global Urban Analysis*; Routledge, London/New York 2004

Urry, John: *Sociology beyond Societies - Mobilities for the twenty-first century*; Routledge, London/New York 2000

Urry, John: *Global Complexity*; Blackwell, Malden MA/Oxford 2003

Van Hear, Nicholas (1998): *New Diasporas - the mass exodus, dispersal and regrouping of migrant communities*; University of Washington Press, Seattle

Wheeler, James O. et al (ed.): *Cities in the Telecommunication Age - The fracturing of geographies*; Routledge, New York/London 2000

Zischka, Anton: *Het wereldverkeer door alle eeuwen - Geschiedenis, invloed en techniek van schrijven, seinen, drukken, rijden, varen en vliegen*; Nederlands Boekhuis, Tilburg 1951