



UVA-DARE (Digital Academic Repository)

Juryrapport "Goed gemaakt" (Canon Ruimtelijke Ordening)

Bakker, R.; Geurtsen, R.; Kloos, M.; Salet, W.; Schrijnen, J.; Vriesman, K.; Witsen, J.

Publication date

2010

Document Version

Final published version

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Bakker, R., Geurtsen, R., Kloos, M., Salet, W., Schrijnen, J., Vriesman, K., & Witsen, J. (2010). *Juryrapport "Goed gemaakt"* (Canon Ruimtelijke Ordening). Ministerie VROM/NIROV. <http://www.canonro.nl/upload/iets.pdf>

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.



CANON RO. 

JURYRAPPORT

‘Goed gemaakt’



Op zoek naar het ongrijpbare

Dat Nederland een door mensenhanden gemaakt land is, is een cliché, maar dat het verdraaid goed is gemaakt, daarvoor mogen we wel eens meer aandacht hebben.

Het ontgaat ons omdat onze blik blijft haken bij dingen, zoals monumenten en steden. Maar de samenhang ervan – van de plekken waar we wonen en werken, van water, natuur en steden, van snelwegen en ecoducten – kortom de ruimtelijke ordening van dat alles, die is veel minder grijpbaar.

Je moet insider zijn om te weten welke verhalen erachter zitten, hoe ingenieus het raderwerk van delta, grote rivieren, steden, boerenland, wegen en stegen in elkaar steekt. Hoe het zich ontwikkeld heeft en nog voortdurend in beweging is. Het lijkt wel of het nooit goed is – we maken polders en zetten die weer onder water, we kanaliseren beken en doen dan weer aan 'beekherstel'. En neem de stations in de grote steden – allemaal in verbouwing. Ruimtelijke ordening is een continuïteit story. Dus ook bron van voortdurende discussie. Waar leidt al dat ordenen nu eigenlijk toe? Hoe maakbaar is het land en hoe maak je het goed? Houdt dat nou nooit eens op – nee, dat houdt nooit op.

Dat maakt het moeilijk om een canon samen te stellen van iconen als onbetwiste hoogtepunten die statig uitrijzen boven hun tijd zoals een Willem van Oranje in de canon van de geschiedenis. Eigenlijk is ruimtelijke ordening ook een rotwoord, alsof je alles in het gelid probeert te zetten en daar staat het dan voor eeuwig. Ontwikkeling zou al beter zijn of planning, om te benadrukken dat het een poging is om vooruit te denken. Hoogtepunten zijn dan die acties, ideeën of resultaten die voor doorbraken zorgen, die nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken. Hoogtepunten kunnen ook lange lijnen zijn van gestage transformatie en verbetering.

Dat ziet er lang niet altijd spectaculair uit. Wie door de Amsterdamse Dapperbuurt loopt, zal niet onder de indruk zijn van de stedenbouw. Maar hier was wel het begin van de stadsvernieuwing. Het was een keerpunt in het grote verhaal van onze stedenbouw: hoe bestuurders in de jaren zestig oude binnensteden 'saneerden' om ze tot central business district om te toveren, en bewoners vervolgens het roer om kregen met 'bouwen voor de buurt'. Dat nam in heel Nederland een grote vlucht. Niet in het minst door het tot de verbeelding sprekende optreden van staatssecretaris (en daarna wethouder in Amsterdam) Jan – 'in geluk kun je niet wonen' – Schaefer.

Dergelijke verhalen achter iconen maken duidelijk dat planning in hoge mate mensenwerk is. Soms zelfs van echte helden, zoals Cornelis Lely, die zich tientallen jaren heeft ingezet om de Zuiderzeewerken tot stand te brengen. Het verhaal over 'zijn' IJsselmeerpolders maakt duidelijk dat goede ideeën niet genoeg zijn, goede regelingen zijn nodig, vaak ook geld en vooral eensgezindheid. Planologie – nog weer een ander woord voor hetzelfde – is overleggen, overleggen en doorzetten. En dan is ook nog een stabiel bestuur nodig dat niet – zoals in het geval van Lelystad en van toezeggingen over openbaar vervoer bij Vinexlocaties – beloftes niet na komt.

Letterlijk een plaatsbepaling

Die veelheid aan factoren die meespelen maakt de CanonRO.nl tot een spannend verhaal. Beter gezegd, het zijn vele spannende verhalen tegelijk. Zelden zijn iconen eenduidige wapenfeiten. Ze zijn met allerlei draadjes met elkaar verbonden. Daardoor is de eerste confrontatie met de iconen een ontregelende ervaring. Het vergt tijd om hun merites te peilen. Je moet je verdiepen in hun achtergronden.

Dat gold ook voor de jury bij de bespreking van de uit de publieksstemming voortgekomen favoriete top 75. Als professionals werden wij geacht daaruit een



vakkundige selectie te maken van de 35 allerbelangrijkste iconen. Maar hoe kun je greep krijgen op al die zich vertakkende verhalen, die vaak ook nog doorlopen tot aan de dag van vandaag? Welke momenten en feiten moet je selecteren? Moeten alle sectoren vertegenwoordigd zijn? Het is veilig en vertrouwd om de ruimtelijke ordening op te delen in mootjes van wonen, werken, recreatie en verkeer – maar vertelt dat het echte verhaal? Moeten alle delen van Nederland aan bod komen? Hoe ver ga je terug in de tijd – wanneer begint ruimtelijke ordening? Is dat het moment dat (in 1941) een Rijksdienst voor het Nationale Plan in leven wordt geroepen? Gaat het om rijksruimtelijke ordening? Of moet je beginnen bij de waterschappen, die al sinds de middeleeuwen ‘van onderop’ aan Nederland vorm hebben gegeven? Of bij de Romeinen, die met belangrijke verbindingswegen en grensposten piketpaaltjes sloegen?

Ruimtelijke ordening en ruimtelijke projecten hebben een door de tijd veranderende betekenis. Ook de opgaven waar de ruimtelijke ordening voor gesteld wordt veranderen. De overtuiging van de jury is dat in de CanonRO.nl alleen die iconen thuishoren die de tand des tijds hebben doorstaan en door de tijd heen ook nu nog betekenisvol zijn. Het moeten tastbare resultaten zijn – geen personen, instrumenten, nota's, wetten. Uiteindelijk tellen de concrete resultaten, dat is wat de

bewoners en bezoekers van dit land ervaren van ruimtelijke ordening.

De jury heeft concrete plekken als uitgangspunt genomen, in het besef dat ze niet los te zien zijn van de mensen, instrumenten, wetten en politiek die daarachter schuilgaan. De toelichtingen bij de iconen geven deze geschiedenissen weer in hun meest beknopte vorm. Ze zijn daarmee niet uitputtend beschreven. Zo beknopt als ze zijn, roepen ze hopelijk wel bewondering op en nieuwsgierigheid naar verdere achtergronden.

Tegenspraak mag ook. Want tijdens het jureren werd duidelijk dat niemand het laatste woord kan claimen – ook een vakjury niet. Ruimtelijke ordening leeft bij de gratie van permanente discussie over waarde en waardering. Daarom is de CanonRO.nl geen in kalfsleer gebonden boek. De website, waarop de ene verhaallijn je verleidt om naar de andere te surfen, is een toepasselijker medium. Daarop kan iedereen de samenhang van de iconen van de ruimtelijke ordening onderzoeken en becommentariëren. De jury roept de makers van de CanonRO.nl – het ministerie van VROM en het Nirov - daarom op om door te gaan. Deze canon is geen eindpunt maar moet start zijn van hernieuwd bewustzijn van het belang van ruimtelijke ordening. De verzamelde iconen moeten gebruikt worden als inzet voor verdere discussie en educatie.

Grote verhalen

De CanonRO.nl is een verhaal dat op vele manieren te vertellen is. Met grote en kleine verhaallijnen. Het opknippen in iconen heeft het gevaar in zich dat alleen de kleine incidenten in beeld komen – dat ene plaatje dat het verhaal illustreert. Daarom is het goed om enkele grote, overkoepelende verhalen voorop te zetten.

De Nederlandse ruimtelijke ordening is allereerst een verhaal over een belangrijke Noordwest-Europese delta, over het allesbepalende water, zowel van de grote rivieren als kleinere beken in het zuiden en oosten, en aan de andere kant de zee. Een verhaal van deltawerken en dijken, maar ook steeds een testcase hoe wij met natuur en milieu omgaan. Zetten we alles naar eigen hand, of bewegen we mee met het water en geven we ruimte aan natuurlijke processen?

De doorlaatbare stormvloedkering van de Oosterschelde was een kantelpunt in het denken daarover. En nu zien wij overal in den lande projecten van beekherstel en natuurontwikkeling. Samen met het programma ‘Ruimte voor de rivier’ en natuurontwikkeling in uiterwaarden verandert dit het beeld van ons land – grilliger, ruiger, minder recht en strak. Daarachter gaan ook veranderende instituties schuil: de ingenieurs van Rijkswaterstaat



zijn niet langer allesbepalend, de waterschappen geen onaantastbare koninkrijkjes meer. Dit is het verhaal dat schuilt achter iconen zoals de Brabantse beken Beerze en Reusel, de Deltawerken en Waddenzee. Maar netzogoed is het de achtergrond van de natte komgronden van de Tielerwaard, al staat bij dat icoon dat het markant is voor ruilverkaveling en landinrichting. Een heel duidelijke lijn loopt er natuurlijk ook naar de welvaart die we te danken hebben aan de florerende haven- en Hanzesteden.

Dat is het tweede grote verhaal, de Nederlandse stedenbouw. Moderne stedenbouwers wordt een overdreven maakbaarheidsdenken verweten – zie de iconen Nagele, Plan Berlage en Lijnbaan – maar vierhonderd jaar geleden al dokterde Simon Stevin aan het ontwerp voor een ideaalstad. Hij redeneerde vanuit optimalisering in militaire termen – een zo efficiënt mogelijk te verdedigen stad. Een veel mercantieler en meer uit waterbeheer bedachte variant was de Amsterdamse grachtengordel. Toen al was stedenbouw een exportprodukt: honderden steden over de hele wereld zijn gebaseerd op de Hollandse ideaalstad. Net zoals later – voor de Tweede Wereldoorlog – de zogenaamd wetenschappelijk geplande stad á la het Amsterdamse Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) furore maakte, en nu 'Vinex' een begrip is tot in China toe. Typerend was steeds het denken in

neutrale stramien; Nederland is niet het land van monumentale assen en allesoverheersende paleizen. Humane stedenbouw staat voorop. Welke kritiek ook mogelijk is op de opeenvolgende generaties van grote uitbreidingswijken sinds de wederopbouw, het blijft een prestatie van Canon-formaat dat de bouwexplosie van 3 miljoen woningen midden jaren zestig naar 7 miljoen woningen nu in beheersbare en leefbare banen is geleid.

Zorgvuldige stadsvernieuwing – 'bouwen voor de buurt' – in plaats van kaalslag speelde daarbij een belangrijke rol, inclusief behoud van detailhandel in de stad om leegloop naar grootschalige 'weidewinkels' te voorkomen.

In het rijksbeleid staat nu de 'internationale concurrentiepositie' van Nederland centraal. Sprake is van de Randstad als metropool, Den Haag als internationaal centrum van rechtspraak, de Amsterdamse Zuidas als internationaal zakendistrict. Hoe kunnen we daarbij de kwaliteit van leef- en werkmilieu hooghouden? We kunnen lering trekken uit de wapenfeiten van de CanonRO.nl. Hoe vorige generaties grote opgaven tegemoet traden: behoedzaam maar niet bangelijk.

Sterk verbonden met dit grote stedelijke verhaal is het 'groene' verhaal. Zoals het Groene Hart met de Randstad. Stad en land vormen in Nederland – nog steeds, in grote delen – mal en contramal. Of dat

voor de toekomst ook het beste is, is vers twee, maar met de CanonRO.nl in de hand kunnen we constateren dat deze aanpak grote kwaliteiten heeft opgeleverd waar we zorgvuldig mee moeten omgaan. Dat de grote polders ten zuiden van Amsterdam op vijf minuten fietsen van de Zuidas liggen is fenomenaal. Om dat te bereiken is de moed nodig om beleid decennialang stug vol te houden. Persoonlijke moed, zoals blijkt uit het icoon Midden-Delfland, het groene gebied tussen Westland, Delft en Rotterdam dat in de jaren zeventig en tachtig met hand en tand verdedigd werd door gedeputeerde Borgman.

Nog heroïscher is het verhaal van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Niet in persoonlijke zin, maar conceptueel gezien: het idee om over heel Nederland één grote structuur van natuurgebieden tot stand te brengen kan niet anders dan ontzagwekkend worden genoemd. Een monument van maakbaarheidsdenken, geheel passend bij de grootschalige 'groene' traditie van ruilverkaveling, landinrichting en reconstructie. Allemaal enorme ondernemingen die, al zijn ze omstreden, sterk de inrichting van het Nederlandse platteland hebben bepaald en dus een plek hebben in de CanonRO.nl. Om op zijn minst verder te kunnen strijden over de goede en slechte kanten ervan.



Het vierde overkoepelende verhaal vertelt over de verbindingen, de infrastructuur variërend van Romeinse wegen tot aan trekvaarten en Betuwelijn. Ook hier is water lange tijd de dominante factor geweest. Pas halverwege de negentiende eeuw vindt de omslag plaats van Nederland als watertransportland naar wegtransportland. Het is fascinerend hoe spoorwegen zich ontwikkeld hebben; in de negentiende eeuw zijn in een razend tempo heel veel regionale spoor- en tramlijnen aangelegd maar vervolgens ook grotendeels weer verdwenen. Op dit moment ontwikkelen stations zich tot de belangrijkste knooppunten in stedelijke netwerken en speelt de ontwikkeling van regionaal openbaar vervoer daarbij weer een belangrijke rol, zoals bij RandstadRail in het zuidelijk deel van de Randstad. Dat alle grote stations nu een grondige metamorfose ondergaan is voor deze CanonRO.nl een ware cliffhanger. Zullen deze sleutelprojecten een volgende canon halen?

De slogan van de laatste decennia – ‘Nederland distributieland’ – wijst op het toenemend belang van internationale netwerken en op de sterke relatie tussen infrastructuur en economische structuur. De Betuwelijn en Hoge Snelheidslijn (HSL) zijn niet los te zien van het economisch belang van de Rotterdamse haven en Schiphol.

Is het hierbij de ordening en infrastructuur die de economie stimuleren of andersom, stuurt de economie de ordening? In een van de werksessies voor het opstellen van de groslijst van iconen speelde deze vraag een belangrijke rol. De geschiedenis heeft de vestiging van Shell in Moerdijk als afschrikwekkend voorbeeld, hoe de kracht van economische belangen dwars door nationaal ruimtelijk beleid heen kunnen heen breken. In dit geval het beleid om het groene gebied rond Moerdijk open te houden. Niets iets om trots op te zijn en daarom niet in deze canon. Toch leidde dit incident er wel toe dat het instrumentarium van de ruimtelijke ordening verbeterd werd en is het daarom waard gememoreerd te worden. Dankzij de ‘Planologische Kernbeslissing’ (PKB) kreeg inspraak op een vroeg moment (in 1968) een stevige plek in ruimtelijk beleid. Ongewenste ontwikkelingen kunnen sindsdien worden aangevochten en tegengehouden. Dat sturing in de ruimtelijke ordening daarmee een probleem op zich werd, met stroperige procedures en ook veel bestuurlijke spaghetti, behoeft geen betoog. Het is een tweede cliffhanger bij deze canon dat nu onder invloed van de economische crisis deze democratisering weer wordt beperkt en de spaghetti een beetje opgeruimd omdat het sneller moet. Zal het ook beter gaan?

Verskil in tempo

De grote verhalen helpen om het belang van de iconen in perspectief te zetten. Toch blijven ze moeilijk tegen elkaar af te wegen, door grote verschillen in schaal en ‘tempo’. Sommige ontwikkelingen gaan heel snel en zijn bij wijze van spreken alweer verdwenen tegen de tijd dat de tweede druk van deze canon zou verschijnen. Andere ontwikkelingen zijn zo traag dat je niet weet waar ze beginnen of eindigen. Mest van intensieve veeteelt (overbemesting) heeft sluipenderwijs het grondwater van de zandgronden in Brabant en Gelderland vervuild. Voor we het goed in de gaten kregen, was het eigenlijk al te laat. De ‘reconstructie’ die daar nu plaatsvindt moet daar een eind aan maken. Pas over een paar generaties weten we of het gelukt is. De omloopsnelheid van wat we bouwen is veel hoger dan die van de ondergrond. Ergens daartussenin zit de omloopsnelheid van netwerken, de wegen, spoorwegen, kanalen en vaarten.

Dit onderscheid in hoog- en laagdynamische processen – de lagenbenadering – helpt om uit te sorteren welke iconen van belang zijn. Ruimtelijke ordening gaat over grotere lijnen, langere processen op grotere schaal, en dat is ook waar de CanonRO.nl over gaat.



De jury heeft gesproken

De jury was aan spelregels gebonden om van 75 publiekslievelingen tot een selectie van 35 iconen te komen. Maar met speelruimte om eigen accenten te plaatsen, lievelingen te schrappen, samen te voegen en door het publiek weggestemde iconen terug te halen. Die vrijheid hebben wij ook daadwerkelijk benut. Want onze inzet was niet om simpelweg het aantal te halveren maar om tot verdere verdieping te komen. Zoals de publieksvoorkeur iets zegt over wat van waarde wordt bevonden, zo zegt dit oordeel van vakmensen ook iets. Dat is niet het laatste woord; het is een verdere stap in discussie en het tot de kern afpellen van de geschiedenis van het vak om te ontdekken wat van waarde is. De CanonRO.nl is daarmee geen eindpunt maar voert naar de toekomst – hoe zal het verdergaan, hoe behouden we in de ruimtelijke ordening wat van waarde is, hoe ontwikkelen we nieuwe waarde?

Wat deze canon aan het licht brengt, is het belang van goede ruimtelijke planning. We begonnen met de constatering dat Nederland een verdraaid goed gemaakt land is en dat we daar meer oog voor zouden moeten hebben. Deze waardering van de iconen houdt een verplichting in: wij moeten dezelfde durf, inventiviteit, en verbeeldingskracht aan de dag leggen als uit de iconen spreekt. En

waarschijnlijk nog een extra portie doorzettingsvermogen, willen we de kwaliteit van het land hoog houden. Uit de iconen spreekt het belang van goed ontwerp, goede regelgeving, goed bestuur en bovenal betrokkenheid. Dertig jaar doorzetten tot die Afsluitdijk er ligt! Kom daar nog eens om.

Wij zijn met ons allen schatplichtig aan dat verleden, we moeten net zo zorgvuldig en gewetensvol met toekomstige ontwikkelingen omgaan. Dat betekent: geen vluggertjes of eenzijdige benaderingen. Gaan voor het volle pond. Het in ieder geval net zo goed doen als onze iconen, liefst nog beter, nog meer vernieuwend en inspeland op de grote opgaven waar we voor staan.

De jury:

Riek Bakker (voorzitter)
Rein Geurtsen
Maarten Kloos
Willem Salet
Joost Schrijnen
Kees Vriesman
Jenno Witsen

a/b van SS Rotterdam, mei/juni 2010



Riek Bakker (1944) is landschapsarchitect en stedenbouwkundige. Zij begon haar loopbaan bij Bureau Zandvoort. In 1977 richtte zij met haar collega Ank Bleeker een bureau voor tuin- en landschapsarchitectuur op. Van 1986 tot 1991 was zij Directeur Stadsontwikkeling te Rotterdam en van 1991 tot 1993 Directeur Dienst stedenbouw en Volkshuisvesting te Rotterdam. In 1994 was Riek Bakker medeoprichter van BVR (Bakker en Van Rijs) waar zij directeur was tot 2007. In de periode 1997 - 2001 was zij hoogleraar Stedenbouwkunde aan de Technische Universiteit Eindhoven. In 2004 richtte zij Riek Bakker Advies op van waaruit zij tot op de dag van vandaag haar projecten leidt.

Jenno Witsen (1927) is jurist en was gedurende 26 jaar verbonden aan de Rijksplanologische Dienst, waarvan de laatste 7 jaar (1983-1990) in de functie van directeur-generaal van de ruimtelijke ordening. Na afloop van zijn ambtelijke loopbaan is hij enkele jaren aan de Radboud Universiteit Nijmegen verbonden geweest als bijzonder hoogleraar. In 1992 ontving hij een eredoctoraat in de planologie van de Universiteit van Amsterdam. Jenno Witsen is Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw, Officier in de Orde van Oranje Nassau en drager van de Hudigpenning. Hij heeft een aantal publicaties over ruimtelijke ordening en milieu op zijn naam staan en in 2007 publiceerde hij de Bommel Reisgids.

Willem Salet (1951) studeerde sociologie en planologie aan de Universiteit Utrecht (1975 en 1977). Hij werkte geruime tijd bij de WRR. In 1994 werd hij hoogleraar Local Governance aan de TU Delft. Sinds 1995 is hij als hoogleraar Planologie verbonden aan de Universiteit van Amsterdam. Daar werd hij wetenschappelijk directeur van het onderzoeksinstituut Amsterdam Studycentre for the Metropolitan Environment AME (1997-2003). In 2007 werd hij voorzitter van de Association of European Planning Schools AESOP. Willem Salet is gespecialiseerd in ruimtelijke planning, ruimtelijke vraagstukken van grootstedelijke gebieden en strategische ruimtelijke projecten. Hij heeft veel internationaal onderzoek verricht naar deze vraagstukken.

Kees Vriesman (1944) heeft in de publieke sector onder andere gewerkt als directeur-generaal RO bij VROM en als algemeen directeur Staatsbosbeheer. In de private sector heeft hij onder andere gewerkt als directeur (internationale) Huisvesting en Vastgoed bij de ABNAMro. Kees Vriesman was recent waarnemend burgemeester van Den Helder en vervult momenteel diverse bestuursfuncties, waar onder die van voorzitter van de Milieufederatie Noord-Holland en voorzitter van de Stichting BouwKwaliteit.

Rein Geurtsen (1943) is architect en directeur van het stedenbouwkundig bureau Rein Geurtsen & Partners b.v. bureau voor stadsontwerp, in Rotterdam. Hij heeft als docent Stedenbouwkundig Ontwerp & Stedenbouwgeschiedenis aan de TU Delft gewerkt en is gastdocent geweest aan de universiteiten van Amsterdam, Eindhoven, Groningen, Rotterdam en aan de Architectuuropleidingen van Parijs, Bordeaux, Nancy, Milaan, Barcelona, Hasselt, Aken, Hamburg, Amsterdam, Arnhem, Groningen, Rotterdam, Tilburg en Maastricht. Van 1988-1995 werkte Rein Geurtsen als hoofdstedenbouwkundige bij de gemeente Maastricht.

Maarten Kloos (1947) studeerde bouwkunde aan de Technische Universiteit Delft. Hij is directeur en medeoprichter van ARCAM, het Architectuurcentrum Amsterdam en doceerde architectonische vormgeving aan de TU Delft en aan diverse academies. Maarten Kloos heeft gewerkt als hoofd van de afdeling Architectuur aan de Academie van Bouwkunst in Amsterdam, leverde bijdragen aan diverse publicaties en zat in verschillende jury's en adviescommissies. Hij was curator van de expositie Remaking.NL die ten tijde van de Expo 2000 in Hannover te zien was en directeur Cultuur van de Ronde van het Groene Hart. Hij is bestuurslid van de Stichting Het Van Doesburghuis in Meudon en de Stichting European Nederland, en is in 2009



toegetreten tot de Raad van Toezicht van de Amsterdamse Hogeschool voor de Kunsten. In 2000 ontving hij de Rotterdam-Maaskantprijs.

Joost Schrijnen (1947) is stedenbouwkundige en studeerde Bouwkunde aan de TU Delft. Schrijnen is programmadirecteur voor de ontwikkeling van de Zuidwestelijke Delta. Daarnaast is hij deeltijd praktijk hoogleraar Strategie & Planning aan de faculteit Bouwkunde te Delft. Hij was projectdirecteur structuurvisie bij de Gemeente Almere en directeur ruimte en mobiliteit bij de Provincie Zuid-Holland. Hij is lid van het bestuur van de Stichting Rotterdam Maaskant, de Stichting Architectuur Biënnale en voorzitter van het center for contemporary art Witte de With in Rotterdam. Voorheen was hij onder meer lid van de directie van de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting Rotterdam.



DE ICONEN

Rijksstraatwegenplan



Markant voor: Systemsprong van verkeer over water naar verkeer over de weg

Na de centralisatie van het landsbestuur werd aan het begin van de negentiende eeuw, nog onder invloed van Napoleon, begonnen met een stelsel van rijksstraatwegen à la het Franse stelsel van routes impériales. Die werden door het Rijk gefinancierd. Tot die tijd waren de meeste Nederlandse wegen onverhard. Een groot deel van het vervoer ging in Nederland – in tegenstelling tot landen als Frankrijk - over water. De trekschuit was een populair vervoermiddel. In 1814 was er een eerste plan voor wegen op rijkskosten. Aanleg van verharde wegen vond met name plaats in gebieden waar voldoende economische activiteit de aanleg aantrekkelijk maakte. Ook belangrijke routes naar

het buitenland werden verhard, bijvoorbeeld die door de Provincie Overijssel naar Duitsland. Op de rijkswegen werd tol geheven. Zo waren er bijvoorbeeld op de weg van Zwolle naar Enschede twaalf tollens. De tolheffing was soms zo aantrekkelijk, dat het leidde tot particuliere wegeaanleg. In 1821 waren er ruim veertig rijksstraatwegen. Aanleg en onderhoud ervan raakten op de achtergrond toen in de tweede helft van de negentiende eeuw de aanleg van spoorwegen veel kapitaal en aandacht opslokte. Door de komst van de auto werd vanaf 1927 de uitbreiding van het rijkswegennet planmatig aangepakt met het eerste Rijkswegenplan voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Nu zijn de rijksstraatwegen nauwelijks meer als apart netwerk te herkennen. Ze zijn veelal opgenomen in de stedelijke bebouwing en alleen nog door hun straatnamen als (rijks)straatweg herkenbaar.

Plek: weg Zwolle Enschede

Periode: Vanaf 1814

Zuid-Willemsvaart



Markant voor: Waterwegen als drijvende kracht voor ruimtelijke ontwikkeling

Veel meer dan door een netwerk van wegen is de ontwikkeling van Nederland bepaald door de aanleg van waterwegen in allerlei soorten en maten. Door het wegnemen van bochten uit rivieren (kanalisatie), vaak gecombineerd met uitdieping en de bouw van stuwen, werden rivierwaterstanden beter controleerbaar en de rivieren beter bevaarbaar gemaakt. De meeste rivieren in Nederland zijn op dergelijke wijze gekanaliseerd. De aanleg van geheel nieuwe kanalenstelsels stimuleerde de bereikbaarheid en daarmee de ontwikkeling van afgelegen industriegebieden. Een uitgebreid stelsel van 17e-eeuwse trekvaarten is lange tijd van vitaal belang geweest voor verkeer tussen de belangrijkste Nederlandse steden: intercity's avant la lettre. De geschiedenis van de Zuid-Willemsvaart



is karakteristiek voor de latere ontwikkeling. Eind achttiende eeuw had aanleg ervan als doel stadsmest uit 's-Hertogenbosch aan te voeren en daarmee de Peel en de Kempense heidevelden te ontginnen. Begin negentiende eeuw heeft Koning Willem I de Zuid- Willemsvaart laten moderniseren, zoals hij ook elders de aanleg van kanalen ter hand nam (het Noordhollands Kanaal bijvoorbeeld) om bedrijvigheid te stimuleren. Hij maakte de Zuid-Willemsvaart breder, dieper en rechter en trok haar door als verbinding tussen Maastricht en 's-Hertogenbosch. In 1915 besloot de Nederlandse regering tot uitbreiding van het netwerk van kanalen, onder leiding van Cornelis Lely, en kanalisatie van de Maas. Vanaf 1930 zijn door Rijkswaterstaat de Twentekanal en het Amsterdam-Rijnkanaal gegraven en werd de Maaskanalatie voortgezet. Voor de ontwikkeling van onze belangrijkste havens zijn de Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal van doorslaggevend belang geweest. Havens, rivieren en kanalen vormen nu een grensoverschrijdend netwerk dat van primair belang is voor de Nederlandse economie.

Plek: Zuid-Willemsvaart in Brabant

Periode: Vanaf begin 19e eeuw

Nieuwe Hollandse Waterlinie



Markant voor: De invloed van het 'militaire landschap' en omgang met cultuurhistorie

De Nieuwe Hollandse Waterlinie is een verdedigingslinie, aangelegd tussen 1815 en 1940. Met een ingenieus stelsel van watergangen, sluizen en schotten kon het lage land tegen vijanden worden beschermd door het onder water zetten van zogenaamde inundatievelden.

De verdedigingslinie werd op kwetsbare plekken versterkt met forten en loopt van Muiden tot aan de Biesbosch. Zij vervangt de Oude Hollandse Waterlinie die in de zeventiende en achttiende eeuw is aangelegd en ten oosten van Utrecht loopt van Muiden via Woerden en Goejanverwellesluis tot Gorinchem. De waterlinies volgen het principe van punt (fort) – lijn (verbinding) – vlak (inundatieveld en

schootsveld). De waterlinies, inclusief de Stelling van Amsterdam, hebben een structurerende werking gehad op waar er wel en niet gebouwd mocht worden. Dat is goed te zien aan de noordwestelijke ontwikkelingsrichting van de stad Utrecht: niet naar het oosten, waar de inundatievelden open moesten blijven.

De Nieuwe Hollandse Waterlinie is tegenwoordig cultureel erfgoed en opnieuw bepalend voor de inrichting van het landschap op basis van cultuurhistorische waarden.

De spanning tussen historie en oprukkende verstedelijking – bijvoorbeeld tussen Muiden en Utrecht – dwingt tot innovatieve oplossingen om aan beide recht te doen. Ook andere linies komen steeds meer in de belangstelling te staan, zoals in Zeeuws-Vlaanderen de Staats-Spaanse Linies uit de zestiende en zeventiende eeuw. Het historische 'militaire landschap' omvat echter veel meer dan alleen (water)linies en is alom aanwezig voor wie het weet te zien. Dat varieert van militaire oefenterreinen en vliegvelden tot sporen van de Atlantikwall die tijdens de Tweede Wereldoorlog gebouwd werd. Ook op kleinere schaal zijn defensiebelangen bepalend geweest, getuige de vele singels om binnensteden. Deze vervingen de eerdere stadsmuren en stadsbolwerken toen deze hun militaire waarde eind negentiende eeuw verloren.



Plek: Van Muiden tot aan de Biesbosch
Periode: Aanleg 1815 – 1940

Bolwerkparken van Zwolle



Markant voor: Herontwikkeling oude militaire bolwerken

Tot aan de Napoleontische tijd was Nederland een stedenland. Het werd bestuurd door autonome steden, met eigen munten, rechten, wetten en accijnzen. In de loop van de negentiende eeuw werd dit stelsel geleidelijk omgevormd tot een gecentraliseerde nationale bestuursvorm en verloren steden veel van hun rechten.

In de meeste steden was de militaire functie van de vestingwerken al veel eerder komen te vervallen, maar toen de vestinggordel ook haar functie als accijnsgrens en tolpoort kwijt raakte konden de

vestingwerken worden geslecht. Vaak werden ze verkocht en verkwanseld, maar er zijn ook steden als Arnhem, Den Bosch, Deventer, Haarlem, Leeuwarden, Nijmegen, Maastricht en Utrecht waar de vestinggordel werd omgebouwd tot een groene stedelijke oase, een arcadisch landschap, met publieke wandelparken.

Voor het eerst was de stedelijke burgerij bevrijd van de knellende vestingwerken en kon men genieten van de landschappelijke weelde van de parkengordel en het uitzicht op het open ommeland. Parkaanleg werd gecombineerd met de bouw van luxueuze stadsvilla's, die als fraaie witte paviljoens in het groen werden ingebed. Ruim een eeuw later kunnen we constateren dat de bolwerkparken behoren tot de meest duurzame stedelijke milieus die we kennen.

De kroon wordt hier onbetwist gespannen door de Stadskroon van Zwolle. Deze reeks Bolwerkparken is een van de fraaiste voorbeelden, door de ongekend gave staat waarin ze verkeren, door de variatie en de ruimtelijke samenhang. De herkenbaarheid, nog steeds, van de oude vestingwerken herinnert eraan dat van oudsher defensie een sterk stempel heeft gedrukt op de ruimtelijke ordening in Nederland. Buiten de steden hebben militaire linies, zoals Oude en Nieuwe

Hollandse Waterlinie, de inrichting bepaald van grote delen van Nederland.

Plek: Zwolle
Periode: Rond 1890

Naardermeer



Markant voor: Natuurbeheer

Het Naardermeer is een beschermd natuurgebied in het Gooi, gelegen tussen Muiderberg, Naarden, Hilversumse Meent en Weesp. Het is een plassengebied met riet, hooiland en moerasbos. Het biedt plaats aan veel en soms unieke moerasplanten en -dieren.

Het had ook anders kunnen zijn: de gemeente Amsterdam opperde in 1904 om het meer vol te storten met huisvuil. Jac.P. Thijsse verzette zich



tegen dit plan en stelde voor om het Naardermeer door een vereniging te laten aankopen als een te beschermen natuurmonument. De gemeente voerde het vuilstortplan niet uit omdat er goedkopere oplossingen gevonden werden. Desondanks zette Thijsse het streven tot aankoop door, wat uiteindelijk leidde tot de oprichting van de Vereniging Natuurmonumenten en de aankoop van het Naardermeer in 1905.

We kunnen deze aankoop beschouwen als startpunt van grootschalig georganiseerd natuurbeheer in Nederland. Natuurbeheer heeft zich overigens de laatste decennia ontwikkeld tot natuurontwikkeling. Dat begon in de Oostvaardersplassen en langs de grote rivieren, waar de natuur haar gang mocht gaan. Steeds vaker worden natuurgebieden op de schop genomen met als doel de beste condities te scheppen voor een dergelijke dynamiek.

Doel is een (min of meer) zichzelf instand houdend natuurlijk systeem mogelijk te maken dat past bij die plek.

Plek: Naardermeer

Tijd: 1905

Amsterdam Zuid, Plan Berlage



Markant voor: Grootschalige stadsuitbreiding en stedenbouw

Het Plan Zuid dat Berlage in 1914 presenteerde voor ontwikkeling van het gebied ten zuiden van Amsterdam was één van de eerste grootschalige uitbreidingsplannen en in ieder geval het meest toonaangevende. Conform dit plan werd tussen 1917 en 1940 de wijk Nieuw Zuid gebouwd.

Het plan was markant voor de opkomst van stadsesthetiek in de eerste helft van de twintigste eeuw. Voor het eerst werd volkshuisvesting op een architectonisch voetstuk geplaatst. Hier werd ook voor het eerst een grootschalig stadsdeel gerealiseerd op basis van één integraal plan en van een coherente stadspolitieke visie. Nog niet eerder kwam op zulke grote schaal woningbouw van woningcorporaties tot stand. Deze nu zeer gewilde woonwijk kent een kwaliteit die duurzaam bleek. Zowel de bebouwing, als openbare voorzieningen en openbare ruimte worden hoog gewaardeerd.

Het stedenbouwkundige vocabulaire van straten, pleinen, boulevards, kanalen en parken smeedt de diversiteit van de architectuur tot één geheel. Toen omstreeks 1930 bleek dat Amsterdam veel sneller en groter zou groeien dan in 1914 voor mogelijk was gehouden, werd op aanraden van Berlage Cornelis van Eesteren als gemeentelijke stedenbouwkundige aangetrokken. In diens Algemene Uitbreidingsplan van 1934 werd de koers verlegd. De besloten en eindige stad van Berlage werd omgebouwd tot een stad die zich zonder beperkingen kon uitbreiden.

Na de oorlog nam het bouwen van uitbreidingswijken een grote vlucht, niet alleen in Amsterdam maar in het gehele land, omdat er een groot woningtekort was. Dat dit planmatig in



uitbreidingswijken gebeurde – en niet hapsnap met particulier initiatief – had te maken met verschillende factoren. Een praktische kwestie was de zompige bodemgesteldheid in grote delen van het land die noodzaakte tot een georganiseerde aanpak op grotere schaal. Gemeenten speelden een belangrijke rol in het bouwrijp maken van de grond. Maar minstens zo bepalend was de grote rol die de Woningwet toebedeelde aan woningbouwverenigingen. Plus het restrictieve ruimtelijke beleid dat het rijk oplegde, dat dwong tot compact bouwen, zo dicht mogelijk bij de stad. Dat was niet alleen goed voor versteviging van het draagvlak van de stad maar ook voor de boeren.

Die hielden zo ruimte voor schaalvergroting. Al is voor alle uitbreidingswijken hun grote schaal kenmerkend, door de decennia heen verandert wel de inrichting van de wijken. In de wederopbouw van 1945 tot de jaren zestig stond de wijkgedachte centraal, met de gemeenschap en sociale cohesie in overzichtelijke buurten met buurtwinkeltjes als uitgangspunt. Vooral in Rotterdam is te zien hoe 'stempelbouw' - met steeds dezelfde opbouw van straten en stroken laag- en hoogbouw leidde tot een repeterend en uniform stedenbouwkundig patroon.

Onder invloed van het Nieuwe Bouwen, nieuwe technieken en standaardisatie werden de stempels veelal ingevuld met doorzon- en portiekwoningen,

die typerend zijn voor de Nederlandse woningbouw. Vanaf begin jaren zestig tot midden jaren zeventig vindt op grote schaal hoogbouw plaats in de vorm van galerijflats. Deze riepen veel weerzin op, waardoor vrij snel een omslag plaatsvond naar het bouwen van huizen met tuintjes aan kleinschalige woonerven in de zogenoemde 'bloemkoolwijken'. Na de grote recessie waardoor de woningbouw in de jaren tachtig op een laag pitje kwam te staan, kwam begin jaren negentig een weer meer op de traditie geënte stedenbouw op, die daarna in veel Vinexwijken geperfectioneerd werd. In een aantal gevallen keren monumentale straatwanden en assen zoals in Plan Berlage terug. Daarmee is de cirkel rond. Toch heeft dit verhaal een open einde, want er staat nog de nodige woningbouw geprogrammeerd. Worden dat weer uitbreidingswijken?

Plek: Amsterdam-Zuid

Periode: 1914 – heden

Tuindorp Heveadorp



Markant voor: Dorps ideaal voor volkshuisvesting
Tuindorpen zijn stadswijken met een typisch dorps karakter – geënt op Ebenezer Howards Garden Cities of Tomorrow (1898), maar wel drastisch anders uitgewerkt. Vooral tussen 1915 en 1925 zijn veel tuindorpen gebouwd om een tegenwicht te bieden aan de verpauperde arbeiderswijken van grotere steden. Soms werden zij opgezet door ondernemers met een sociale inslag; andere tuindorpen zijn gebouwd door woningcorporaties.

De tuindorpen kenmerken zich door eengezinswoningen met een voor- en een achtertuin in een groene omgeving met kleinschalige voorzieningen zoals scholen en verenigingsgebouwen.

Het Agnethapark in Delft (1884) is in Nederland een van de eerste voorbeelden van sociale woningbouw door een sociaal bewogen en progressief-liberale



ondernemer, Van Marken. Dit park kwam tot stand in een periode waarin de huisvesting van de werkende klasse nog een van de grootste maatschappelijke vraagstukken vormde. Armzalige en onhygiënische woonomstandigheden, met name in de steden, vormde een bedreiging voor de algehele volksgezondheid en veroorzaakte stagnatie in de economische ontwikkeling van ons land.

Rond de eeuwisseling kreeg het initiatief van Van Marken op veel plaatsen navolging. In Eindhoven bouwde Philips vanaf 1910 zijn Phillipsdorp. In de zelfde tijd bouwde Stork in Hengelo zijn Tuindorp Het Lansink. Het Tsjechische Bata bouwde Batadorp. In Gelderland was rubberfabrikant Wilhelmi een maatschappelijk ondernemer avant la lettre. Hij bouwde 83 woningen voor de arbeiders en 14 woningen voor het hogere personeel. De meeste van deze huizen zijn gebouwd in Engelse landhuisstijl met een rieten dak. Ook nu nog zijn deze huizen beeldbepalend voor het aanzicht van en de sfeer in het dorp.

Na de Eerste Wereldoorlog gingen ook gemeenten en woningbouwcorporaties op grote schaal over tot het bouwen van Tuindorpen, vaak op goedkope grond op enige afstand van de stad. In Amsterdam werd vanaf 1914 een reeks tuindorpen gerealiseerd, waarvan Tuindorp Oostzaan en Betondorp bekende

voorbeelden zijn. In Rotterdam is Tuindorp Vreewijk (1916) een beroemd voorbeeld. Doel was het bevorderen van sociale cohesie en emancipatie. Het huisje met moestuin bood de arbeider economische voordelen, waardoor hij de langere loop- of fietsafstand naar zijn werk voor lief nam.

De tuindorpen zijn niet in alle gevallen ook daadwerkelijk door arbeiders bevolkt geraakt. Vaak trokken ook middenklasse groepen als ambtenaren en politieagenten naar deze wijken. Wat de company towns betreft wilden werknemers niet altijd dicht bij hun werkgever wonen.

Plek: Hevedorp bij Renkum;
Periode: 1915-1925

IJsselmeerpolders



Markant voor: Landaanwinning en inpoldering

Typerend voor de Nederlandse ruimtelijke ordening is dat, als men meent ruimte tekort te komen, die ruimte er eenvoudigweg bijgefantaseerd wordt en in vele gevallen ook daadwerkelijk gemaakt. Van alle inpolderingen is de bekendste de door de Unesco als werelderfgoed beschermde Beemster (drooggelegd tussen 1607 en 1612).

De negentiende-eeuwse Haarlemmermeerpolder is de grootste in zijn soort. Maar nog meer tot de verbeelding spreekt de landaanwinning in de voormalige Zuiderzee: de IJsselmeerpolders.

Daaraan is onverbrekkelijk de naam verbonden van Cornelis Lely (1854-1929), ingenieur en tussen 1891 en 1918 in drie verschillende kabinetten minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid. Toen hij op 36-jarige leeftijd minister werd had hij net zijn plan voltooid voor afsluiting en inpoldering van de Zuiderzee, gemaakt in dienst van de Zuiderzeevereniging die zich de inpoldering als doel had gesteld. Hoewel destijds al zeer lang gesproken werd over inpoldering van deze zee, was Lely de eerste die een technisch uitvoerbaar plan presenteerde.

Lely's plan gaf antwoord op problemen zoals de afwatering van de IJssel. Ook bij zijn plan is lang gediscussieerd over voor- en nadelen zoals de



economische gevolgen voor vissersdorpen, de prijs van het project en de risico's. De doorslag om tot uitvoering over te gaan was gebrek aan voedsel tijdens de Eerste Wereldoorlog. Om als land zelfvoorzienend te kunnen zijn moest er extra landbouwgrond komen. Ook de watersnood van 1916 droeg bij aan de omslag in denken. In 1918 loodste minister Lely de Zuiderzeewet door het parlement. Zijn plan hield een aanzienlijke verkorting in van de kustlijn, dankzij de 30 km lange Afsluitdijk – een dijk die in zijn pure eenvoud nog steeds tot de verbeelding spreekt. De eerste inpoldering was die van de Wieringermeer in 1930. Voortbouwend op de goede ervaringen daarmee startte de inpoldering van de Noordoostpolder in 1936. Later volgden de twee Flevopolders. waarbij zuidelijk Flevoland een belangrijke opvangtaak kreeg voor de groeiende woningbehoefte van de Noordvleugel van de Randstad, met name in de nieuwe stad Almere.

Aan het ontwerp van de polders is af te lezen dat in de Nederlandse ruimtelijke ordening de kwaliteit van het ontwerp altijd een belangrijke rol heeft gespeeld. Vooraanstaande ontwerpers als Granpré Molière, Verhagen en Van Eesteren speelden een grote rol. Vooral de inrichting van de Noordoostpolder werd een levensgroot testgebied voor Christallers centraleplaatsentheorie wat betreft omvang en onderlinge afstand van woonkernen. De

Wieringermeer en de Noordoostpolder werden drooggelegd en ingericht onder leiding van Rijkswaterstaat met een voornamelijk agrarische verkaveling.

De Flevopolders kwamen onder de Dienst IJsselmeerpolders te vallen, waarbij stedenbouw en landschapsarchitectuur een grotere rol gingen spelen. Overheerst in de Noordoostpolder traditionele baksteenarchitectuur, in Lelystad domineert moderne standaardisatie; Almere startte met woonerven, en wil nu proeftuin zijn voor particulier opdrachtgeverschap en duurzaamheid.

De Markerwaard staat model voor de aarzeling over verder inpolderen. Waar zou de grond eigenlijk rendabel voor zijn: een tweede nationale luchthaven, graanproductie, woningbouw of als recreatiegebied? Slechts de helft van de dijken is aangelegd. Het ecologisch belang van het openhouden van het IJsselmeer prevaleerde boven de eerder genoemde mogelijke bestemmingen. Lelystad werd kind van de rekening. Van het idee dat dit de centrale stad van alle polders moest worden kwam niets terecht. Deze stap op de plaats laat onverlet dat op andere plaatsen land aanwinnen op zee doorgaat, zoals bij de Tweede Maasvlakte. Stijging van de zeespiegel heeft ook ideeën zoals het Plan Waterman, voor

landaanwinning voor de kust van Zuid-Holland, nieuw leven ingeblazen.

Plek: IJsselmeerpolders

Periode: Vanaf 1918

Kootwijkerzand



Markant voor: Bebossing versus openhouden van natuurlijke landschappen.

In de jaren twintig van de vorige eeuw waren natuurbeschermers verontrust over de groot-schalige ontginning en bebossing van heidevelden, hogvenen, kleine moerassen en vennen en half wilde hooilanden in het hele land, maar vooral in Drenthe, Brabant en Limburg. Om die reden stelde in 1929 de minister van Binnenlandse Zaken en Landbouw de Commissie Weevers in.



Deze commissie adviseerde de directeur Staatsbosbeheer over de natuurterreinen die bij bebossing moesten worden gespaard. Zo zijn talloze heidevelden, veengebieden en enkele stuifzandgebieden blijven bestaan, waaronder het Kootwijkerzand.

In de jaren voor de Tweede Wereldoorlog en de jaren direct daarna was alles gericht op het productiever maken van gronden, onder andere door betere ontwatering en slimmere verkaveling. Zo verdwenen in rap tempo allerlei half-natuurlijke landschappen, wat gepaard ging met een constant gevecht tussen natuurbeschermers en vertegenwoordigers van de landbouw. In 1928 kreeg Staatsbosbeheer de opdracht om alle natuur- en landschapsschoon in Nederland te inventariseren. Deze inventarisaties werden vervolgens gebruikt bij de werkverschaffingsplannen, waterstaatswerken en ruilverkavelingen.

De commissie Weevers werd de voorloper van de Natuurwetenschappelijke Commissie (NWC) van de Natuurbeschermingsraad - een adviesorgaan dat veel gedaan heeft voor het behoud van natuur en landschap in ontginningsprojecten en ruilverkavelingen.

Dat geldt overigens ook voor de vele anonieme werklozen en andere tewerkgestelden die voor en na de Tweede Wereldoorlog, onder andere door de

Dienst Uitvoering Werken (DUW), aan het spitten en planten werden gezet. Aan deze tewerkgestelden hebben we veel groen te danken, zoals een groot deel van de bebossing van de Waddeneilanden. Maar ook in en bij steden, zoals diverse stadsparken en grote delen van het Amsterdamse Bos.

Plek: Kootwijkerzand – zandverstuiving.

Periode: Vanaf 1920

Knooppunt Oudenrijn



Markant voor: De invloed van de auto(mobiliteit) op de inrichting van Nederland

Knooppunt Oudenrijn is het oudste verkeersknooppunt van autosnelwegen in Nederland. Het staat symbool voor het eerste Rijkswegenplan, dat in 1927 is opgesteld. Dit was

het eerste wegenplan op nationale schaal na het vertrek van Napoleon, die een stelsel van rijksstraatwegen had nagelaten. De komst van de nieuwe rijkswegen was hard nodig. Het plan bevatte bestaande en te verbeteren wegen, maar ook nieuw aan te leggen verbindingen. Het lag in de verwachting dat het plan, dat toen 300 miljoen gulden zou moeten kosten, binnen 30 jaar uitgevoerd kon zijn.

Het plan was globaal en bestond feitelijk uit tabellen voor de diverse wegen en een toelichtende kaart. Op deze kaart was een hoofdwegenstelsel voor doorgaand, gemotoriseerd verkeer weergegeven. Het bestond uit verbindingen tussen de steden, dus niet om die steden heen. Daarnaast was een aantal volledig nieuwe tracés voorzien, zoals: Amsterdam - Utrecht (A2), Amsterdam – Gouda – Rotterdam (A3; in het kader van de bescherming van het Groene Hart nooit aangelegd), Amsterdam – Leiden (A4), Den Haag - Gouda – Utrecht (A12), Den Haag – Rotterdam (A13).

Na 1930 verschenen de autosnelwegen als nieuw fenomeen in het landschap en dat zou Nederland voorgoed veranderen. Op de kruising van deze wegen ontstonden nieuwe verkeersknooppunten. Verkeersplein Oudenrijn werd het bekendste. Dit was destijds als rotonde een zuiniger uitvoering van de Duitse kruisingsvrije oplossing. Met het



groeïende aantal weggebruikers waren al snel aanpassingen nodig: van een eenvoudige rotonde ontwikkelde het knooppunt zich tot klaverblad (1967) en later (in 1996) tot een netwerk van fly-overs – de klaverturbine die het nu is. Toename van automobiliteit is een ontwikkeling die nog steeds, onder andere vanwege geluidhinder en luchtverontreiniging, voor veel spanningen in de ruimtelijke ordening zorgt. In 1955 stond het verkeer rondom Oudenrijn voor het eerst muurvast. Ook daarin was het trendsettend.

Plek: Utrecht; knooppunt A12 en A2

Periode: 1927 Rijkswegenplan, 1939 Oudenrijn tweebaans rotonde

AUP Amsterdam



Markant voor: Functionalistische stedenbouw

De Westelijke Tuinsteden, in 2005 omgedoopt tot Nieuw West, vormen een naoorlogse uitbreiding van Amsterdam naar de opzet van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP). Architect en stedenbouwer Cornelis van Eesteren maakte dit plan samen met stedenbouwkundig onderzoeker Theodoor van Lohuizen in de periode 1928-1934. Het is van grote invloed geweest op het stedenbouwkundig denken rond de Tweede Wereldoorlog.

Van Eesteren was voorzitter van het CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne), een internationaal samenwerkingsverband van moderne architecten en stedenbouwers die vanuit sociale en economische overwegingen een pleidooi hielden voor een rationele stedenbouw. Daarin nemen verkeer, wonen, werken en recreëren elk een eigen plaats in. Het AUP 1934 was een eerste proeve van zo'n wetenschappelijk onderbouwd stedenbouwkundig plan.

In plaats van vooropgezette esthetiek lagen hieraan behoefteramingen ten grondslag. Kenmerkend voor de hoofdstructuur van het AUP zijn de groene wiggen of scheggen. De stad groeit uit op de vorm van een hand: de woonwijken vormen vingers, met daartussen groene recreatieve wiggen. Deze bieden de stadsbewoners relatief dichtbij toegang tot open ruimte en groen.

Het AUP werd uitgevoerd in de periode 1945-1965. Eerst de Westelijke Tuinsteden, gegroepeerd rondom het landschapspark Slotermeer, daarna de zuidelijke tuinstad Buitenveldert, ingeklemd tussen Amsteloever en het Amsterdamse Bos. Tot ver in de jaren zestig reisden uit heel de wereld bestuurders en vakmensen af naar Amsterdam om de resultaten te bewonderen.

Nieuw West is met circa 45.000 woningen en bijna 130.000 inwoners qua omvang vergelijkbaar met een middelgrote stad. Het bestaat uit overwegend portiek-etageflats uit de jaren vijftig en zestig, omdat als gevolg van de woningnood en het geldgebrek bij de overheid in korte tijd veel kleine en goedkope woningen moesten worden gebouwd.

Mede daardoor bleken de afgelopen decennia de Westelijke Tuinsteden een steeds minder populair woongebied met groeiende sociaal-economische problemen. De afgelopen decennia is de regionale positie ook sterk gewijzigd. Het gebied is nu onderdeel van een dynamisch stadsgewest, dicht bij de Zuidas, het Westelijk Havengebied, Schiphol/Hoofddorp, Amstelveen, Haarlem en Zaanstad.



Met nieuwbouw en stedelijke vernieuwing wordt geprobeerd van Nieuw West een aantrekkelijker en in sociaal-economisch opzicht beter stadsdeel te maken. Het zuidelijke deel van het AUP (Buitenveldert) heeft zich ontwikkeld tot een duurzaam stadsdeel, dat in de loop van de tijd een eenheid is gaan vormen met de voormalige forensengemeente Amstelveen.

Plek: Amsterdam (Nieuw West)

Periode: 1930 – 1965

Randstad en Groene hart



Markant voor: Scheiding van stad en land bij verstedelijking van West-Nederland

De Randstad en daarbinnen het Groene Hart als contramal is het meest centrale en constante ruimtelijke concept in het nationale ruimtelijke beleid. Albert Plesman, grondlegger van de KLM, typeerde in 1938 als eerste deze stedenverzameling als Randstad. Na 1945 werd de term Randstad gemeengoed. De Randstad is als Green Heart Metropolis – de typering komt van de Engelse planoloog Peter Hall – een treffend voorbeeld van bundeling en beperking van stedelijke groei en behoud van groene structuren.

Een benadering die nu al decennialang de Nederlandse ruimtelijke ordening bepaalt. De Randstad was en is het gebied waar bijna de helft van de Nederlanders woont, waar het zwaartepunt van werkgelegenheid en economische ontwikkeling ligt en zich het centrum van bestuur en beleid bevindt. Bij de grote groei die men in 1958 voorzag werd gevreesd voor het dichtslippen van het hele stedelijke gebied. Daarom stelde het rijk voor buffers tussen de steden open te houden evenals het middengebied, in combinatie met bundeling van verdere verstedelijking op een beperkt aantal plekken elders in het land.

De 'eerste' Nota inzake de Ruimtelijke Ordening (1960) schetst een naar buiten gericht groeimodel voor de Randstad, uitgaande van de bestaande ring van afzonderlijke steden rondom het open

middengebied (dat pas later het Groene Hart werd genoemd). Als gevolg van dit beleid wordt het gebied dat tot de Randstad behoort, naar de buitenkant toe steeds groter. Internationaal geldt de Randstad, samen met het Rijn-Ruhr gebied in Duitsland, als het archetype van de polycentrische metropool. In hoeverre de Randstad werkelijk als één stad functioneert, is echter punt van discussie. Het Ruimtelijk Planbureau relativeerde het concept in een studie met de veelzeggende titel 'Veel steden maken nog geen Randstad' (2006).

Het Groene Hart, de contramal van de Randstad, is markant voor openruimtebeleid maar is eerder een planologische constructie dan een geografische eenheid. Met de Hongerwinter van 1944 nog vers in het geheugen werd in de jaren vijftig besloten dit gebied zoveel mogelijk agrarisch te benutten. Vanaf de jaren zestig verschoof het accent in het beleid richting recreatie.

Onder invloed van de toenemende mobiliteit nam daarnaast de stedelijke druk op dit veenweidegebied toe; reden om een restrictief rijksbeleid te formuleren, waarbij gemeenten uitsluitend nog voor eigen inwoners mochten bouwen. Wie de achtereenvolgende nota's voor de ruimtelijke ordening naslaat op het formaat van het Groene Hart, ziet het open gebied steeds kleiner worden. De precieze grenzen werden voor het eerst

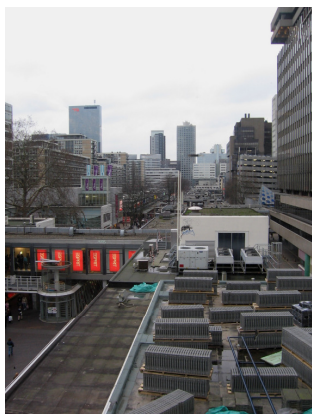


vastgelegd in 1993. Dat neemt niet weg dat ook sindsdien aan het gebied is geknabbeld. De ruim zeven kilometer lange HSL-tunnel tussen Hoogmade en Hazerswoude is een opvallend compromis om het Groene Hart zoveel mogelijk open te houden, nadat een stevige lobby voor de alternatieve 'Bos-variant' om de HSL-lijn strak langs de A4 te leggen het niet haalde. Hoewel de hsl-tunnel wijst op continuïteit in het openruimtebeleid maakt het prijskaartje eraan deze keuze omstreden.

Plek: Randstad

Periode: Vanaf 1938

Lijnbaan



Markant voor: Wederopbouw en functionalistische aanpak van binnensteden

Toen na de bevrijding in mei 1945 de gigantische schade van oorlog en bezetting werd opgemaakt, nam de eerste regering in vredetijd adequate maatregelen: de lancering van het Plan voor de Wederopbouw van Nederland. Het Amerikaanse Marshallplan bood financiële ondersteuning. Havens, industrie en infrastructuur moesten worden hersteld en gemoderniseerd. Maar ook de steden. In het voetspoor van het Algemene Uitbreidingsplan van Amsterdam uit 1934 werd de functionalistische stedenbouw omarmd als de meest geëigende aanpak voor uitbreidingsplannen. Daarin vormde een goed geoliede verkeersmachine de basis voor zonering van nieuwe woon- en werkgebieden. Alles werd op groei gedimensioneerd.

Er werden twee volksvijanden aangewezen: de sociale ontreding en versplintering die de oorlog had nagelaten en de woningnood. Bij de woonwijken lag daarom het primaat bij de bevordering van sociale samenhang en het stroomlijnen van de woningproductie.

De functionalistische stedenbouw richtte zich niet alleen op uitbreidingswijken. Ook binnensteden vroegen om een nieuw ruimtelijk concept. Binnensteden stonken, het verkeer liep er vast en

grote stukken waren vervallen. In het functionalistische denken diende het stadscentrum te worden gereserveerd voor twee hoofdfuncties: representatie en winkelen. Ook hier diende een gesmeerde verkeersmachine te zorgen voor onbelemmerde aan- en afvoer van personen en goederen. In veel steden met een onbeschadigde historische binnenstad resulteerde deze functionalistische benadering in kaalslag en vernietiging van ruimtelijk erfgoed. De binnenstad van Dordrecht is een voorbeeld hiervan. Pas in de jaren zeventig drong een nieuw besef door over het belang van herbergzame binnensteden en het belang van cultuurhistorie voor de identiteit van steden. Het Stokstraatkwartier in Maastricht ging daar in voor. In een grotendeels gebombardeerde en uitgebrande binnenstad als Rotterdam lagen de kaarten geheel anders. Al in 1940, vlak na het bombardement, had directeur Witteveen van de Gemeentelijke Technische Dienst razendsnel een drastisch moderniseringsplan gelanceerd, om Duitse bemoeienis zo veel mogelijk te kunnen beperken.

Tijdens de oorlog werden daarvan enkele delen aan de oostzijde van de binnenstad gerealiseerd. Na de bevrijding lanceerde zijn opvolger Van Traa een veel radicaler plan, het Basisplan voor de Binnenstad uit 1946. De Lijnbaan, het eerste verkeersvrije winkelgebied in West-Europa, werd



een beroemd icoon van dit functionalistische gedachtengoed. Voor wonen, winkelen, horeca en groen werden afzonderlijke gebouwen ontworpen, in plaats van het traditionele gesloten stadsblok.

Toch is het functionalistische denken hier niet tot het uiterste doorgezet. Dat is de invloed geweest van een nieuwe na-oorlogse generatie architecten en stedenbouwers. Zij waren op zoek naar een nieuwe cultuur die speelser zou zijn. Bij de Lijnbaan was het architect Jaap Bakema die er voor zorgde dat, ondanks de functiescheiding, er toch weer een nieuw soort van menging van stedelijk leven ontstond.

Plek: Lijnbaan Rotterdam

Periode: 1949-1953

Nagele



Markant voor: De maakbare samenleving

Te beginnen met de Wieringermeer en vervolgens de Noordoostpolder kan de inpoldering van de Zuiderzee gezien worden als een grote oefening in het maken van samenlevingen. Niet alleen over de inrichting van de polders, de dorpen, stadjes en fietsbare afstanden werd minutieus nagedacht, de toekomstige bewoners werden even minutieus gescreend. Traditionele normen en waarden stonden hoog in het vaandel en werden weerspiegeld in traditionele architectuur en stedenbouw. Met die traditie werd voor het eerste gebroken in Nagele, een modern dorp in de Noordoostpolder dat tijdens de naoorlogse wederopbouw tot stand kwam.

Het was ontworpen als modeldorp voor de stedenbouwkundige en architectonische ideeën van het Nieuwe Bouwen, de eerste proeve daarvan op het platteland. Nagele kreeg een strak geometrisch stratenpatroon en een aparte winkelstrook. Het hart van Nagele is een uitgestrekt grasveld, in plaats van een besloten pleintje zoals in de traditionele dorpen.

De strakke, open vorm van de verkaveling komt ook terug in de architectuur van de openbare gebouwen en woningen, die voor het eerst in de polder platte daken kregen in plaats van zadeldaken met dakpannen. Zoals voor de meeste nieuwe bewoners van de Noordoostpolder gold, werden de

eerste inwoners gescreend door een rijksdienst die erop toezag dat Nagele een afspiegeling van de samenleving zou vormen met inwoners van 'goed gedrag'.

De moderne architectuur kon hun hierbij een handje helpen. De keukens in de huizen waren met opzet klein om het in de keuken eten, zoals gebruikelijk was in de maatschappelijke 'onderklasse', te voorkomen. Net zo haaks op de wensen van de gebruikers stonden de platte daken zonder vliering of zolder waar men de 'rotzooi' kon bewaren. Het sociale experiment was bij aanvang al achterhaald.

Door mechanisering van de landbouw moesten landarbeiders ander werk zoeken in naburige plaatsen. Met de komst van de brommer en de auto werd de actieradius van de inwoners groter. De lokale middenstand kwijnde weg en Nagele werd geleidelijk door nieuwe inwoners bevolkt. Dit liep parallel aan de ontwikkeling in Flevoland waar een veel minder op de agrarische traditie gebaseerde samenleving groeide met bewoners die veelal uit de Randstad afkomstig waren.

Plek: Noordoostpolder

Periode: Midden jaren '50



Deltawerken



Markant voor: Invloed Rijkswaterstaat op ruimtelijke ordening

Nederland is een rivierenland, de belangrijkste Noordwest-Europese delta. Dat gegeven is misschien wel het meest bepalend voor hoe het land in de loop van eeuwen is gemaakt en ingericht. Door toenemend vertrouwen op technologische ontwikkelingen lieten we ons daarbij in de loop van de twintigste eeuw steeds minder gelegen liggen aan de grillen van het lange tijd zo dominante water.

We lieten er ons ruimtegebruik niet langer door dicteren. Rijkswaterstaat leverde hierbij enorme prestaties, waarbij deze machtige dienst zich aanvankelijk weinig aantrok van de in de naoorlogse decennia ontluikende ruimtelijke ordening. Kenmerkend zijn de Deltawerken in

Zeeland als reactie op de water noodramp in 1953. Deze werken verkortten de totale lengte van zeeverende dijken met 700 kilometer door het afdammen van zeearmen. Resultaat was ook een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid van de Zeeuwse (schier)eilanden.

De eerste Deltawerken waren solide afdammingen die een brak of zoetwatermilieu tot gevolg hadden. Pas onder invloed van grote maatschappelijke druk onderscheidde de laatste werken, zoals de stormvloedkering van de Oosterschelde, zich in zowel technische als ecologische zin. Het zeewater wordt toegelaten en het watermilieu minder verstoord. Slechts in geval van noodweer wordt de Oosterschelde volledig afgedamd. Hoe lang deze deltawerken zullen voldoen, is echter alweer de vraag; de stijging van de zeespiegel (onder invloed van de klimaatverandering) dwingt ons om na te denken over de aanpassing van deze waterwerken.

Plek: Zeeland

Periode: Jaren 1953 tot 1997

Stokstraatkwartier in Maastricht



Markant voor: Vitale binnensteden

Het Stokstraatkwartier in Maastricht is in de 17de en 18de eeuw gebouwd op de fundamenten van het Romeinse castellum. Notabelen, arbeiders en handelaren woonden er gebroederlijk naast elkaar. Later zijn de notabelen en handelaren weggetrokken. De wijk raakte langzaam in verval, de huizen verkrotten. Het Stokstraatkwartier was begin twintigste eeuw een overbevolkte achterbuurt. Op aandrang van de Rijksdienst voor Monumentenzorg stelde na de Tweede Wereldoorlog de gemeentelijke Dienst Stadsontwikkeling een plan op voor sanering van de wijk. Het saneringsplan had



drie doelen. Allereerst de opheffing van de erbarmelijke woonomstandigheden, ten tweede het met kleine speciale winkels en nieuwe woningen betrekken van het Stokstraatkwartier bij de 'Cityvorming' en ten derde de restauratie van de tientallen bijzondere monumenten. Eind jaren zestig is het kwartier volledig gerestaureerd.

Binnenterreinen werden schoongepoetst en achter de oude gevels werden geheel nieuwe gebouwen opgetrokken. Indertijd was dat een omstreden aanpak. Kritiek was dat de oude gevels niet meer dan een decor waren, en dat de oorspronkelijke bewoners over de gehele stad verspreid werden. Maar deze vroege vorm van redelijk kleinschalige stadsvernieuwing (in plaats van grootschalige kaalslag en nieuwbouw) werd wel een succes. Tegenwoordig is de Stokstraat een van de duurste straten van Nederland. Daarmee kan de Stokstraat symbool staan voor de inzet die in ruimtelijke ordening en stedenbouw is gepleegd om binnensteden te revitaliseren.

De nadruk daarop gedurende vele decennia behoort tot de belangrijkste lange lijnen in de Nederlandse planologie. Van belang daarbij is het locatiebeleid geweest voor Perifere en Grootschalige Detailhandelsvestiging (PDV/GDV beleid). Daarmee werd vestiging van nieuwe winkels gereguleerd ter bescherming van de

bestaande detailhandel. Dit heeft eraan bijgedragen dat er in Nederland, in tegenstelling tot het buitenland, nauwelijks grootschalige weidewinkels zijn en er een fijnmazige detailhandelsstructuur bestaat waarvan kleinschaliger supermarkten deel uitmaken. Daardoor is de leefbaarheid en vitaliteit van steden en dorpen beter instandgehouden dan in het buitenland vaak het geval is. De keerzijde is de kritiek, dat als gevolg van het PDV/GDV-beleid behalve ongewenste ook wenselijke ontwikkelingen aan Nederland zijn voorbijgegaan, met name hoogwaardige regionale winkelcentra. Versoepeling van het beleid moet wat dat betreft meer maatwerk mogelijk maken.

Plek Stokstraat Maastricht Periode 1956-1975

Midden Delfland



Markant voor: Behoud van open landschap in stedelijk gebied en moderne landinrichting

In 1958 introduceerde de Vaste Commissie van de Rijksdienst voor het Nationale Plan in het rapport 'De ontwikkeling van het Westen des Lands' voor het eerst 'bufferstroken', met als doel de steden in de Randstad niet aaneen te laten groeien. Het waren zones met een minimummaat van ongeveer vier kilometer om het gevoel van openheid te waarborgen.

Sindsdien is in negen rijksbufferzones stug vastgehouden aan dat principe, en zijn deze gevrijwaard gebleven van grootschalige bebouwing. Dat resultaat is bereikt door restrictieve regelgeving in combinatie met rijksaankopen van strategisch gelegen grond, en investeringen in recreatieve voorzieningen. Bekende voorbeelden daarvan zijn Midden-Delfland en Spaarnwoude. In de beginjaren vormde de krachtige landbouwsector voldoende tegenkracht tegen verstedelijking. Gaandeweg kostte het openhouden meer moeite en is de nadruk meer komen te liggen op gebruiksmogelijkheden voor recreatie.

Midden-Delfland moest daartoe helemaal opnieuw worden ingericht. De Ruilverkavelingswet voldeed daarvoor niet, omdat die was toegesneden op het bereiken van agrarische doeleinden. De Reconstructiewet Midden-Delfland (1977) heeft een meer integrale herinrichting van Midden-Delfland mogelijk gemaakt. Deze wet was tevens bedoeld als



proefproject voor een nieuwe algemene Landinrichtingswet. De afgelopen decennia leidde het bufferzonebeleid een wat sluimerend bestaan. Maar de Nota Ruimte (2004) benoemt expliciet het aanbod van voldoende groene ontspanningsmogelijkheden als voorwaarde voor leefbaarheid van de Randstad en de economische concurrentiepositie van Nederland. Een groot deel van deze ontspanningsruimte bevindt zich nog steeds in de rijksbufferzones.

Momenteel wordt zelfs gedacht over uitbreiding van het aantal bufferzones met nieuwe gebieden buiten de Randstad: tussen Nijmegen en Arnhem en tussen Brabantse steden. Op papier staat dat rijksbufferzones gevrijwaard moeten blijven van verstedelijking. In de praktijk blijkt dat een rekkelijk begrip en is er de nodige strijd geweest over allerlei soorten bebouwing en ingrepen. De al decennia geleden voorgenomen aanleg van de snelweg A4 door Midden-Delfland is daarvan een goed voorbeeld. Het is een soapserie binnen de Nederlandse ruimtelijke ordening met de langstlopende planstudie van een wegtracé, met steeds veranderende en over elkaar buitende plannen zonder resultaat.

Ruim veertig jaar lang al worden mobiliteitsambities gedwarsboemd door ruimtelijke ordeningsprocedures en besluitvormingsprocessen die aan

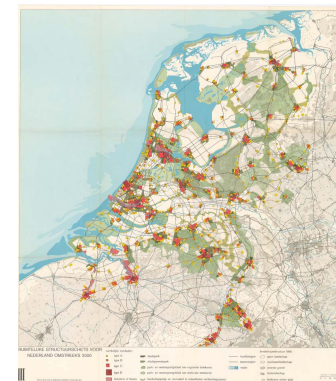
méér belangen recht willen doen dan aan mobiliteit alleen. Dat werd vastgelegd in de Reconstructiewet Midden Delfland (1964) waarmee deze weg niet langer inpasbaar was. Omdat de ontwikkeling van het stedelijk netwerk in dit deel van de Randstad doorging en de mobiliteitsbehoefte sterk groeide, groeide ook de politieke druk om de A4 toch aan te leggen. Nog steeds is de maatschappelijke discussie omtrent nut en noodzaak van het voltooiën van het tracé niet afgerond.

Mede dankzij de speciale wetgeving voor Midden-Delfland en de grote inzet van de Zuid-Hollandse gedeputeerde Borgman in de jaren zeventig en tachtig heeft dit gebied zich ondertussen wel ontwikkeld tot een voorbeeldige bufferzone; een groen en recreatief aantrekkelijk gebied tussen de oprukkende verstedelijking van het Westland, Delft en Rotterdam in.

Plek: Midden Delfland

Periode: 1958 - heden

Blokjeskaart



Markant voor: Milieudifferentiatie en stadsgewestvorming

De Toelichtingskaart nr. 3 bij de Tweede Nota over de ruimtelijke ordening in Nederland (1966), bekend geworden als de 'Blokjeskaart', is een kaart die nog steeds van invloed is. Een voorbeeldig planinstrument, maar ook kenmerkend voor het doorgesloten maakbaarheidsdenken in de jaren zestig. De gele, oranje, rode en bruine blokjes stonden voor vier typen verstedelijking. Deze milieudifferentiatie duidde aan hoe in het jaar 2000 twintig miljoen inwoners gehuisvest zouden kunnen worden in uiteenlopende woonmilieus, van dorpse milieus zoals in Paterswolde tot hoogstedelijk zoals



in Amsterdam-Centrum. De woongebieden moesten, over het land verspreid, zoveel mogelijk gebundeld worden in stadsgewesten. De vorm van de kaart was vernieuwend en de onderliggende ideeën van milieudifferentiatie en stadsgewesten waren invloedrijk. De kaart werd bij de Rijksplanologische Dienst gemaakt door Eo Wijers en Götz Nassuth.

Opvallend veel van de nieuwe kernen zijn moeiteloos op de kaart van nu terug te vinden en vormen vaak gewilde woonmilieus: Almere, Blaricum, Huizen en Zoetermeer bijvoorbeeld. Al was hun vorm schematisch, de oppervlakte van de blokjes stond voor de reële oppervlakte en elk type had een uitgesproken karakteristiek, met 15 tot 60 woningen per hectare. Type A (geel) stond voor een ruimtelijke eenheid binnen het stadsgewest van om en nabij 5.000 inwoners, met streekbus, plantsoen en wijkwinkel – vergelijkbaar met Paterswolde, Breukelen en Aerdenhout.

De andere types (met resp. 15.000, 60.000 en 250.000 inwoners) werden bedacht met een stoptrein, stadsbus of exprestrein. Die laatste deed alleen de grootste kernen aan en alleen daar waren gespecialiseerde winkels te vinden zoals 'bontwinkel of broekenpaleis'. Verschil tussen de Blokjeskaart en huidige realiteit is vooral de mate waarin de grootste provinciale steden gegroeid zijn.

Groningen, Leeuwarden, Twente, Zuid-Limburg, Tilburg en Breda zijn minder groot geworden dan op de kaart van 1966 was voorzien.

Plek: de kaart zelf

Periode: 1966

Groeikern Houten



Markant voor: Gebundelde deconcentratie: bundelen én spreiden

In de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening in Nederland (1966) wordt een aantal plaatsen aangewezen die als 'overloop' moeten dienen voor de steden in de Randstad. Men vreesde dat anders Amsterdam, Rotterdam en Den Haag tot onbeheersbare metropolen zouden uitgroeien. Onbeheersbaar omdat alles zou vastlopen (congestie), maar ook omdat ongebreidelde woningbouw in het groen rond de steden dreigde

(suburbanisatie). Daarnaast voorzag men een tekort aan arbeidskrachten als alle bedrijvigheid zich in het Westen zou concentreren. Spreiding van werkgelegenheid was daarom gewenst, mede omdat in de landelijke gebieden werkgelegenheid in de agrarische sector afnam.

De plaatsen die deze overloop in gebundelde vorm moesten opvangen zijn bijvoorbeeld Houten, Alkmaar, Purmerend, Lelystad, Roca (Rotterdam Oost + Capelle aan den IJssel) en de dan nog nieuw te bouwen polderstad Almere. In het zuidelijk deel van de Randstad moeten Zoetermeer, Hellevoetsluis, Dordrecht en Breda de overloop opvangen. Het woord 'groeikern' doet pas in de Derde Nota (Verstedelijkingsnota, 1976) zijn intrede, maar deze groeikernen waren voor een groot deel dezelfde plaatsen als de eerdere overloopp gemeenten. Hoorn wordt toegevoegd, Dordrecht verdwijnt. Daarnaast worden Groningen, Zwolle en Breda tot 'groeistad' bestemd.

Zo is de groei in Nederland, van 3 miljoen woningen midden jaren zestig naar 7 miljoen nu, in goede banen geleid. Over kwaliteit is natuurlijk altijd te twisten, niet alle groeikernen zijn even geslaagd. Een goed voorbeeld is Houten, met name omdat het stedenbouwkundig ontwerp hier aantoonbaar heeft bijgedragen aan minder autogebruik en meer



gebruik van fiets en openbaar vervoer dan in vergelijkbare gevallen.

Plek: Houten

Periode: Van 1966 tot eind jaren '80

Tielerwaard



Markant voor: Ruilverkaveling en landinrichting.

De Tielerwaard is het grootste en karakteristiekste 'komgronden' gebied van Nederland. Toen er nog geen dijken waren, overstroomden de rivieren vaak het vlakke land. De laaggelegen gebieden iets verder van de rivieren (kommen) overstroomden ieder voorjaar, en de klei zette zich vervolgens laag op laag vast. De kleigrond is slecht waterdoorlatend. De Tielerwaard is daardoor oorspronkelijk een nat en agrarisch arm gebied. Bij de ruilverkaveling in 1970 werd dit land met betere

wegen ontsloten en werd de drainage verbeterd. De productieomstandigheden voor de landbouw werden daardoor beter, en er werden veel nieuwe boerderijen gebouwd. Door het verminderen van de vraag naar landbouwproducten kwam de agrarische sector echter onder druk te staan. Het gebied is daarom in het begin van de 21e eeuw opnieuw heringericht. Tegenwoordig is een deel van de Tielerwaard in eigendom van Staatsbosbeheer, die de komgronden zoveel mogelijk in de 'originale' drassige staat wil houden.

Ruilverkaveling en later de wettelijke regelingen voor Landinrichting en Reconstructie zijn bepalend voor de verschijningsvorm en het functioneren van het platteland. Na opheffing van het gemeenschappelijk gebruik van meenten en marken, begin negentiende eeuw, en verdergaande versnippering van landbouwkavels door het erfrecht, vormde de Ruilverkavelingswet (1924) een keerpunt om tot grootschaligere (en daarmee productievere en rendabelere) verkavelingen te komen. Landbouwkundig ingenieur Frederik Bernard Löhnis zag drie decennia lang ijveren en actievoeren met deze wet beloond. Wat Lely was voor de IJsselmeerpolders, was Löhnis voor het platteland en in beide gevallen gaf voedselschaarste in en na de Eerste Wereldoorlog de doorslag om tot actie over te gaan. Na de Tweede Wereldoorlog zette de mechanisatie en schaal-

vergroting van de landbouw echt door. Van doorslaggevende invloed daarop waren de subsidies van het Europees gemeenschappelijk landbouwbeleid, waarbij de PvdA-eurocommissaris Sicco Mansholt de hoofdrol speelde.

Rond 1960 kregen beleidsmakers door dat er bij de ruilverkavelingen meer belangen spelen dan alleen de agrarische.

De nieuwe Landinrichtingswet (1985) combineerde agrarische belangen met infrastructuur, woningbouw, industrie en recreatie. Het zwaartepunt verschoof in de richting van natuurbeheer en aanleg van nieuwe natuur. De wet was multifunctioneel inzetbaar met meerdere modules en werd ervaren als een grote verbetering. Inmiddels is landinrichting opgegaan in de nog bredere Wet Inrichting Landelijk Gebied (WILG).

Plek: Tielerwaard (Betuwe)

Periode: 1970-2000



Dapperbuurt



Markant voor: Stadsvernieuwing en bouwen voor de buurt

Met de snelle economische groei na 1960 ging alle aandacht uit naar sanering en city-vorming om de economie van steden optimaal ruimte te bieden. Kaalslag terwille van verkeersdoorbraken en grootschalige nieuwbouw waren het resultaat. Vanuit bewoners ontstond in de jaren zeventig een tegenbeweging: bouwen voor de buurt.

Deze beweging legde de nadruk op kleinschaligheid en herhuisvesting van buurtbewoners in plaats van 'deportatie' naar buitenwijken en groeikernen. Een van de eerste buurten waar dit gestalte kreeg was de Dapperbuurt in Amsterdam. Deze ideeën over stadsvernieuwing sloegen al snel over naar tal van

steden. In Rotterdam ontwikkelde wethouder Jan van der Ploeg het 'Rotterdamse model', waarbij bewoners en ambtenaren decentraal samenwerkten in projectgroepen. Omdat de particuliere verhuurders de noodzakelijke verbeteringen niet konden of wilden aanbrengen kocht de gemeente Rotterdam in korte tijd duizenden woningen in de oude wijken op. Onder staatssecretaris Jan Schaefer – bekend van het gezegde 'in gelul kan je niet wonen', zelf afkomstig uit Amsterdamse actiegroepen en later daar ook wethouder – werd stadsvernieuwing rijksbeleid.

Onder het kabinet-Den Uyl werd in 1977 de Interim Saldo Regeling (ISR) van kracht. Onder deze regeling is een groot deel van de Nederlandse vooroorlogse woningvoorraad verbeterd of vervangen. Met de Wet op de Stads en Dorpsvernieuwing (WSDV) uit 1985 verdween de ISR-regeling en dit luidde het einde in van de klassieke stadsvernieuwing. Kritiek was dat weliswaar de gebouwde omgeving was verbeterd, maar dat aan onderliggende sociale problemen te weinig aandacht was besteed.

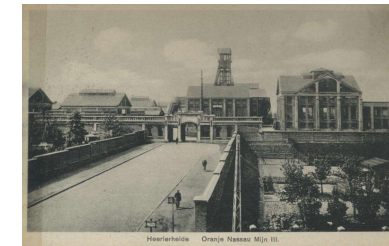
Sinds de jaren negentig maakt daarom de term stadsvernieuwing plaats voor stedelijke vernieuwing, waarin rijk en lokale overheden proberen fysieke maatregelen te combineren met sociale maatregelen. De veertig kracht- of

Vogelaarwijken zijn daarvan het meest recente voorbeeld.

Plek: Dapperbuurt

Periode: jaren 70

Oostelijke mijnstreek



Markant voor: Regionale herinrichting

De kolenmijnen in Limburg hebben ons land vanaf 1900 veel welvaart gebracht maar waren in de jaren zestig niet langer rendabel. Ze werden gesloten. Dit dwong vanaf 1970 tot herstructurering en vernieuwing van de regionale economie. Nieuwe werkgelegenheidsprojecten – zoals de vestiging van het ABP en CBS in Heerlen – moesten een impuls geven aan de in de Oostelijke Mijnstreek gelegen steden.



Het chemisch concern DSM (Dutch State Mines) is een geslaagd voorbeeld van het creëren van nieuwe werkgelegenheid. In vergelijking met vaak verpauperde buitenlandse mijnstreken kan, voor zover het nationaal beleid betrof, in het gebied rond Heerlen en Kerkrade gesproken worden van redelijk geslaagde stadsreconstructie en regionale herinrichting.

Toch blijft het, nu bijna een halve eeuw later, spannend hoe deze regio zich verder ontwikkelt – krimp en vergrijzing van de bevolking baren zorgen. Sommige cynici zeggen dat daarmee de cirkel rond is: de regio zal weer net zo bescheiden worden als het geval was vóór de ontginning van kolen een hoge vlucht nam. Anderen denken dat innovatieve, grensoverschrijdende ruimtelijke ordening – nauwere relaties met bijvoorbeeld Aken en Luik – voor nieuwe impulsen kan zorgen.

De gemeenten in de mijnstreek hebben hun krachten gebundeld; zij maken nu vrijwillig bindende afspraken als zogenaamde Wgr+-regio. Ze afficheren zich als Parkstad Limburg.

Plek: Zuid-Limburg

Periode: Jaren '70

Pieterpad



Markant voor: Wandel- en fietspadennetwerk

Voor veel Nederlanders bepaalt het wandel- en fietspadennetwerk de belevingswaarde van het landschap en het beeld van de ruimtelijke ordening in Nederland. Nederland kent opvallend goede voorzieningen voor langzaam verkeer – wandelaars en fietsers. De recreatieve waarde van dit netwerk neemt toe. Het netwerk bestond enkele tientallen jaren geleden vooral uit historische paden en routes die maar ten dele met elkaar samenhangen. Het waren vooral lokale paden. Tegenwoordig wordt op nationale schaal gewerkt aan een heel stelsel van

lange afstandspaden en is er meer oog voor de gewenste voorzieningen rondom het netwerk.

Nieuwe vormen van bewegwijzering maken vrij gekozen routes beter mogelijk. Het Pieterpad kan gezien worden als katalysator van die ontwikkeling. Het ontstond eind jaren zeventig uit onvrede over het gebrek aan langeafstand wandelroutes in Nederland. 'De dames van het Pieterpad', Bertje Jens (Groningen) en Toos Goorhuis (Tilburg) namen hiertoe het initiatief. Waar zij voorheen voor wandeltochten uitweken naar het buitenland, besloten de dames een wandeling tussen beider woonplaatsen te maken.

Al spoedig groeide dit uit tot een wandelroute van Pieterburen in Noord-Groningen naar de Sint Pietersberg in Zuid-Limburg. Dit Pieterpad is nu het populairste langeafstand wandelpad van Nederland. Het pad is in zeker zin van onderop veroverd op de officiële ruimtelijke ordening. Het was bijzonder dat men kon doorlopen door verschillende gemeenten, regio en provinciegrenzen. Officiële instanties hadden daar toen nauwelijks oog voor. Dat heeft het Pieterpad veranderd.

Plek Pieterpad,

Periode: Vanaf eind jaren '70



Haagse Beemden



Markant voor: Inverse stedenbouw: stedelijke inrichting op basis van het groen

Haagse Beemden is een woonwijk die is gebouwd rondom waardevolle landschappelijke bouwstenen. De wijk in Breda-Noord, ontworpen vanaf 1977, staat symbool voor een veranderend denken over stedenbouw: 'groen' structureert 'rood' in plaats van andersom. Daarom wordt het inverse stedenbouw genoemd.

De inspiratie hiervoor ontleenden stedenbouwkundige Leo Tummers en landschapsarchitect Frans Maas aan de wijze waarop bijvoorbeeld voorsteden in Londen en Den Haag rond oude landgoederen zijn gegroeid. Haagse Beemden omvat zeven woonbuurten aan de oostzijde van de A16. Deze zijn begin jaren tachtig aan weerszijden

van het landgoed Burgst gebouwd. Het landgoed is als park ingericht.

Historische elementen als een kapel en oude hoeves zijn behouden gebleven. De ontwerpers streefden naar een vorm van wonen die landelijkheid behield en oude en nieuwe bebouwing combineerde. Dit alles maakt Haagse Beemden tot een toonbeeld van inverse stedenbouw. Het gebied behoorde vroeger tot de gemeente Princenhage, vandaar het voorvoegsel 'Haags'. Ten noorden en westen van de woonwijken ligt een beemdengebied van natte veengrond en grasland langs de rivier Mark. Vandaar de naam Haagse Beemden.

Plek: Breda-Noord

Periode: Vanaf 1977

Grote Karel



Markant voor: Rol van krakers in stadsvernieuwing

Krakers hebben een belangrijke rol gespeeld in het oog krijgen voor problemen van langdurige leegstand en mogelijkheden voor hergebruik. Ze hebben daarmee belangrijke invloed gehad op de stadsvernieuwing. De Grote Karel in Nijmegen en Ruigoord in Amsterdam zijn bekende voorbeelden. Krakers hebben vaak een revitaliserende rol gespeeld, zeker als het oude bedrijfspanden of buurten betrof.

Daarmee zetten ze al in de jaren tachtig de toon in het denken over steden als broedplaatsen van creativiteit en van innovatie en concurrentiekracht.



Gemeenten proberen nu zelf bewust dergelijke broedplaatsen te creëren. Kenmerkend voor de typisch Nederlandse (pragmatische) gedoogcultuur is dat kraken geregeld werd, niet onbeperkt verboden maar ook niet onbeperkt toegelaten. De Grote Broek werd in 1984 gekraakt.

De krakers gaven er aanvankelijk de naam De Grote Karel aan, naar de voormalige eigenaar Karel. Onder die naam groeide het pand uit tot het boegbeeld van de Nijmeegse kraakbeweging. In 2002 is een legalisatieproces gestart en de naam veranderd. Het pand is nu in het bezit van de gemeente Nijmegen en zal worden verkocht aan een woningstichting waarvan de huidige bewoners zullen gaan huren. In het pand vinden, net als in vele andere gekraakte panden, vele politieke en culturele activiteiten plaats. Ruigoord was een dorp met diezelfde naam dat werd geannexeerd door de gemeente Amsterdam om te wijken voor havenuitbreiding.

De leegstaande woningen werden in de jaren zeventig gekraakt door kunstenaars. Tegenwoordig zijn er ateliers gevestigd en worden er culturele activiteiten georganiseerd in het voormalige kerkgebouw. Na lang touwtrekken heeft het parlement in 2010 een anti-kraakwet aangenomen die kraken strafbaar stelt als misdrijf. Gemeenten krijgen meer mogelijkheden om leegstand van

(kantoor)gebouwen tegen te gaan. Veel gemeenten meldden echter dat zij weinig heil zien in deze nieuwe benadering.

Plek: Nijmegen (De Grote Karel),
Periode: Jaren '80 als hoogtijdagen van de kraakbeweging

Céramique



Markant voor: Eerste generatie sleutelprojecten aan waterfronten

De eerste generatie Sleutelprojecten (voortkomend uit de Vierde Nota Ruimtelijke ordening, 1988) waren grote herstructureringen in steden. De bekendste zijn het stadsdeel Ceramique in Maastricht, de Kop van Zuid in Rotterdam en het Oostelijk Havengebied in Amsterdam. Het is niet toevallig dat alle drie de projecten waterfronten betreffen. In die jaren speelde in tal van landen

herontwikkeling van oude haventerreinen en aan groot water gelegen verouderde industrieterreinen een belangrijke rol. De kunst was deze gebieden nieuw leven in te blazen en zo de (binnen)stad een impuls te geven.

Na de diepe recessie van de jaren tachtig, op veel plaatsen met bijkomende verloedering van oude bedrijventerreinen, was zo'n impuls van levensbelang voor de vitaliteit van de steden. De sleutelprojecten staan ook symbool voor het groeiende belang van concrete projecten en gebiedsontwikkeling in de ruimtelijke ordening. Domineerden van oudsher beleidsnota's, globale visies en generiek beleid, tegenwoordig wordt ruimtelijke ordening wel getypeerd als 'projectologie'.

Voorbeeldig voor de aanpak, kwaliteit maar ook de problemen van deze nieuwe aanpak met sleutelprojecten is het stadsdeel Céramique in Maastricht. In 1987 begon de gemeente Maastricht aan de herontwikkeling van het 23 hectare grote voormalige bedrijventerrein van de aardewerk-fabriek Sphinx. Ooit lag dat aan de rand van de stad maar inmiddels was er woon- en kantorenwijk Randwyck omheen gegroeid. Architect Jo Coenen ontwierp samen met andere Nederlandse en Europese top-architecten het nieuwe stadsdeel, dat is gerealiseerd in publiek-private samenwerking



(PPS) met pensioenfondsen ABP, en met subsidies van rijk, provincie en gemeente. Nadrukkelijk streven was menging van wonen, werken, detailhandel, horeca en hotels. Ook het Bonnefantenmuseum, het Centre Céramique en het Nederlands Architectuurinstituut Maastricht hebben er een plaats gevonden.

Plek: Maastricht, stadsdeel Ceramique

Periode: 1987- heden

Mainports: de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol



Markant voor: Nadruk op economisch belang in ruimtelijke ordening

Schiphol en de Rotterdamse haven zijn van groot economisch belang. In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (1988) worden ze benoemd tot mainports en gezien als drijvende kracht voor

onze economie en ruimtelijke ontwikkeling. Het mainportbeleid is gericht op versterking van hun positie met ruim baan voor ontwikkeling, desnoods ten koste van andere functies.

De grootste prikkel voor dit beleid ging uit van het vooruitzicht dat in 1992 de grenzen binnen de Europese Unie zouden wegvallen. Na de recessie van de jaren tachtig was het des te belangrijker om nieuw economisch élan te creëren. Nieuwe achterlandverbindingen zoals de Betuwelijn en Hoge Snelheidslijn (HSL) moesten deze ontwikkeling stimuleren. Schiphol en de Rotterdamse haven zijn als mainports onderdeel van de ruimtelijke hoofdstructuur en worden zoveel mogelijk multifunctioneel ontwikkeld. Schiphol kan gezien worden als Airport City: een multifunctioneel grootstedelijk gebied. Het is draaischijf tussen internationale en nationale netwerken van personen-, goederen- en informatiestromen, maar ook de focus van een hoogwaardig woon- en werkgebied.

De wil om die positie van Schiphol te versterken kwam tot uiting in de aanleg van de Vijfde Baan. Die was omstreken, zoals vrijwel elke expansie van de luchthaven. Netzogoed geldt dat voor de haven van Rotterdam, de grootste haven van Europa, liggend in de delta van grote Europese rivieren. Hier was de eerste grote uitbreiding in de jaren zestig weliswaar

een integraal plan met zonering van havenactiviteiten, infrastructuur en goenvoorziening (met o.a. het Brielse Meer), maar dat natuurgebied de Beer moest wijken voor Europoort, riep groot verzet op.

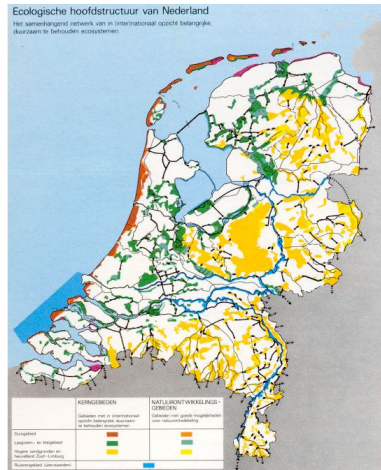
Nieuw aangelegde havens zoals de Eerste en Tweede Maasvlakte worden gekenmerkt door toenemende afmetingen en diepten om zo een goede toegankelijkheid voor schepen te waarborgen. De aanleg van de Betuwelijn is het meest opvallende gevolg van het mainportbeleid. De ontwikkeling van deze mainports gaat hand in hand met steeds grotere nadruk op milieueisen en compensatie voor natuur. Het succesvolle mainportbeleid bleek ook aanstekelijk: later zijn greenports (zoals Westland en omgeving Aalsmeer) en Brainport Eindhoven als klonen toegevoegd.

Plek: Rotterdamse haven, Schiphol

Periode: Vanaf 1988



Ecologische hoofdstructuur



Markant voor: Richtinggevende invloed van natuurbehoud en -ontwikkeling

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een samenhangend netwerk van belangrijke bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden in Nederland. De EHS stamt uit 1990, als strategisch concept uit het Natuurbeleidsplan van het Ministerie van LNV, en bood inspiratie aan het Europese Natura 2000 project. Dat verbindt op Europese schaal natuurgebieden aan elkaar. In Nederland zijn de meeste Natura 2000-gebieden onderdeel van de

EHS. De EHS vormt de basis voor het Nederlandse natuurbeleid, dat tot doel heeft de achteruitgang van de biodiversiteit een halt toe te roepen. Van de in 1950 aangetroffen 1400 soorten hogere planten zijn er bijna 500 in aantal achteruit gegaan en zijn er meer dan 70 uitgestorven. De EHS is opgebouwd uit kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones.

In elk EHS-gebied wordt toegewerkt naar specifiek omschreven natuurdoelen. Het streven is om in 2020 meer dan 750.000 hectare aan 'droge' EHS-gebieden te hebben (ruim 17% van het Nederlandse landoppervlak). Daarnaast vallen grote delen van de Waddenzee, IJsselmeer en andere waterrijke gebieden onder de 'natte' EHS. In een aantal gevallen is aanleg nodig van nieuwe infrastructuur (ecoducten) ter verbinding van gescheiden natuurgebieden.

Voorbeeld van de speciale infrastructuur die de EHS vergt om voorheen gescheiden natuurgebieden te verbinden is het wildviaduct bij Terlet. Het is het eerste ecoduct van Nederland. Het werd in 1990 gebouwd over de snelweg A50 ten noorden van Arnhem als een oversteekplaats voor dieren: een speciaal ontworpen 'wildwissel' voor de natuur. In het algemeen leidt de aanleg van grootschalige infrastructuur tot versnippering van natuurgebieden,

wat problemen geeft voor de verspreiding en instandhouding van veel diersoorten.

De aanwijzing van beschermde natuurgebieden, met name de stringente Natura 2000-gebieden, heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening. Regelmatig leidt dit tot maatschappelijke commotie. De aanleg van de Maasvlakte, IJburg en de uitdieping Westerschelde zijn voorbeelden waar ruimtelijke projecten door natuurbescherming niet of anders uitgevoerd worden.

Een veel toegepast principe is dat van natuurcompensatie. De aanleg van een nieuw natuurgebied compenseert elders aangerichte schade aan de natuur, zoals de verplaatsing van een mosselbank bij IJburg illustreert. Ook dat is niet onomstreden: sommigen vinden dit potsierlijk geschuif met natuur. Naast gebiedsbescherming kent het natuurbeleid nog soortenbescherming; ook die regelgeving kan bouwplannen behoorlijk beïnvloeden. Daar zijn zeldzame diersoorten zoals korenwolf en kamsalamander beroemd en berucht door geworden.

Plek: Terlet, ecoduct over A50
Periode: Vanaf 1991



Vinex Leidsche Rijn



Markant voor: Ontwikkeling uitbreidingswijken sinds jaren negentig

VINEX staat voor Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening Extra (1991). Met dit beleid legde het rijk de nadruk sterk op locaties voor nieuwe grootschalige woningbouw in en aan de stad. Nog niet eerder is een beleidsafkorting zo'n eigen leven gaan leiden, want Vinex is een bekend merk geworden, met het Utrechtse Leidsche Rijn als bekendste voorbeeld. Leidsche Rijn is de grootste nieuwbouwlocatie. Tot 2025 worden hier 30.000 woningen gebouwd voor ongeveer 80.000 mensen.

De plannen voorzien in een verplaatsing en gedeeltelijke overkapping van rijksweg A2 om het nieuwe stadsdeel te verbinden met Utrecht; daartoe komen ook drie nieuwe bruggen over het

Amsterdam-Rijnkanaal. Twee nieuwe treinstations, nieuwe fietsverbindingen en een snelle busverbinding moeten zorgen voor goede ontsluiting van het gebied. Maar doordat beloftes over goed openbaar vervoer hier niet tijdig werden ingelost, kreeg Vinex een slechte naam wat dat betreft.

In de traditie van na-oorlogse uitbreidingswijken is de Vinexwijk stedenbouwkundig gezien een nieuwe variant; na de stempelwijken, hoogbouw in de jaren '70 en bloemkoolwijken keerde de stedenbouw met Vinex in de meeste gevallen terug naar een traditioneler repertoire dat herinneringen oproept aan het vooroorlogse Plan Berlage in Amsterdam-Zuid.

Wat realisatie betreft is Vinex echter revolutionair – niet eerder werd op deze schaal woningbouw overgelaten aan marktpartijen. Voor de ontwikkeling en realisatie van de Vinex-wijken zijn convenanten gesloten tussen rijk, provincies en gemeenten, die voor de uitvoering van de wijken van doorslaggevend belang zijn geweest. In één keer werd nagenoeg alles geregeld wat er nodig was voor de realisatie van de grote nieuw-bouwwijken: grondkosten, bodemsanering, groen en mobiliteit voor een termijn van tien jaar.

Het convenant bleek een krachtig sturend instrument waardoor de gestelde doelen ook grotendeels gehaald werden.

Plek: Leidsche Rijn

Periode: 1991 (Vinex) tot 2025 (geplande afronding van de bouw)

Beekherstel Beerze Reusel



Markant voor: Veranderend waterbeheer en aanleg van 'nieuwe' natuur

Beekherstel is op veel plaatsen aan de orde. De vele initiatieven maken duidelijk hoe belangrijk waterbeheer is voor ons laaggelegen land. Beken markeren hoe het denken over waterbeheer verandert. Kenmerkend daarvoor is de watertoets die de afgelopen jaren is ontwikkeld: een manier om bij elk plan zo vroeg mogelijk waterhuishouding en ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar af te stemmen.



Waterbeheerders zijn vanaf de jaren negentig vaak initiatiefnemer bij het verbeteren van waterlopen en natuur in gebieden waar ook veel andere belangen spelen.

Het gaat niet langer alleen om natuurbescherming, maar ook om het ontwikkelen van nieuwe natuur. Bij kleinere waterlopen zijn beekherstel en herstel van watersystemen vaak aanjagers van het realiseren van bredere maatschappelijke doelstellingen, zoals 'rood' (bebouwing) laten betalen voor 'groen' (natuurontwikkeling). Bij het beekherstel van de Beerze en de Reusel werkt Waterschap De Dommel samen met Brabants Landschap, Natuurmonumenten en de gemeente Oirschot. Hier is, net als in de Gelderse Vallei, integrale gebiedsontwikkeling gekoppeld aan cultuurhistorie en natuurontwikkeling.

Maar we zien deze ontwikkeling niet alleen bij kleine beken, ook langs grote rivieren verschijnt nieuwe natuur. Plan Ooievaar (1985), waarbij de Rijn meer speelruimte kreeg, was bepalend voor de verbreding van het denken over waterbeheer.

Eerste resultaat daarvan was de Blauwe Kamer bij Rhenen. Plan Ooievaar was winnaar van de eerste Eo Wijersprijsvraag en daarmee een vroeg voorbeeld van regionaal landschapsonderwerp. Het ontwerp richtte zich op het terugbrengen van de

dynamiek in het Gelderse Rivierengebied en het herstel van een natuurlijk systeem, waardoor in een groot gebied van zo'n 10.000 hectare processen van sedimentatie en erosie opnieuw mogelijk werden gemaakt. Het ontwerp voorzag in een soort gereedschapskist voor minder rigide rivierbeheer en heeft een belangrijke rol vervuld als katalysator tussen verschillende belangen. Het Plan Ooievaar was een voorbode van de latere focus op ruimtelijke watervraagstukken op regionale schaal, waaruit onder andere het programma Ruimte voor de Rivier is voortgekomen.

**Plek Beerze Reusel (Brabant),
Periode Jaren '90 – heden**

Nederweert



Markant voor: Reconstructie: herontwikkeling van gebieden met intensieve veehouderij

Aan de ongebreidelde opmars van de intensieve veehouderij, vooral de varkenshouderij, kwam in 1998 een einde. In verband met de varkenspest moesten ongeveer 10 miljoen varkens bij in totaal 429 bedrijven worden geruimd. Het besef drong door dat meer regulering nodig was om problemen van diergezondheid en milieuproblemen tegen te gaan. In eerste instantie ging de aandacht uit naar het beheersen van de verspreiding van dierziekten bij uitbraak van epidemieën. Ruimtelijk is dat aanvankelijk vertaald in het clusteren van bedrijven en aanwijzen van varkensvrije zones daartussen.

Korte tijd later gaf de Europese Unie toestemming voor vaccinatie van de dieren, waardoor clustering en het varkensvrij houden van tussengelegen zones minder noodzakelijk werden. Voor de aanpak van een aantal vraagstukken op milieugebied, met name stank, overbemesting en de daarmee samenhangende 'zure regen' en verontreiniging van grondwater, bleek de bundeling en zonering nog wel effectief.

De Reconstructiewet Concentratiegebieden (2002) biedt de mogelijkheid om deze problemen op gebiedsgerichte wijze aan te pakken in de zandgebieden in Zuid- en Oost-Nederland. De provincies hebben in totaal twaalf reconstructiegebieden aangewezen, waar een gewijzigde inrichting een positieve impuls geeft aan zowel de



agrarische structuur als aan de kwaliteit van natuur, bos, landschap, recreatie, water en milieu. Nederweert was een van de eerste plaatsen waar, eind jaren negentig, een pilot met reconstructie werd uitgevoerd.

Bij een evaluatie in 2007 was de conclusie dat reconstructie een moeizaam proces was, onder andere door de vele tegenstrijdige belangen en niet altijd even heldere doelen. Recent is daar het vraagstuk van de megastallen bijgekomen: de ontwikkeling van grotere bedrijfseenheden, tot wel 20.000 varkens per stal. Omdat incidenteel sprake was van meerlaagse bouw kwam het woord varkensflat in omloop. Het rijk heeft zich afstandelijk opgesteld: het is aan de provincies om met gemeenten nauwkeurig maatwerk te leveren voor de inpassing van grote stallen. Deze megastallen zorgen echter nog steeds voor beroering.

Plek: Weert, Nederweert

Periode: vanaf 1998

Paleiskwartier 's Hertogenbosch



Markant voor: Nieuwe toekomst stationsgebieden en ontwikkeling met private partijen.

De manier waarop in Den Bosch het station en tegelijk de hele omgeving is vernieuwd, heeft in het hele land navolging gekregen. Van een locatie aan de rand van de binnenstad, gekarakteriseerd door treinlawaaï en verouderde bedrijvigheid, is dit gebied geherstructureerd tot een uitnodigend onderdeel van het vergrote stadscentrum. Van een stationsachterkant is geen sprake meer.

In het Paleiskwartier ten westen van het station vormen kantoren, woningen, winkels en gebouwen voor onderwijs en cultuur een nieuw stuk centrum. Dit alles is ontwikkeld in een nauwe samenwerking tussen NS, gemeente, rijksoverheid en private partijen.

Deze PPS-constructie had een vorm en aanpak die later onder de noemer van gebiedsontwikkeling veel navolging vond. In deze ontwikkeling had het rijk een voortrekkersrol: met nieuwbouw van onder andere rechtbanken (zoals in Den Bosch) gaf het aan PPS-constructies een impuls. Dit speelde bij diverse binnenstedelijke Sleutelprojecten die op basis van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (1988) met extra rijksinspanning zijn gerealiseerd. En ook bij de Nieuwe Sleutelprojecten die daarna volgden: alle grote stationsgebieden in Nederland worden momenteel verbouwd. Van deze ontwikkelingen wordt net zo'n positief effect voor de stad verwacht als in het stationsgebied in Den Bosch het geval was. De toekomst zal uitwijzen of dit echt zo uitpakt.

Plek: Stationsomgeving Den Bosch

Periode: Eind jaren '90 – heden



Ruimte voor korenwolf



Markant voor: Invloed van stringent Europees natuurbeleid

Om de biodiversiteit, het voortbestaan van grofweg 40.000 soorten planten en dieren in Nederland, te beschermen is er gebiedsbescherming en soortenbescherming. Wat betreft gebiedsbescherming wordt sinds begin jaren negentig wordt gewerkt aan een Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Daarin worden nu de Natura 2000-gebieden in opgenomen, die een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden vormen.

De stringenter regels daarvan roepen nogal wat weerstand op bij ondernemers in de agrarische en recreatieve sector. Omdat gebiedsbescherming niet altijd genoeg is om soorten in stand te houden, kent het natuurbeleid ook nog soortenbescherming. En daar komt de korenwolf om de hoek kijken samen

met vele andere zeldzame dieren en planten. Als die ergens aangetroffen worden en bescherming verdienen kan dat betekenen dat bouwprojecten stil komen te liggen of aangepast moeten worden. Dat heeft ondertussen tot veel maatschappelijk gemor geleid. Weliswaar is in de Nationale Databank Flora en Fauna per locatie te achterhalen welke bijzondere planten en dieren zijn waargenomen, zodat plannenmakers daarmee op tijd rekening kunnen houden. Toch wordt het natuurbeleid steeds meer als onwerkbaar beschouwd.

Daarbij krijgen strenge Europese regels de schuld, anderen wijzen erop dat de manier waarop Nederland die regels heeft 'vertaald' in eigen wetgeving nodeloos gecompliceerd is. Soorten worden beschermd met de Flora en Faunawet maar ook met soortenbeschermingsplannen, de leefgebiedenbenadering en zogenaamde rode lijsten. In Nederland is als gevolg van deze soortenbescherming het knaagdier de Korenwolf beroemd geworden: de enkele exemplaren die nog aanwezig waren dwarsboomden nieuwbouwprojecten in Zuid-Limburg. Daarna volgden dergelijke incidenten elkaar snel op en maakte een groot publiek kennis met onder andere knoflookpad, kamsalamander, duinhagedis, zeggekorfslak en noordse woelmuis. Soms bleek sprake van een vicieuze cirkel: het bouwrijp maken van een terrein

trok zeldzame soorten aan, waarna niet meer zomaar doorgebouwd kon worden.

Een evaluatie van de Nederlandse natuurwetgeving leerde dat de Europese en andere internationale regelgeving voor de bescherming van de natuur adequaat in nationale wetgeving is omgezet, maar dat de Nederlandse natuurwetten consistenten en transparanter kunnen. Daaraan wordt nu gewerkt.

Plek: onder andere Zuid-Limburg

Periode: Vanaf 1998 (nieuwe Flora en Faunawet)

Randstadrail



Markant voor: Snel openbaar vervoer in stedelijke netwerken

Het gebied tussen Den Haag, Rotterdam en Zoetermeer verstedelijkt in hoog tempo. Om de bereikbaarheid op peil te houden wordt gewerkt aan een lightrail-netwerk. De RandstadRail biedt



frequent, stipt, comfortabel en betrouwbaar openbaar vervoer tussen vele verspreide woon- en werkgebieden en stadscentra. RandstadRail maakt voor het grootste deel gebruik van bestaand spoor, zoals de Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn. Deze bestaande verbindingen zijn omgebouwd en gekoppeld aan het lokale tram- of metronet waardoor de lightrailvoertuigen één groot netwerk kunnen bedienen. Deze vernieuwing markeert het belang van goed openbaar vervoer op het niveau van de stedelijke regio die zich ontwikkelt tot stedelijk netwerk.

Door de keuze voor lightrail is RandstadRail een hoogwaardig regionaal openbaar vervoersconcept. Een vergelijkbaar regionaal concept is in het noordelijk deel van de Randstad de Zuidtangent, een snelle busverbinding die over vrije busbanen rijdt tussen Haarlem, Schiphol en Amsterdam.

De oorspronkelijke plannen voor een tramlijn bleken te duur in de exploitatie. De vrije busbaan met haltes van een kwaliteit op tramniveau werd in korte tijd een groot succes. De lijn, die eventueel nog kan worden opgewaardeerd tot lightrail, verbindt belangrijke werkgebieden rond Schiphol met grote woongebieden (Haarlem, Amstelveen, Ouderkerk a/d Amstel, Amsterdam).

De huidige lijn wordt verlengd richting IJburg en vanuit Hoofddorp richting Nieuw-Vennep en Uithoorn. Lightrail en ander hoogwaardig openbaar vervoer heeft door het stevig vergroten van de bereikbaarheid de potentie om aan (nieuwe) gebiedsontwikkelingen bij te dragen.

Plek: Zoetermeer e.o.

Periode: Rijdt vanaf 2006

Waddenzee



Markant voor: Evenwicht zoeken tussen strijdige belangen

Het Waddengebied heeft een grote ecologische waarde, is onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur en staat op de lijst van UNESCO Werelderfgoed. Ook is de Waddenzee belangrijk voor de visserij en voor recreatie, voor winning van aardgas en als toegang tot de havens in de

noordelijke provincies. Kortom: tal van grote belangen waartussen grote tegenstellingen bestaan. Rond 1960 waren er nog vergaande inpolderingsplannen voor de Waddenzee. In het kader van de Tweede nota over de ruimtelijke ordening is besloten om deze plannen op de lange baan te schuiven. Het besluit om in het geheel niet tot inpoldering over te gaan werd genomen in de eerste Nota Waddenzee (1976). Deze nota hoorde tot de eerste nota's met inspraak (als Planologische Kernbeslissing, PKB). Het is de Derde Nota Waddenzee in 2006 gelukt een evenwicht te vinden tussen een diversiteit van deels tegenstrijdige belangen. Ook is een Waddenfonds van € 800 miljoen ingesteld dat ten goede komt aan toekomstige ontwikkelingen in deze regio: het vergroten en versterken van de natuur- en landschapswaarden, het verminderen of wegnemen van externe bedreigingen van de natuurlijke rijkdom van de Waddenzee, en een duurzame economische ontwikkeling met een transitie naar een duurzame energiehuishouding in het Waddengebied en de direct aangrenzende gebieden.

Plek Waddenzee

Periode: 2006



Verantwoording

Het ministerie van VROM en het Nirov hebben samen het initiatief genomen om een canon van de Nederlandse ruimtelijke ordening op te stellen: de CanonRO.nl. VROM en Nirov zijn initiatiefnemers, maar dit wil niet zeggen dat deze twee organisaties de CanonRO.nl hebben samengesteld. De CanonRO.nl is voor een belangrijk deel vooral gemaakt door de vakwereld zélf en door iedereen die zich betrokken voelt bij de inrichting van Nederland. Dit sluit aan bij het doel van de CanonRO.nl: het bevorderen van een breed gedeeld bewustzijn van wat van waarde is in de ruimtelijke ordening.

In de winter van 2008/2009 vonden in het hele land negen werksessies plaats rond evenzovele thema's waarvoor VROM en Nirov vele (oud)vakgenoten uitnodigden. Tijdens deze sessies, maar ook via webformulieren op de website CanonRO.nl, werden ideeën voor potentiële iconen aangedragen. Deze ideeën resulteerden in uiteindelijk honderdtwintig iconen.

Daarna was het publiek aan de beurt. Via de site kon iedere geïnteresseerde stemmen op zijn of haar favoriete icoon. Na deze stemronde bleek het Pieterpad het meest favoriete icoon van ruimtelijke ordening in Nederland (met 2.649 stemmen). De

volledige uitslag van deze stemming is te vinden op de website CanonRO.nl.

De 75 meest favoriete iconen zijn voorgelegd aan een vakjury om hun reflectie op dit resultaat te geven en aan te geven wat in hun ogen de 35 belangrijkste iconen zijn. De jury mocht maximaal vijf iconen terughalen die in de publieksstemming afgevalen waren en eventueel één nieuw icoon toevoegen. De jury kreeg ook enige vrijheid om de beschrijving van de iconen te verrijken met eigen inzichten. Zo kon de jury zorgen voor verdere verdieping van de discussie over de iconen en dus over wat van waarde is in de ruimtelijke ordening in Nederland.

De jury heeft de haar gegeven vrijheid ten volle benut en typering, plekken en titels van iconen onderhanden genomen waar zij dit nodig achtte om verdere discussie te entameren. Resultaat is dit rapport, waarin het jury-oordeel en de selectie van iconen onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden en als één geheel moeten worden beschouwd.

Namens VROM en Nirov werkten aan de CanonRO.nl mee:

Erik van den Eijnden
Projectleider VROM

Tom Maas
plv. projectleider en hoofdredacteur VROM

Emrys Dijkhuis-Reuvers
Senior communicatieadviseur VROM

Jacek Magela
Senior woordvoerder VROM

Anne Schram
Redacteur

Marjolein Stamsnijder
Projectleider en redacteur Nirov

Patrick Rugebregt
Communicatie en website Nirov

Lisa Markveld
Logistiek en organisatie Nirov

Irene Martina
Projectsecretaresse Nirov

