



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

121

Nominaties
voor de
Canon van de
Ruimtelijke
Ordering in
Nederland

Inhoud

CanonRo.nl	5	Hoog Catharijne.....	49
ABC-locatiebeleid	7	HSL-tunnel.....	50
Amsterdam Zuid, Plan Berlage	8	IJsselmeer-polders	51
Arnhem Malburgen	10	J.P. Thijsse (1865-1945)	53
Autoshowroom in geluidswal Az	11	Jaap Bakema (1914 - 1981).....	54
Basisbesluit.....	12	Jasper Vink (1902-1995).....	55
Bedrijventerrein.....	13	Joël de Casseres (1902-1990)	56
Beekherstel Beerze Reusel	15	Joop Borgman (1929-1999).....	57
Beemster.....	17	Knooppunt Oudenrijn	58
Bestemmingsplan.....	18	Korenwolf	60
Betuwelijn.....	19	Krimpener-waard	62
Bisschop Godebald (Utrecht) (~1127).....	20	Kruipruimtes.....	63
Blokjeskaart	21	Lagenbenadering.....	64
Bouwclaimmodel	23	Landinrichtingswet.....	66
Bouwvergunning	24	Lijnbaan	67
Commissie Weevers	25	Limes.....	69
Cornelis Lely (1854-1929).....	26	Maasvlakte, eerste en tweede	70
Cornelis van Eesteren (1897-1988).....	27	Mainportbeleid.....	71
Culture of design	28	Marinus Jan Granpré Molière (1883-1972)....	73
Dapperbuurt	29	Maxis Muiden	74
Deltawerken	31	Menno van Coehoorn (1641-1704)	75
Ecologische Hoofdstructuur (EHS).....	32	Midden-Delfland	76
Eiland Tiengemeten.....	34	Millingerwaard	78
Enneüs Heerma (1944-1999).....	35	Modal split.....	79
Eo Wijers (1924-1982).....	36	Moerdijk.....	80
F.B. Löhnis (1851 - 1927).....	37	Morrapark Drachten	81
Flight Forum.....	38	Nagele	82
Frits Bakker Schut (1903 - 1966).....	39	Nationale Landschappen	84
Gebundelde deconcentratie.....	40	Nederweert.....	85
Gedogen - 'Artikel 5-procedure'	41	Nieuwe Hollandse Waterlinie.....	87
Groei kern Houten	42	Nirov.....	89
Groene Hart	43	Onteigening en verevening in grondbeleid ..	90
Grote Karel.....	44	Oostelijke Mijnstreek	91
Haagse Beemden.....	46	Paleiskwartier Den Bosch.....	92
Heidse Peel	47	Pieterpad	93
Hoge-snelheidslijn	48	Plan Ooievaar	95

PPS	96	Vrije busbanen Almere	136
Prins Bernhardviaduct.....	97	Waddenzee	137
Randstad.....	98	Waterschappen.....	138
Rapport Ruvein.....	100	Watertoets	139
Relatienotagebied Noordenveld.....	101	Werkcommissie Westen des Lands.....	140
Renkumse Poort	102	Wildviaduct bij Terlet.....	142
Rijksbuffer- zones	103	Willem Steigenga (1913 - 1974).....	143
Roerdomp	104	Woningcorporatie	144
ROM-gebieden	105	Woningwet	145
Rondje Randstad	106	Woonerf	147
Ruilverkaveling	107	WRO (Wet op de Ruimtelijke Ordening)	148
Ruimtelijke Hoofdstructuur	108	Ypenburg.....	149
Schilleman Herweijer (1918 - 2008)	109	Zuidtangent	150
Sicco Mansholt (1908 - 1995)	110	Zuid-Willemsvaart.....	151
Sijtwende	111		
Singels.....	112		
Sleutelprojecten	113		
Stankcirkels.....	114		
StIR: Stimulering van			
Intensief Ruimtegebruik.....	115		
Streekplan.....	116		
Structuurschema militaire oefenterreinen ..	118		
Terpen	119		
Th.K. van Lohuizen			
(1890 - 1956)	120		
Tielerwaard.....	121		
Tuindorp, Heveadorp	123		
Tweede Nota Ruimtelijke Ordening.....	125		
Tweede schrijftafel			
van Nederland: Apeldoorn	126		
Utrechtsebaan	127		
Veenendaallijn	128		
Veenpolders en veenkoloniën.....	129		
Via Belgica.....	130		
Victor Westhoff (1916-2001).....	132		
Vierde Nota (VINO).....	133		
Vinex-boeren	134		
Vinex-Convenant.....	135		

CanonRo.nl

De CanonRo.nl is een zoektocht naar de ruimtelijke concepten, plannen en personen die iconisch zijn voor de manier waarop het Nederlandse land(schap) is gemaakt. Aan de hand van concrete plekken waaraan je dat af kunt lezen.

Voor veel buitenlandse planners is Nederland een goed voorbeeld van wat er met ruimtelijke ordening kan worden bereikt. Nederland is een land dat is bedacht en ontworpen door en voor mensen.

Door iconen te benoemen ontdekken we wat ieder, vanuit zijn eigen gezichtspunt, waardevol vindt. Dit referentiekader komt van pas bij actuele discussies over de verdere ontwikkeling van ons land. Het kan ons behoeden voor valkuilen waar we in het verleden in getrapt zijn.

De iconen staan niet op zichzelf. Het zijn verhalen die naar vele kanten uitwaaiëren en met elkaar verbonden zijn. Ze tonen hoe ingewikkeld ruimtelijke ordening is en hoe uitdagend. Tezamen vertellen ze het verhaal hoe landinrichting, het gebruik en beheer van de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland hebben bepaald. Ze bieden zowel voor de vakwereld als een breder publiek een referentiekader voor verdere ontwikkeling.

In deze bundel vind je alle nominaties die zijn voorgedragen voor een plek in de uiteindelijke canon en het aantal stemmen dat op ze is uitgebracht.

{ De rode pijltjes in de tekst verwijzen naar andere nominaties in dit boek }

Aantal stemmen: 60

Markant voor

Aanleg infrastructuur als bron van strijd om ruimte



Plek
zandlichaam A4 in
Midden-Delfland

Periode
1966-heden

Toelichting

De snelweg door Midden-Delfland – een → rijksbufferzone die zich ontwikkelt tot waardevol recreatie- en natuurgebied – lijkt een soapserie binnen de Nederlandse ruimtelijke ordening. Het betreft de langstlopende planstudie van een wegtracé, met steeds veranderende en over elkaar buitende plannen zonder resultaat. Ruim veertig jaar ruimtelijke orderingsprocedures en besluitvormingsprocessen zitten mobiliteitsambities in de weg. Dat startte met de Reconstructiewet Midden Delfland uit 1964 waarmee deze weg niet langer inpasbaar was. Ondertussen ging de stedelijke groei en ontwikkeling van het stedelijk netwerk in West-Nederland door, met files op het onaffe wegsysteem als gevolg.

Aantal stemmen: 94

Markant voor *Ruimtelijk mobiliteitsbeleid*



Plek

Het ministerie van VROM gaf zelf het goede voorbeeld met nieuwbouw pal naast Den Haag CS, een typische A-locatie

Periode

1988 – 2000

Toelichting

De → Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (1988) introduceerde het ABC-locatiebeleid voor kantoren en bedrijfslocaties. De visie was dat medewerkers van veel kantoren zonder problemen met het openbaar vervoer naar hun werk moesten kunnen komen. Locaties bij stations golden daarom als 'A'. Fabrieken en distributiebedrijven moesten bereikbaar zijn voor vrachtwagens: een C-locatie. Er waren ook locaties die zowel per openbaar vervoer als per auto bereikbaar moesten zijn. Deze B-locaties waren bijvoorbeeld voor ziekenhuizen of bepaalde typen kantoren van toepassing. De bereikbaarheid en parkeernormen van de plek bepaalden zo de functie van een gebied. Dit beleid, dat min of meer een verbod op het bouwen van kantoren op C-locaties inhield, is met de Nota Ruimte (2004) definitief verlaten. Locatiekeuze bleek minder stuurbaar dan eerder was verondersteld.

Amsterdam Zuid, Plan Berlage

Aantal stemmen: 275

Markant voor

Grootschalige stadsuitbreiding en stedenbouw



Plek

Amsterdam-Zuid

Periode

1914 - heden

Toelichting

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.

Amsterdam Zuid, Plan Berlage

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 woningbouw-verenigingen. 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 voorschaalvergroting. 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 kregen 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?

Aantal stemmen: 1124

Markant voor *Stad en Milieu*



Plek
Arnhem (Malburgen),

Periode
Vanaf 1997

Toelichting

Stad en Milieu staat voor een integrale benadering van milieu en ruimtelijke ordening in de ruimtelijke planvorming. Met desnoods kleine afwijkingen van wet- en regelgeving leidt deze integrale benadering per saldo tot betere plannen dan wanneer elke sector op zijn strepen gaat staan. Van 1997 tot 2003 experimenteerden 25 gemeenten met deze benadering. Zij ontwikkelden plannen op specifieke locaties en probeerden allereerst milieuknelpunten zoveel mogelijk op te lossen met bronmaatregelen. Vervolgens, als tweede stap, benutten de gemeenten de mogelijkheden van de bestaande regelgeving maximaal. Als zij dan nog de gewenste ruimtelijke ontwikkeling niet konden realiseren, was een stap-3-besluit aan de orde: een afwijkingsbesluit dat het voor een bepaald projectgebied mogelijk maakt van de regels af te wijken. Het resultaat is een zuiniger en doelmatiger ruimtegebruik bij een per saldo aanvaardbare of zelfs betere leefomgevingskwaliteit. Daarom is deze werkwijze verankerd in de Interimwet Stad en Milieubenadering.

Aantal stemmen: 45

Markant voor

Invloed geluidschermen op beleving van de snelwegomgeving



Plek
Utrecht

Periode
1980 - heden (de auto-
showroom is van 2007)

Toelichting

De geluidswal tussen de A2 en Vinex-locatie Leidsche Rijn is het meest recente voorbeeld van toenemende aandacht voor geluidschermen. De geluidswal is tegelijk een futuristische autoshowroom. In 1979 werd de 'Wet houdende regels inzake het voorkomen of beperken van geluidshinder' van kracht. Sindsdien worden geluidschermen veelvuldig toegepast om geluidshinder rond autosnelwegen te beperken. Daarmee hebben zij een verregaande invloed op hoe Nederland ervaren wordt: bij 450 kilometer snelweg ontbreekt het landschappelijke panorama. Omdat de inmiddels opgeheven Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat zich zorgen maakte over de monotonie van de schermen – automobilisten hebben oriëntatiepunten nodig – ontstond de afgelopen decennia een grote variatie aan geluidschermen. Spectaculair zijn de overkappingen van beton, glas en staal die bij Zeist en later Dordrecht het geluid moeten weren. Bij de A2 heeft de ontwerper een volgende stap gezet door een gebouw van een dergelijke constructie te maken, een autoshowroom. Overigens vindt de rijksoverheid nu dat de variatie in geluidschermen in de loop van de jaren te groot is geworden en dat ze daardoor bijdragen aan de verrommeling van Nederland. Apart beleid moet nu leiden tot het openhouden van panorama's en meer eenheid in schermen langs een route.

Aantal stemmen: 52

Markant voor

Ruimtelijke planning op nationaal niveau



Plek

Den Haag

Periode

1941

Toelichting

De afkondiging van het Basisbesluit op 15 mei 1941, onder Duitse bezetting en bij afwezigheid van het parlement, betekende een definitieve erkenning van bovenlokale en nationale belangen in de ruimtelijke ordening. Op het Basisbesluit volgden drie uitwerkingsbeschikkingen. Met de derde beschikking werd de vaststelling van het streekplan een provinciale aangelegenheid. Alle gemeentelijke bepalingen in strijd met het streekplan kwamen te vervallen. Het Basisbesluit vormde de basis voor het nationale planningsstelsel en was de logische uitkomst van een proces dat al in de jaren '30 was ingezet door de Nederlandse planningselite, verenigd in het Nederlands Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw (NIVS), het latere NIROV. De voorbereiding van het besluit volgde op het werk van de in 1938 ingestelde staatscommissie, de Commissie Frederiks, genoemd naar haar voorzitter – secretaris-generaal binnenlandse zaken K.J. Frederiks. Hij werd gevraagd een wetsvoorstel op te stellen ter herziening van de Woningwet 1901. Het was uiteindelijk Frederiks zelf die in het wetsvoorstel vijf artikelen met betrekking tot een nationaal plan liet opnemen. Na de publicatie van het rapport op 10 mei 1940 werd door het uitbreken van de oorlog enige tijd niets meer van het voorstel vernomen, tot de bezetters een centrale organisatie voor de ruimtelijke ordening in het leven wilden roepen. Dit resulteerde, langs de lijnen van het vooroorlogse voorstel van de staatscommissie, in de instelling van de Rijksdienst voor het Nationale Plan (1941).

→ Frits Bakker Schut, een vooroorlogse pleitbezorger voor een nationaal plan, werd de eerste directeur.

Aantal stemmen: 48

Markant voor

Functiescheiding in de ruimtelijke ordening



Plek

Veenendaal

Periode

1950 - nu

Toelichting

De bewust geplande bedrijventerreinen, tot de jaren '70 beter bekend als industrieterrainen en daarna nog een tijdje als 'bedrijfsterrein', zijn typisch Nederlands en onder meer ingegeven door de wens tot functiescheiding. In de 19e eeuw bestond al een Hinderwet (1875) die ambachten en industrie scheidde van wonen. Bij deze oude vorm van zonering waren veiligheid en de vraag naar ruimtelijke ordening belangrijke drijfveren. Nu onderscheiden bedrijventerreinen zich duidelijk van de twee andere typen werklocaties: kantoorgebieden en winkelcentra. Dat is het gevolg van ruimtelijk beleid gericht op clustering van overlast veroorzakende bedrijven als industrie, groothandel, transport, logistieke dienstverleners en reparatiebedrijven. Het concept bedrijventerrein is zo'n 100 jaar oud; daarvoor waren wonen en werken nauw met elkaar verbonden. Wonen en werken zijn steeds verder uit elkaar gegroeid met de opkomst van de automobiliteit na 1950. Het ontstaan van geplande bedrijventerreinen hangt nauw samen met de bijzondere situatie dat in Nederland een gemeente grondposities kan innemen of voorkeursrecht kan uitspreken voor de vestiging van een cluster van bedrijven op een geplande locatie. In het buitenland vestigen de bedrijven zich eerder op eigen aangekochte grond. Een vraag blijft of economie zich wel laat sturen en of de situatie niet andersom moet zijn: dat ruimtelijke ordening de economische ontwikkeling faciliteert. Het in de media geuite ongenoegen over bedrijventerreinen – 'dozen langs de snelweg' – gaat voorbij aan de grote vraag naar ruimte voor (goed bereikbare) bedrijvigheid. Een ander spanningsveld bestaat tussen aanbod van grond voor bedrijventerreinen en voor woningen.

Tussen de voorraad reserve ruimte voor bedrijventerreinen en de krapte aan ruimte voor woningen bestaat een contrast. De grote voorraad is te verklaren uit (financieel) voordeel dat gemeenten uit bedrijventerreinen halen, hetgeen de onderlinge afstemming tussen gemeenten bemoeilijkt.

Aantal stemmen: 136

Markant voor

Veranderend waterbeheer en aanleg van 'nieuwe' natuur



Plek

Beerze Reusel (Brabant)

Periode

Jaren '90 - heden

Toelichting

Beekherstel is op veel plaatsen aan de orde. De vele initiatieven maken duidelijk hoe belangrijk waterbeheer is voor ons laaggelegen land. Herstel van beken en meren markeert hoe het denken over waterbeheer verandert. Kenmerkend daarvoor is ook 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 landschapsonwerp. 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.

Aantal stemmen: 199

Markant voor

Eeuwenoude Nederlandse praktijk van de droogmakerij



Plek

De Beemster
(Noord-Holland)

Periode

vanaf 1607

Toelichting

De Beemster is samen met andere droogmakerijen een vroeg voorbeeld van bemalen poldergebied dat van oorsprong een meer of ander groot open water was. Grote wateren droogmaken was economisch gedreven ten behoeve van het creëren van landbouwgrond en ander economisch gewin. De Beemster ontstond als een typisch voorbeeld van Oudhollands koopmanschap. Een onderneming van enkele notabelen en kooplieden onder technische leiding van Jan Adriaenszoon Leeghwater nam het initiatief. Er werden geavanceerde technieken en rationele verkavelingen gebruikt. De ontwikkeling van de windmolen maakte dit op grote schaal mogelijk. De 47 poldermolens waren 'pre-fab' voorbereid en daarmee snel inzetbaar. Het pompen begon in 1607. De Beemster was aanvankelijk in 1610 droog, maar liep door een dijkbreuk opnieuw onder water. In 1612 was de huidige polder met een hogere ringdijk gereed. Een droogmakerij kon vrijwel volledig naar menselijk inzicht worden ingericht en is daarmee een ultieme vorm van een cultuurlandschap. De oudste Hollandse droogmakerijen dateren uit de eerste helft van de 16e eeuw. Kleinere meren in Noord-Holland werden experimenteel drooggelegd. De eerste grote droogmakerij, de Zijpe, valt droog aan het einde van de 16e eeuw. Bekender is de Beemster en de 19e-eeuwse Haarlemmermeer als grootste in zijn soort. Ook in andere landen komen droogmakerijen voor, maar nergens zoveel als in Nederland. Gerekend naar oppervlakte, liggen 95% van alle Europese droogmakerijen in Nederland. Nederlandse ingenieurs zijn dan ook bij de totstandkoming van veel buitenlandse droogmakerijen betrokken geweest. Als landschapstype wordt de droogmakerij in Nederland doorgaans als eentonig gezien. Internationaal bestaat er voor het polderlandschap echter veel waardering en belangstelling.

Bestemmingsplan

Aantal stemmen: 168

Markant voor

Ruimtelijke ordening in detail



Plek

Groningen

(Mulock Houwer)

Periode

Vanaf 1901

Toelichting

Het bestemmingsplan werd met de → Wet op de Ruimtelijke Ordening in 1965 in de wet geïntroduceerd. De voorgangers ervan, het uitbreidingsplan (sinds 1901) en het bestemmingsplan in hoofdzaken (sinds 1921) waren al een krachtig instrument voor ruimtelijke ordening gebleken. Het gedetailleerde bestemmingsplan zoals we dat nu kennen kreeg pas in 1965 een wettelijke status. De wet van 1965 verplichtte gemeenten om voor hun buitengebied bestemmingsplannen te maken en die elke tien jaar te actualiseren. Een bestemmingsplan is een bindend plan voor zowel overheid als burgers en wordt door de gemeenteraad vastgesteld. Het plan wijst de bestemming of de functie van de grond aan en geeft ook regels voor het gebruik van hetgeen daarop gebouwd is. → Bouwvergunningen moeten worden getoetst aan het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is daarmee één van de stevigste gemeentelijke instrumenten voor het bepalen van de toekomstige bebouwing en functies. Omdat actualisering er steeds vaker bij inschoot, werd overigens op zeer grote schaal gebruik gemaakt van ‘artikel 19’ – het artikel dat snelle uitzonderingen mogelijk maakte (zie icoon ‘gedogen’). In de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) van 2008 neemt het bestemmingsplan een cruciale plaats in; niet alleen gemeenten maar ook andere overheden (provincies, rijk) kunnen sinds de inwerkingtreding van de Wro bestemmings- of inpassingsplannen maken. Het plan dat Mulock Houwer in 1905 voor het buitengebied van Groningen maakte, als een van de eerste uitbreidingsplannen van zijn tijd, kan gezien worden als startpunt van deze indrukwekkende ontwikkeling van een essentieel instrument van ruimtelijke ordening.

Aantal stemmen: 67

Markant voor

Mainportbeleid en ruimtelijke inrichting op grote schaal



Plek

Rotterdam tot Betuwe

Periode

Start aanleg: 1997.

In gebruik: vanaf 2007

Toelichting

De Betuwelijn is het meest zichtbare voorbeeld van versterking van de relaties tussen de Rotterdamse haven en het achterland. De verbinding kwam tot stand in het kader van het → mainportbeleid dat in de → Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (1988) is geïntroduceerd ter versterking van de haven en van Schiphol. De Betuwelijn is tevens de eerste uitsluitend voor goederenvervoer bestemde spoorlijn en onderstreept de functie van het spoorwegennet voor het goederenvervoer. De lijn start bij de Maasvlakte als Havenspoorlijn en loopt vanaf Rotterdam via Zwijndrecht, Gorinchem, Tiel en Zevenaar naar de Duitse grens. Het NIMBY (not in my backyard) effect met vele bezwaren van omwonenden noopte tot creatieve en soms kostbare oplossingen. Met de kwaliteit van het ontwerp van bovenleidingen, viaducten en geluidschermen heeft de (landschaps) architectuur aan dit grote ruimtelijk project een zelfbewuste nieuwe invulling gegeven. Sinds de opening in juni 2007 is de Betuwelijn in fases in gebruik genomen. Voorafgaand aan en tijdens de bouw van de Betuwelijn heeft er een stevig maatschappelijk debat rond de steeds hoger oplopende kosten plaatsgevonden.

Bisschop Godebald (Utrecht) (-1127)

Aantal stemmen: 57

Markant voor

Lange traditie integrale ruimtelijke ordening en waterbeheersing



Plek

Wijk bij Duurstede en omgeving / stad Utrecht

Periode

12e eeuw

Toelichting

In 1122 werd op bisschop Godebalds initiatief de Kromme Rijn bij Wijk bij Duurstede afgedamd. De transport- en afwateringsfunctie van deze rivier werd overgenomen door de Lek en de speciaal daartoe gegraven Vaartse Rijn. De bisschop was de wereldlijk en geestelijk leider in deze contreien. Zijn initiatieven maakten de ontginning van de lage venen mogelijk. Onmiddellijk na de omleiding van het water van de Kromme Rijn gaf Godebald ontginningscontracten aan 'copers' (ontginners) die het woeste land definitief droog moesten maken. In de stad Utrecht maakte beheersing van het waterpeil het gebruik van werfkelders mogelijk. De afdamming van de Kromme Rijn was voor een twintigtal buurtschappen aanleiding om een → waterschap te vormen – het eerste in Nederland. Met zijn ingenieuze en verstrekkende ingreep om de Kromme Rijn af te dammen is Godebald de verpersoonlijking van een lange traditie in grootschalige en complexe ingrepen in de ruimtelijke ordening waarbij waterbeheersing integraal onderdeel uitmaakt van grotere perspectieven op economie (ontginningen) en stedenbouw.

Aantal stemmen: 46

Markant voor

Milieudifferentiatie en stadsgewestvorming



Plek
De kaart zelf

Periode
1966

Toelichting

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 doorgeschoten 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.

Aantal stemmen: 59

Markant voor *Grondbeleid bij uitbreidingsplannen*



Plek
Stadshagen bij Zwolle

Periode
Vanaf 1990 – heden

Toelichting

Het bouwclaimmodel dateert uit de jaren '90 en is met de realisering van → Vinex-wijken gebruikelijk geworden. Het is een werkwijze om publiek-private afspraken te kunnen maken tussen een gemeente die wil bouwen op een locatie waar projectontwikkelaars grond in bezit hebben. De projectontwikkelaars dragen de grond aan de gemeente over in ruil voor een bouwclaim. Bij een publiek-private samenwerking op basis van een bouwclaim worden zeggenschap, verantwoordelijkheden, werkzaamheden en risico's vooraf tussen overheid en marktpartijen verdeeld en veelal vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. De overheid voert net als in het traditionele model voor haar rekening en risico de grondexploitatie. De bouwclaim verschaft de marktpartijen het recht om vastgoed te ontwikkelen op de bouwrijpe kavels die de gemeente aan hen teruglevert. Het bouwclaimmodel bleek een noodzakelijke oplossing voor veel Vinex-wijken. Toch is niet iedereen ervan overtuigd dat deze methode voor de uitvoering van gebiedsontwikkeling ook de meest gewenste manier van werken is. Sinds kort is wettelijk geregeld dat gemeenten een 'voorkeursrecht' kunnen uitoefenen.

Aantal stemmen: 48

Markant voor

Invloed gemeenten op ruimtegebruik



Plek

Heel Nederland

Periode

Vanaf 1901

Toelichting

Het → bestemmingsplan en grondbeleid zijn kansloos zonder het instrument van de bouwvergunning: het is het centrale instrument van de Woningwet en de (Wet op de) ruimtelijke ordening. In die zin zou deze vergunning gezien kunnen worden als de crux van het ruimtelijke ordeningsstelsel. Een bouwvergunning is een gemeentelijke toestemming om een bouwwerk op te richten of aan te passen. Bij de beoordeling of een bouwvergunning kan worden verstrekt, wordt getoetst of het bouwplan voldoet aan het bestemmingsplan, aan het Bouwbesluit, de gemeentelijke bouwverordening en aan redelijke eisen van welstand. Het gemeentelijk bestemmingsplan beschrijft gedetailleerd wat met de ruimte in een gemeente mag gebeuren, zowel wat betreft toegestane functies als maximale afmetingen van de gebouwen. De bouwvergunning was oorspronkelijk niet aan een gemeentelijk plan gekoppeld. Pas met de wetwijziging van 1921 en de jurisprudentie tussen 1921 en 1931 kwam er een dwingende relatie tot stand tussen bouwvergunning en het uitbreidingsplan.

Aantal stemmen: 40

Markant voor

Bebossing versus openhouden van heidegebieden



Plek

Kootwijkerzand
– zandverstuiving

Periode

vanaf 1920

Toelichting

In de jaren '20 van de vorige eeuw waren natuurbeschermers verontrust over de groot-schalige ontginning en bebossing van heidevelden in het hele land, maar vooral in Drenthe, Brabant en Limburg. Om die reden werd in 1928 door de minister van Binnenlandse Zaken en Landbouw de Commissie Weevers ingesteld. Deze commissie adviseerde de directeur Staatsbosbeheer over de natuurterreinen die bij bebossing moesten worden gespaard. Zo zijn talloze heidevelden, veengebieden en enkele stuifzandgebieden gespaard gebleven. Na 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.

Cornelis Lely (1854-1929)

Aantal stemmen: 400

Markant voor
Afsluiting van de Zuiderzee



Plek
Afsluitdijk

Periode
1891 - 1922

Toelichting

Cornelis Lely, ingenieur en Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid (vanaf 1891), was een van de grondleggers van de IJsselmeerpolders en de Afsluitdijk. Hij ontwierp in 1891 een plan voor de afsluiting van de Zuiderzee. Hoewel er destijds al zeer lang gesproken werd over inpoldering van de Zuiderzee, was Cornelis Lely de eerste die een technisch uitvoerbaar plan presenteerde, dat antwoord gaf op problemen zoals de afwatering van de IJssel. Ook nadat Lely zijn plan gepresenteerd had is er lang gediscussieerd over de voor- en nadelen, zoals de economische gevolgen voor vissersdorpen, de prijs van het project en de risico's. Gebrek aan voedsel tijdens de Eerste Wereldoorlog, waardoor behoefte aan extra landbouwgrond ontstond, en de watersnood van 1916 droegen bij aan de omslag in denken. Twee jaar later, in 1918, loodste hij de Zuiderzeewet door het parlement. Zijn plan ging inhoudelijk om verkorting van de kustlijn om zo de verdediging tegen de zee te vereenvoudigen. Lely is in staat geweest zijn plan te verwezenlijken doordat hij behalve ingenieur ook een capabel bestuurder was.

Cornelis van Eesteren (1897-1988)

Aantal stemmen: 71

Markant voor
Moderne stedenbouw



Plek
Amsterdam (Westelijke
Tuinsteden); Lelystad

Periode
1930 - 1965

Toelichting

Architect en stedenbouwer die het beroemde vooroorlogse uitbreidingsplan voor Amsterdam maakte, de prestigieuze Prix de Rome voor architectuur won, succesvol samenwerkte met kunstenaars van De Stijl zoals Van Doesburg, maar ook mislukkingen kende zoals het plan voor Lelystad dat nooit is uitgevoerd. Hij had internationaal grote invloed via het CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne), een samenwerkingsverband van moderne architecten en stedenbouwers die functiescheiding als één van hun leidende principes hadden. Van Eesterens plan voor Lelystad voorzag in een bruisende stad in het centrum van de drooggelegde polders – destijds inclusief de Markerwaard. De landbouwingenieurs van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders legden de plannen als te duur terzijde en hebben op eigen houtje een hele andere stad aangelegd. Bekender en beroemder onderdeel van Van Eesterens nalatenschap is het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) voor Amsterdam. Kenmerkend is de zogenaamde scheggenstructuur. Amsterdam ontwikkelde zich als vingers van een hand langs een aantal radialen de groene ruimte in. De tussenliggende gebieden, de groene scheggen, bieden de stadsbewoners relatief dichtbij toegang tot open ruimte en groen.

Aantal stemmen: 98

Markant voor

Internationale waardering voor het Nederlandse ontwerp op hoger schaalniveau



Plek

Flevopolder

Periode

Vanaf Beemster

Toelichting

Vanuit internationaal perspectief wordt de *culture of design* als grote kwaliteit van de Nederlandse ruimtelijke ordening gezien. In Nederland is ontwerpen sterk verbonden met de planologie. Dat gaat verder dan het loutere feit dat Nederlanders voor een groot deel hun eigen land ‘maakten’ door middel van inpolderingen en droogmakerijen. Opvallend is juist ook dat daarbij een lange traditie van weloverwogen ontwerp is ontwikkeld, waarin architectuur, stedenbouw, landschapsontwerp en ruimtelijke ordening nauw samenhangen. De → Beemster is een door de Unesco erkend voorbeeld van dit samengaan van functionaliteit en schoonheid. Ook de ontwikkeling van de IJsselmeerpolders weerspiegelt die kwaliteit. Vooraanstaande ontwerpers als Granpré Molière, Verhagen en Van Eesteren speelden een grote rol in de ontwikkeling van de ruimtelijke planning, waardoor de Nederlandse stedenbouw en ruimtelijke ordening een veel minder technocratische vorm van planning geworden is dan in het buitenland. De Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders heeft deze traditie verder ontwikkeld. Sleutelfiguren daarbij hebben deze kennis later ingebracht in beleid en onderwijs. Naar één van hen, Eo Weijers, is een prijs vernoemd die zich expliciet richt op ontwerpvragestukken op hogere schaalniveaus. Nog steeds spelen (landschaps)architecten een grote rol in de ontwikkeling van de ruimtelijke ordening en concretiseren het beleid met opvallende projecten. Het Nederlandse woord ‘maakbaarheid’ blijkt dan ook moeilijk vertaalbaar.

Aantal stemmen: 76

Markant voor Stadsvernieuwing



Plek
Dapperbuurt (Amsterdam)

Periode
Jaren 70 en 80

Toelichting

Met de snelle economische groei na 1960 ging alle aandacht uit naar sanering en cityvorming 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.

Aantal stemmen: 542

Markant voor

Invloed Rijkswaterstaat op ruimtelijke ordening



Plek
Zeeland

Periode
1953 - 1997

Toelichting

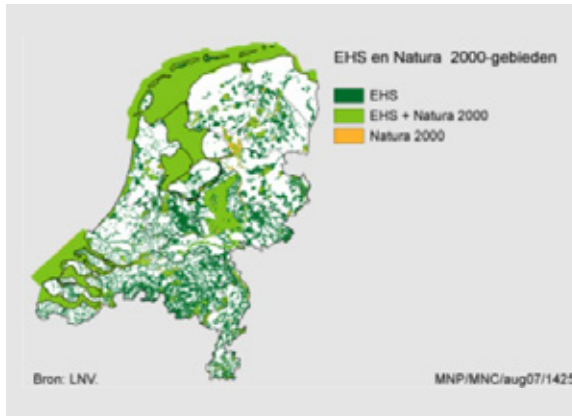
Nederland is een rivierenland, de belangrijkste Noordwest-Europese delta. Dat gegeven is misschien wel het meest bepalend voor hoe het land in de loop van eeuwen is gemaakt en ingericht. Door toenemend vertrouwen op technologische ontwikkelingen lieten we ons daarbij in de loop van de twintigste eeuw 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 waternoodramp 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 zoetwater-milieu 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.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Aantal stemmen: 752

Markant voor

Richtinggevende invloed van natuurbehoud en -ontwikkeling



Plek

Zie de kaart

Periode

Vanaf 1991

Toelichting

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, natuurontwikkelings-gebieden 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

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

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.

Aantal stemmen: 105

Markant voor

Veranderend denken over natuur



Plek
Haringvliet

Periode
Vanaf 1990

Toelichting

Tiengemeten is met een oppervlak van 700 hectare het grootste natuurontwikkelingsproject van Nederland. Het eiland Tiengemeten was lang geleden 'woeste grond'. In de 20^e eeuw is dit eiland in het Haringvliet ontgonnen en voor de akkerbouw geschikt gemaakt. Eind jaren '80 waren er nog plannen om het eiland te ontwikkelen als vakantiepark, of anders te benutten als dumpplaats voor verontreinigd slib, een vliegveld of een kerncentrale. In 1990 werd echter besloten Tiengemeten tot een nieuw en uniek natuurgebied te maken. In 1994 wees de provincie Zuid-Holland het eiland aan als natuurontwikkelingsgebied. Sinds 1997 is de Vereniging Natuurmonumenten eigenaar van het eiland. Nadat de laatste boeren het eiland hadden verlaten, zijn in 2007 de inrichtingswerkzaamheden voor de 'nieuwe natuur' afgerond. Uit de cyclus van 'woeste grond' via ontginning naar landbouwgrond en vervolgens via natuurontwikkeling naar 'nieuwe natuur' spreekt de verandering in ons denken over het belang van natuur. Niet iedereen is daarover te spreken. Critiek bestaat op de machinale constructie van natuur en de (overdreven) snelle omlooptijd van het landschap.

Enneüs Heerma (1944-1999)

Aantal stemmen: 53

Markant voor

Stelselwijziging en vernieuwing volkshuisvesting 1990-1995



Plek

Enneüs Heermabrug
(IJburg), **Periode**

1990 - 1995

Toelichting

Staatssecretaris Enneüs Heerma bracht structurele wijziging aan in de ordening van taken en bevoegdheden van overheid en woningcorporaties – en tevens in de financiering van sociale woningbouw. Daarmee zette hij de sinds de → Woningwet (1901) gegroeide praktijk op een fundamenteel ander spoor. Dit was in de jaren '90 ook nodig: de wetgeving rond sociale woningbouw had zich in de loop der tijd ontwikkeld tot een onontwarbare kluwen van regels en financiële verplichtingen. Met zijn 'bruteringsoperatie' streept Heerma subsidieverplichtingen van het rijk aan de → woningcorporaties (ter waarde van 36,8 miljard gulden) weg tegen leningen die de corporaties bij het rijk hadden uitstaan (ter waarde van 26,6 miljard gulden). Woningcorporaties konden voortaan veel vrijer opereren en de staat was verlost van een financiële molensteen. Vanaf 2005 is dit corporatiemodel onder vuur komen te liggen van de Europese Commissie. Die verzocht Nederland ervoor te zorgen dat woningcorporaties die van staatssteun profiteren wel een rechtstreekse relatie met sociaal achtergestelde huishoudens houden. Daarnaast moest Nederland ervoor zorgen dat de sociale en commerciële activiteiten van corporaties gescheiden worden uitgeoefend, om kruissubsidiëring van met de markt concurrerende activiteiten van corporaties te voorkomen. Heerma is niet alleen voor de volkshuisvesting van groot belang geweest. Hij was tevens de drijvende kracht achter de onderhandelingen over de Vinex-convenanten en verenigde daarmee ruimtelijke ordening en wonen met allerlei andere beleidsterreinen en geldstromen, zoals voor mobiliteit en bodemsanering.

Aantal stemmen: 68

Markant voor

Ruimtelijke ordening en ontwerp op hogere schaalniveau



Plek

Den Haag

Periode

Vanaf jaren '60

Toelichting

Eo Wijers was een markant topambtenaar bij het ministerie van VROM. Na bij de Rijksdienst IJsselmeerpolders te zijn gestart werd hij hoofd van de afdeling ruimtelijke plannen van de Rijksplanologische Dienst (RPD), in de tijd dat de → Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening in Nederland (1966) werd opgesteld. Daarmee was Eo Wijers leider en inspirator van het team dat deze nota heeft geschreven. Wijers stond met de beroemde → 'blokjeskaart' aan de wieg van ruimtelijke ordening op hogere schaalniveaus. Deze kaart vormde deel van de Tweede Nota uit 1966. Verschillende kleuren blokjes stonden voor vier verschillende typen verstedelijking, alle zoveel mogelijk gebundeld in stadsgewesten (zie icoon Blokjeskaart). Niet voor niets is zijn naam verbonden aan een prijsvraag voor regionaal ontwerp.

Aantal stemmen: 37

Markant voor

Ontginning woeste gronden en ruilverkaveling



Plek
Staphorst

Periode
Ca. 1880 - 1924

Toelichting

Frederik Bernard Löhnis was in 1888 de oprichter van de Heidemij. De Nederlandsche Heidemaatschappij had als doelstelling het adviseren bij en het stimuleren van de ontginning van woeste gronden, het aanleggen en in standhouden van bossen en het aanleggen en onderhouden van bevoeiings- en grondverbeteringswerken. Löhnis was tevens mede grondlegger van de Cultuurtechnische Dienst voor uitvoering van de → ruilverkavelingen. Agrarische gronden waren door het erfrecht steeds verder versnipperd, met name op de zandgronden. Ideeën over het ruilen van gronden deden hun intrede en voorafgaand aan de invoering van de Ruilverkavelingswet (1924) heeft F.B. Löhnis zich tientallen jaren ingezet om tot productievere verkavelingen te komen. Zonder zijn aanhoudende interventies in die richting, vanuit de diverse machtige posities die hij heeft bekleed, zou de Ruilverkavelingswet er waarschijnlijk niet gekomen zijn.

Aantal stemmen: 324

Markant voor

Innovatieve bedrijventerreinen



Plek

Eindhoven, A2

Periode

Start bouw in 1998

Toelichting

Het bedrijventerrein Flight Forum ligt ingeklemd tussen de snelweg A2 en Eindhoven Airport. De bereikbaarheid over land en door de lucht is tot het leidende principe voor dit nieuwe → bedrijventerrein verklaard. Hier leverde een innovatieve aanpak van het begrip ‘bedrijvenpark’ een intensiever en efficiënter ruimtegebruik op, met een profilering voor luchthavengebonden bedrijvigheid. In de ruimtelijke inrichting speelt infrastructuur een grote rol: autoverkeer en een HOV-busbaan rijden in vloeiende lijnen via ongelijkvloerse kruisingen door de parkachtige bedrijfsomgeving. Binnen deze verkeersstructuur van lussen is elke locatie een zichtlocatie.

Frits Bakker Schut (1903 - 1966)

Aantal stemmen: 37

Markant voor

Start nationale ruimtelijke planning



Plek
Den Haag

Periode
Jaren '40

Toelichting

Civiel ingenieur Frits Bakker Schut was de eerste directeur van de in 1941 opgerichte Rijksdienst voor het Nationale Plan. Bakker Schut, zoon van de invloedrijke vooroorlogse planner Piet Bakker Schut, nam zijn taak zeer serieus en werkte – tegen de algemene stroming in – aan voorstel na voorstel over de mogelijke rol, vorm en toepassing van een nationaal ruimtelijk plan. Hoewel de voorstellen inhoudelijk degelijk in elkaar zaten bezat Bakker Schut niet de diplomatieke gaven die in de naoorlogse periode noodzakelijk waren om de voorstellen geaccepteerd te krijgen. In 1949 nam Bakker Schut ontslag en volgde zijn vader op als directeur Publieke Werken in Den Haag. Een aantal van Bakker Schuts ideeën is uiteindelijk alsnog gematerialiseerd tijdens de latere ontwikkeling van de Rijksdienst onder Jasper Vink.

Aantal stemmen: 122

Markant voor

Bundeling van verstedelijking, openhouden van landschap



Plek

Groiekernen als
Zoetermeer, Purmerend,
Nieuwegein, Spijkenisse
Groeisteden: Amersfoort,
Groningen

Periode

Vanaf 1966

Toelichting

Dat ruimtelijke ordenaars niet alleen mooie kaarten produceren maar ook interessante taalvondsten doen, blijkt uit het begrip gebundelde deconcentratie. De term laat zien hoezeer de ruimtelijke ordening van de jaren '60 en '70 op twee gedachten steunde: groei accommoderen en tegelijk landschap open houden. Demografen en planologen voorzagen een ongekende groei van zowel de Nederlandse bevolking als de economie. Dit betekende een grote opgave voor de ruimtelijke ordening, temeer verspreide bebouwing en met name lintbebouwing sinds de jaren '30 een schrikbeeld vormde. Deze opgave werd in de → Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening in Nederland (1966) voortvarend aangepakt. De regering wilde niet overgaan tot ongeremd uitbreiden van de bestaande steden en metropoolvorming; de steden moesten leefbaar en dus van gemiddeld formaat blijven. Ook wilde men geen omvangrijke suburbs realiseren: het landelijk gebied moest open blijven. Gekozen werd voor een compromis waarin de ruimtelijke groei wel gebundeld werd, maar ook gespreid over verschillende kernen. Suburbanisatie mocht, met mate en in kleine kernen: de deconcentratie, zoals verbeeld werd in de bekende → Blokjeskaart. Deze suburbanisatie zou niet losjes verstrooid over het landelijk buitengebied plaatsvinden, maar gebundeld worden in daarvoor aangewezen gebieden en → groiekernen.

Gedogen - 'Artikel 5-procedure'

Aantal stemmen: 45

Markant voor

Flexibel omgaan met regelingen



Plek

Lingemeer, gemeente Buren/
Lienden (permanent wonen
in vakantiewoningen)

Periode

1965 - nu

Toelichting

Vooral in het landelijk gebied komt het regelmatig voor dat gebouwen op een andere manier worden gebruikt dan in het bestemmingsplan is geregeld. Voorbeelden zijn (her) gebruik van agrarische bedrijfspanden als woning en permanent wonen in recreatiewoningen. Vaak wordt dit oogluikend toegestaan en door de (vijf) vingers gezien: eufemistisch aangeduid als 'de artikel 5-procedure'. Positief kan zijn dat aldus pragmatisch wordt ingespeeld op maatschappelijke veranderingen, wat op den duur leidt tot aanpassing van de regels. Zo wordt in Boekel het bijbouwen van woonruimte bij boerderijen oogluikend toegestaan opdat de volgende generatie het bedrijf voortzet. Negatieve gevolgen van gedogen kunnen zijn dat ontwikkelingen een omvang aannemen die maatschappelijk ongewenst is – bijvoorbeeld het permanent wonen in recreatiewoningen, zoals in het Betuwse Lingemeer. Ook bestaan officiële vormen van gedogen en flexibel aanpassen aan veranderde omstandigheden, zoals een 'gedoogvergunning' voor wonen in een recreatiewoning. Bekender is het roemruchte artikel 19 uit de oude → Wet Ruimtelijke Ordening. Bedoeld voor kleine uitzonderingen op het bestemmingsplan, werden later hele uitbreidingswijken met artikel 19 gerealiseerd (zie icoon 'bestemmingsplan'). Om deze reden werd het artikel in de nieuwe WRO weggelaten, maar de behoefte aan een 'projectenbesluit' bleef bestaan. Uiteindelijk is op aandringen van de Tweede Kamer in de nieuwe WRO toch (weer) een soort artikel 19 ingebouwd. Een en ander hangt samen met gedoogcultuur. Scherpslijperij is zeldzaam in de ruimtelijke ordening: het is meer een wikken en wegen, meebewegen met ontwikkelingen en uitzonderingen tijdelijk toestaan.

Aantal stemmen: 138

Markant voor

Gebundelde deconcentratie: bundelen en spreiden



Plek
Houten

Periode
Planontwikkeling van 1966
tot eind jaren '80; realisatie
1978 – 1997

Toelichting

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 zou den 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 'groekern' doet pas in de Derde Nota (Verstedelijkingsnota, 1976) zijn intrede, maar deze groekernen waren voor een groot deel dezelfde plaatsen als de eerdere overloopgemeenten. 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 groekernen 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.

Aantal stemmen: 358

Markant voor

Verhouding tussen stad en land als contramam



Periode

Vanaf 1958

Toelichting

Het Groene Hart en de → Randstad vormen samen het meest centrale en constante concept in het nationale ruimtelijke orderingsbeleid (The Green Heart Metropolis, die sinds The World Cities van Peter Hall (1966) in het buitenland befaamd werd). Het Groene Hart is de groene, open ruimte tussen de steden van de Randstad. Het Groene Hart is eerder een planologische constructie dan een geografische eenheid. In 1958 signaleerde het rapport Ontwikkeling van het Westen des Lands een dreigende aantasting van het landelijk gebied. Dit gold voor al het landelijk gebied tussen de vier grote steden, dat daarom benoemd werd tot 'open middengebied', later omgedoopt tot Groene Hart. Met de Hongerwinter van 1944 nog vers in het geheugen, werd besloten om dit gebied zoveel mogelijk agrarisch te benutten. Vanaf de jaren '60 verschoof het accent in het beleid richting recreatie. Onder invloed van de toenemende mobiliteit nam daarnaast de stedelijke druk op dit veenweide gebied toe; reden om een restrictief rijksbeleid te formuleren, waarbij gemeenten uitsluitend nog voor eigen inwoners mochten bouwen. Tegelijk wees het rijk enkele gebieden aan waar nieuwe verstedelijking geconcentreerd zou worden - met als doel de rest van het Groene Hart daarvan te vrijwaren. 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.

Aantal stemmen: 157

Markant voor

De rol van krakers in stadsvernieuwing



Plek

Nijmegen (De Grote Karel)

Periode

Jaren '80 als hoogtijdagen van de kraakbeweging

Toelichting

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 onbepaald verboden maar ook niet onbepaald 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 melden echter dat zij weinig heil zien in deze nieuwe benadering.

Aantal stemmen: 83

Markant voor

Inverse stedenbouw: stedelijke inrichting op basis van groen



Plek

Breda-Noord

Periode

Vanaf 1977

Toelichting

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 hoesjes 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.

Aantal stemmen: 52

Markant voor

Ontginning van heide en woeste grond



Plek

Heidse Peel en Someren,
Noord-Brabant, Drenthe

Toelichting

Rond 1900 was 700.000 hectare van het dichtbevolkte Nederland 'woeste grond'. De uitvinding van de kunstmest verminderde de behoefte aan schapenmest, en dat maakte ontginning van de heiden tot landbouwgrond mogelijk. De Heidse Peel, op de grens van Limburg en Noord-Brabant, vormde in de jaren '60 van de vorige eeuw de laatste ontginning in een grote reeks. Vanaf het midden van de 19e eeuw was het gebruikelijk om dit soort grotenatuurgebieden te ontginnen. Vanwege deze heideontginningen werd de Heidemij oorspronkelijk opgericht. Ook de Grontmij vindt zijn oorsprong in grondverbetering en ontginning. Het agrarisch belang was het grootste belang: een vierde van de beroepsbevolking was werkzaam in de land- en tuinbouw. Verbeterd functioneren van de land- en tuinbouw stond dan ook voorop in het vooroorlogs rijksbeleid. Voor de ontginning van deze grote gebieden waren zeer veel mensen nodig. De werkverschaffing in de jaren '30 zette werklozen bij de ontginningen in, waarmee de werkverschaffing een groot aandeel heeft gehad in de ontwikkeling van de Nederlandse landbouw.

Het werk werd met schop en kruiwagen gedaan; pas in de jaren '50 kwamen kwamen meer machines beschikbaar. De ontginning van woeste gronden beïnvloedde de Nederlandse agrarische productie en daarmee de welvaart in gunstige zin, maar dat ging uiteraard ten koste van het areaal heidegronden.

Aantal stemmen: 53

Markant voor

Belang van internationale infrastructurele netwerken



Plek

Amsterdam, Rotterdam,
Breda

Periode

Planvorming vanaf 1973

Toelichting

De hogesnelheidslijn van Amsterdam naar Brussel en Parijs, de HSL-Zuid, en de hogesnelheidslijn van Amsterdam naar Keulen, de HSL-Oost, zijn als internationale verbindingen met een nieuwe snelheid dragers van nieuwe ontwikkelingen in het stedelijke gebied. De HSL-zuid vormt een versterking van Schiphol als mainport. Ook zijn alle stations die door de hogesnelheidstreinen worden aangedaan, aangemerkt als belangrijke knooppunten, en is daar stedelijke herontwikkeling op gang gebracht. Het ministerie van VROM ondersteunt de ontwikkeling van de stationsgebieden als Nieuwe → Sleutelprojecten (NSP), waarmee forse investeringen op deze locaties mogelijk gemaakt zijn.

Aantal stemmen: 81

Markant voor

Grootschalige stadssanering in de jaren '60



Plek

Utrecht CS

Periode

Planvorming start in 1963;
bouw in 1966

Toelichting

Hoog Catharijne is een druk gebruikt knooppunt van treinen en bussen, winkels en kantoren – als tweede stadshart boven en om het Utrechtse Centraal Station gebouwd. Complementair aan de binnenstad van Utrecht, is het centrum economisch gezien vanaf het begin een succes geweest. De uiterlijke vorm is, naar de destijds geldende architectonische opvattingen, volledig ondergeschikt aan de functie van het gebouw. De routing in het interieur van het gebouw bedient de reizigersstroom met winkels en horeca, en leidt hen van en naar de oude binnenstad van Utrecht. De meningen over Hoog Catharijne zijn verdeeld. Met de bouw van het winkelcentrum, in een vroege fase van publiek-private samenwerking → PPS, werd een relatief verpauperd deel van de binnenstad gesloopt. In het toenmalige enthousiasme voor het concept sneuvelde meer dan ons nu lief zou zijn, inclusief het rijksmonumentale gebouw van verzekeringsmaatschappij De Utrecht.

Aantal stemmen: 40

Markant voor

Open houden van het Groene Hart



Plek

Leiderdorp - Hazerswoude

Periode

Vanaf 1994

Toelichting

De ruim zeven km lange HSL-tunnel tussen Hoogmade en Hazerswoude, ook wel de ‘gekke koeientunnel’ genoemd, is een opvallende keuze om het Groene Hart open te houden. Het is een compromis als resultaat van een politieke strijd. Nadat een stevige lobby voor de alternatieve ‘Bos-variant’ om de HSL-lijn strak langs de A4 te leggen het niet haalde, is gekozen voor deze geboorde tunnel in plaats van bovengrondse aanleg. De tunnel bespaart het Hollandse landschap een doorsnijding. Waar de HSL verstedelijkte gebieden bereikt, komt de lijn weer boven de grond. Dit wijst op continuïteit van het landschappelijk rijksbeleid ten behoeve van het open → Groene Hart. Het prijskaartje dat daaraan hing bracht veel strijd teweeg. Tegenstanders werden over de streep getrokken vanwege de innovatieve waarde van deze eerste boortunnel in slappe grond. Toenmalig premier Kok van het PvdA/VVD-kabinet noemde de tunnel ‘Paars op zijn best’. Deze innovatie is de meest in het oog springende ‘inpassingsmaatregel’ bij de HSL en tevens veruit de duurste.

Aantal stemmen: 186

Markant voor

Landaanwinning en inpoldering



Plek

IJsselmeerpolders

Periode

Inpoldering van de
Noordoostpolder 1940
– 1942

Droogmaking Oostelijk
Flevoland gereed in 1957

Droogmaking Zuidelijk
Flevoland gereed in 1968

Toelichting

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 → M.J.Granpré Molière, Verhagen en C van Gesteren 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.

J.P. Thijsse (1865-1945)

Aantal stemmen: 107

Markant voor

Popularisering van Natuurbehoud



Plek
Naardermeer

Periode
Vanaf 1905

Toelichting

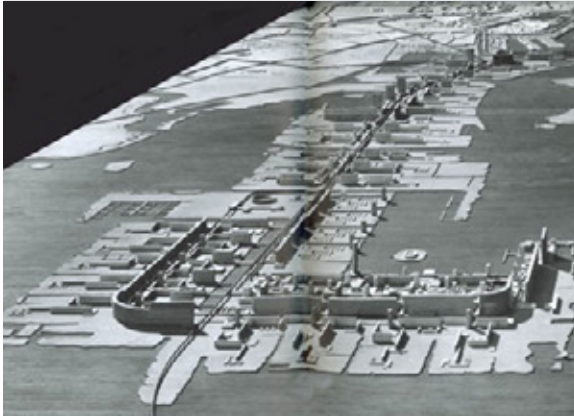
Jac.P. Thijsse gaf de aanzet tot de in 1905 opgerichte Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten, de grootste Nederlandse natuurbeschermingsorganisatie. Het eerste gebied dat de vereniging aankocht om te beheren was het Naardermeer. De gemeente Amsterdam opperde in 1904 het plan om het Naardermeer vol 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. Uiteindelijk voerde de gemeente het vuilstortplan niet uit, omdat er goedkopere oplossingen gevonden werden. Desondanks zette Thijsse het streven tot aankoop door, hetgeen uiteindelijk leidde tot de oprichting van de Vereniging Natuurmonumenten en de aankoop van het Naardermeer in 1905. Als lid van het dagelijks bestuur van Natuurmonumenten vormde Thijsse samen met P.G. van Tienhoven decennialang de spil van de vereniging. Tevens droegen de boeken van Jac.P. Thijsse bij aan popularisering van natuurbescherming.

Jaap Bakema (1914 - 1981)

Aantal stemmen: 67

Markant voor

Stedenbouw van stoel tot stad



Plek

Pampus

Periode

Van den Broek en Bakema:
vanaf 1950

Toelichting

Jacob Berend (Jaap) Bakema was architect en medenaamgever van het bureau Van den Broek en Bakema, dat een bijzondere plaats inneemt in de Nederlandse architectuurgeschiedenis van de 20e eeuw en de wederopbouw van Rotterdam. Bakema ontwikkelde stedenbouwkundige ideeën die alle schaalniveaus omvatten: 'van stoel tot stad'. Bekend is ook zijn plan voor Pampusstad (1965) waarin hij deze ideeën concretiseerde. Met dit IJburg avant la lettre was hij zijn tijd ver vooruit. Als hoogleraar in Delft heeft hij in de jaren '70 grote invloed gehad op een hele generatie ontwerpers.

Aantal stemmen: 50

Markant voor

Strijd om erkenning van de nationale ruimtelijke ordening



Plek

Den Haag

Periode

Vanaf jaren '30

Toelichting

Jasper Vink was een even toegewijde en geduldige als bevolgen topambtenaar, die succesvol opereerde door een web van vertrouwensrelaties te onderhouden met andere departementen. Vink was in 1938 lid van de Commissie Frederiks en heeft daarmee bijgedragen aan de totstandkoming in 1941 van de Rijksdienst voor het Nationale Plan, waarvan hij zelf vanaf 1949 (de tweede) directeur werd. In deze periode werd de Rijksdienst voor het Nationale Plan grondig gewantrouwd door zowel de andere departementen als door de provincies. Vink heeft een centrale rol gespeeld bij de Werkcommissie voor het Westen des Lands, de eerste en tweede nota's ruimtelijke ordening en bij de totstandkoming van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (1965). Toen hij als de eerste directeur-generaal van de Rijksplanologische Dienst in 1967 met pensioen ging, was nationale ruimtelijke ordening een volwaardige speler in het veld van departementen, provincies en gemeenten geworden. Zelf zei hij: 'de tijd was rijp', maar de tijd was waarschijnlijk rijp gemaakt door de bescheiden Vink zelf.

Aantal stemmen: 60

Markant voor

Uitvinding van de planologie



Plek

Eindhoven, Uitbreidingsplan
1930

Periode

Vanaf jaren '30

Toelichting

Joël Meijer de Casseres is de bedenker van de term planologie. Dit woord werd voor het eerst gebruikt in het artikel 'Grondslagen der Planologie', verschenen in 1929. De introductie van deze term was zijn antwoord op één van de drie kwesties in het vakgebied die De Casseres reeds in zijn eerste publicaties aan de orde stelde en die hem zijn leven lang bleven fascineren. De eerste kwestie was de begripsverwarring rond de term 'stedebouw', waarin de term 'stede' verwijst naar een plek, zoals in 'hofstede' en niet naar 'stad' (daarom is de nieuwste spelling 'stedenbouw' nooit correct geweest). De termen planning en het later door hem geïntroduceerde 'planologie' hebben dit euvel niet. De term 'planologie' was ook zijn antwoord op het primaat van het 'sociale' boven het 'esthetische', de tweede kwestie die De Casseres bezighield. Volgens hem was het voorwerp van stedenbouwkundige studie de menselijke samenleving zelf. Daarom heeft de stedenbouw rekening te houden met alle factoren die de samenleving beheersen. Ten derde moest het plan volgens zijn benadering voorafgegaan worden door onderzoek (survey) naar de factoren die de ontwikkeling van een gebied bepalen, waarbij gebruik moest worden gemaakt van tal van 'hulpwetenschappen'. De Casseres pleitte in zijn boek 'Stedenbouw' (1926) al voor een nationaal ruimtelijk plan als een integraal beleidsdocument. Hij betoogde dat het werkveld van de planoloog zich niet beperkte tot gemeentelijke of provinciale grenzen, maar zich uitstreekte tot het nationale, continentale en zelfs de gehele wereld. Het uitbreidings- en herzieningsplan voor Eindhoven (1930) van De Casseres stelde een meer systematische en functionele structuur voor, met uitbreidingen per sector en verkeersafwikkeling via de ring. Na de oorlog is dit plan vrijwel geheel gerealiseerd.

Joop Borgman (1929-1999)

Aantal stemmen: 226

Markant voor

Invloed provinciaal bestuurder in de ruimtelijke ordening



Plek

Borgmanpad, fietspad in de Krimpenerwaard

Foto

M. Schildwacht

Periode

Vanaf 1950

Toelichting

Als lid van de provinciale staten van Zuid-Holland, voorzitter van de PvdA-fractie en daarna als gedeputeerde heeft Joop (Johan) Borgman zich in de jaren '70 en '80 bij de provincie Zuid-Holland sterk gemaakt voor alles wat met groene recreatie te maken had en met name voor fietspaden als verbindingen tussen stad en omliggend groen. Als voorvechter voor de → rijksbufferzone Midden-Delfland heeft hij zich jarenlang en met succes gekeerd tegen doorsnijding van dit gebied door de aanleg van wat destijds rijksweg 19 heette, en nu A4 Midden-Delfland.

Aantal stemmen: 72

Markant voor

De invloed van de auto(mobiliteit) op de inrichting van Nederland



Plek

Utrecht; knooppunt A12 en A2

Periode

1927 Rijkswegenplan,
1939-1996: van tweebaans rotonde tot klaverturbine

Toelichting

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 groeiende 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 trendsetzend.

Links en Literatuur

Hans Buiten en Kees Volkers (1996), Oudenrijn; geschiedenis van een verkeersknooppunt. Utrecht: Matrijs.

Jos van der Lans en Herman Vuijsje (2003), Lage landen, hoge sprongen: Nederland in de twintigste eeuw. Utrecht: Inmerc.

<http://www.autosnelwegen.nl/asw/his/frames.html?/asw/his/hiso4.htm>

Aantal stemmen: 144

Markant voor

Invloed van stringent Europees natuurbeleid: Natura 2000



PLek
Zuid Limburg

Periode
Vanaf 1992

Toelichting

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). 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 knaagdierje 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.

Aantal stemmen: 85

Markant voor

Veenweidegebied en strijd tussen landbouw, natuur en water



Plek

Krimpenerwaard in
Provincie Zuid-Holland

Principe

Functie volgt peil

Beleid

Ecologische Hoofdstructuur

Toelichting

De Krimpenerwaard ligt midden in het → Groene Hart en is vrijwel geheel door water omgeven. Het waterpeil ligt in de polder beneden het rivierpeil, waardoor het afvoeren van overtollig water naar de hoger gelegen rivier al eeuwenlang veel zorg en vernuft vergt. De complexe waterstaatstgeschiedenis is nog steeds uit het landschap afleesbaar met gemalen, (resten van) molens en boezemwateren. Van de aan de overzijde van de Merwede gelegen Alblasserwaard is de molengang bij Kinderdijk wereldberoemd. Om dit veenweidegebied voor de toekomst te behouden, is aanpassing nodig van de waterhuishouding en dus ook de inrichting van het gebied. Want landbouw, natuur en recreatie stellen verschillende eisen aan het waterpeil. Vanaf begin jaren '90 is daarover gediscussieerd. Eind 2005 is deze strijd bijgelegd in het zogenaamde Veenweidepact dat onder andere voorziet in de aanleg van 2.450 hectare nieuwe natuur. Bij de landinrichting wordt, net als bij vroegere → ruilverkavelingen, ernaar gestreefd dat percelen van agrariërs meer aaneengesloten en dichter bij de bedrijfsgebouwen komen te liggen.

Links en Literatuur

<http://www.veenweidepactkrimpenerwaard.nl/>

Aantal stemmen: 55

Markant voor

Bouwen op lage natte grond



Plek

Dordrecht (rotte funde-ringspalen), Gouda (voortdurende inklinking).

Periode

Jaren '50 – heden

Toelichting

De kruipruimte is een overblijfsel van het bouwen op palen op lage natte grond. Bouwen met droge kruipruimtes is een typisch laag-Nederlands concept. Het heeft de ruimtelijke inrichting op het niveau van de stedenbouw beïnvloed, zowel de locatiekeuzes als de interne ordening van gebieden. Het droog houden van de kruipruimte vraagt om het ophogen van de bodem, opspuiten met zand, wat gepaard gaat met hoge kosten en niet overal mogelijk is. Wat ordening betreft is de invloed abstracter: een opgehoogde vlakte is van zichzelf amorf, structuurloos. Een inrichter heeft als het ware zijn handen vrij – dit in tegenstelling tot direct op de ondergrond bouwen. De gegeven situatie heeft in het laatste geval veel meer invloed en resulteert in noodgedwongen specifieke en soms creatieve stedenbouw. Met het nieuwe waterbeheer is er meer dan ooit reden om alternatieve bouwwijzen te onderzoeken.

Aantal stemmen: 111

Markant voor

Ruimtelijke sturing op basis van laag- en hoogdynamische systemen



Plek
Zuidplaspolder

Periode
Vanaf jaren '90

Toelichting

De lagenbenadering onderscheidt drie lagen: ondergrond, netwerken en occupatielaag. Alle lagen veranderen in de tijd, maar niet alle drie even snel. Hoe lager de dynamiek, des te minder mogelijkheden er zijn om op dit niveau in te grijpen. De ondergrond of basislaag betreft het water en de bodem met het zich daarin bevindende leven. Dit is het laagdynamische niveau, waarin veranderingen zich langzaam voltrekken (> 100 jaar) op vaak bovenregionale schaal. Netwerken zijn alle vormen van zichtbare en onzichtbare infrastructuur. Deze vormen het middeldynamische niveau met een verandertijd van 20 tot 80 jaar. De occupatielaag bestaat uit de ruimtelijke patronen die gevolg zijn van menselijk gebruik – ofwel de ruimtelijke inrichting. Dit hoogdynamische niveau met een verandertijd van 10 tot 40 jaar is op lokale schaal het meest relevant. Eind vorige eeuw heeft deze benadering ingang gevonden in de ruimtelijke ordening en nog steeds is zij van belang voor sturingsvraagstukken: wie wat moet doen in de ruimtelijke ordening. Het ligt voor de hand dat het rijk zich vooral zou moeten richten op vraagstukken van grote schaal en langzame onomkeerbare processen, de ondergrond (inclusief waterhuishouding) en netwerken dus. De lagenbenadering is uitgewerkt in de Vijfde Nota voor de Ruimtelijke Ordening en vormt tevens de basis van de Nota Ruimte. Deze benadering verving het 'systeemdenken' dat enkele decennia gegolden had en waarin water en ondergrond minder belangrijk waren. Volgens de lagenbenadering zou ruimtelijke planning in de

volgorde van deze drie lagen moeten plaatsvinden: de draagkracht van de ondergrond bepaalt wat er verder kan gebeuren; de netwerken sturen de occupatie. Maar deze (strikte) hiërarchie in de lagenbenadering is punt van discussie, omdat ruimtelijke ordening als optimaliseringsvraagstuk een afweging van velerlei belangen blijft. Strikt genomen zou het bijvoorbeeld niet meer toegestaan moeten worden dat er in laag Holland onder zeeniveau gebouwd wordt, maar afwegingen met andere belangen leiden uiteindelijk tot andere besluiten, zoals bij de diepe Zuidplaspolder het geval is.

Aantal stemmen: 47

Markant voor

Verruiming van denken over functies van het platteland



Plek
Driebruggen

Periode
1985 – 2007

Toelichting

De Landinrichtingswet (1985) omvatte zowel het bestemmen, inrichten als beheer van landelijke gebieden. De wet was multifunctioneel inzetbaar met meerdere modules en werd ervaren als een grote verbetering ten opzichte van de oude Ruilverkavelingswet (1924). Rond 1960 kregen beleidsmakers door dat er bij de → ruilverkavelingen meer belangen spelen dan alleen het agrarische belang. Zo speelden bij Driebruggen niet alleen agrarische problemen een rol maar ook waterproblematiek in de veenweides en doorsnijding van het gebied door een van de drukste spoorwegen van Nederland. Met boerderijverplaatsingen konden de spoorwegovergangen worden opgeheven en werd daarmee het probleem van twee maal daags overstekende koeien opgelost. Bij nieuwe verkavelingen werd voortaan het streekplan ingezet, dat richtlijnen gaf voor het toekomstig grondgebruik. Dit combineerde agrarische belangen met infrastructuur, woningbouw, industrie en recreatie. Met de invoering Landinrichtingswet in 1985 schoof het zwaartepunt bij de inrichting van het platteland verder op in de richting van natuurbeheer. Er werd niet alleen gestreefd naar natuurbehoud, maar ook naar het scheppen van nieuwe natuur. Vanaf januari 2007 is de Wet Inrichting Landelijk Gebied (WILG) in werking getreden. De WILG omvat zowel een investeringsbudget (ILG) als het instrument landinrichting. Het deel landinrichting van deze wet vervangt de Landinrichtingswet van 1985.

Aantal stemmen: 46

Markant voor

Wederopbouw en functionalistische aanpak van binnensteden



Plek

Lijnbaan (Rotterdam)

Periode

1949 - 1953

Toelichting

Toen na de bevrijding in mei 1945 de gigantische schade van oorlog en bezetting werd opgemaakt, nam de eerste regering in vreedstijd 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 ontreddering 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 gedachtegoed. 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.

Aantal stemmen: 177

Markant voor

Toenemende invloed cultuurhistorie op ruimtelijke ordening



Plek

Elst (kerk gebouwd op resten van een Romeinse tempel)

Periode

Limes 57 v. Chr. - 400 n.Chr.;
Belvedere vanaf 1999

Toelichting

Cultuurhistorie, de geschiedenis van de plek en de historische gelaagdheid daarvan kunnen dienen als gids bij het ontwerpen voor de toekomst. Dit is het leidende principe van het in 1999 met de Nota Belvedere in gang gezette beleid gericht op behoud van ruimtelijk erfgoed. De Limes is daarvan een kenmerkend voorbeeld. De Limes is de grens van het Romeinse rijk en het grootste archeologische monument van Nederland. In Nederland loopt de Limes van Katwijk via de oude Rijn langs Nijmegen naar Duitsland. Limes is Latijn voor 'grens' of 'pad'. Deze grens was een militaire zone, die bestond uit een weg, verdedigingswerken en burgernederzettingen. Maar het was ook een handelsroute. Van het totale Limesgebied heeft zo'n twintig procent een hoge archeologische waarde en komt ongeveer dertig procent binnenkort bloot te staan aan mogelijk ingrijpende gevolgen van nieuwe woningbouw, bedrijvigheid en infrastructurele ontwikkelingen. Dergelijke ingrepen in het Limesgebied gaan niet alleen archeologen en cultuurhistorici aan, maar ook ontwerpers, beleidsmakers en ontwikkelaars. De betrokken provincies en het rijk hebben een programmabureau opgezet dat ondersteuning biedt bij het realiseren van oplossingen.

Maasvlakte, eerste en tweede

Aantal stemmen: 84

Markant voor

Nederlandse praktijk van landaanwinning



Plek

Eerste en Tweede
Maasvlakte

Periode

Vanaf de jaren '60

Toelichting

De Eerste Maasvlakte werd in de jaren '60 aangelegd als groot industrieterrein in de Noordzee bij Rotterdam, waarvoor natuurgebied De Beer moest wijken; de Tweede Maasvlakte is van recente datum en vormt een voorlopig sluitstuk van een eeuwenoude Nederlandse traditie van landaanwinning. Deze traditie begon in de 16e eeuw met de droogmakerijen, gevolgd in de 20e eeuw door de inpoldering van de → IJsselmeerpolders en in de 20e en 21e eeuw door het opspuiten van IJburg. Landaanwinning komt zowel voort uit een behoefte aan veiligheid (het temmen van het water dat land aanvreet zoals met de Zuiderzee het geval was), als uit een behoefte aan meer ruimte. Landaanwinningprojecten zijn niet zonder controverse en stuiten in toenemende mate op maatschappelijk verzet, wat onder andere heeft geleid tot het afblazen van de Markerwaard. Onder invloed van met name Europese milieu- en natuurregeling moeten landaanwinningprojecten aan steeds meer eisen voldoen voor een zorgvuldige inpassing. Geheel in de lijn der traditie worden om de zoveel tijd nieuwe plannen voor landaanwinning gepresenteerd, zoals een 'Schiphol op zee' en eilanden voor de kust van Den Haag.

Aantal stemmen: 81

Markant voor

Nadruk op economisch belang van de Rotterdamse haven en Schiphol



Plek
Rotterdamse haven,
Schiphol

Periode
Start jaren '80

Toelichting

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 ruimtelijke ontwikkeling. Het mainportbeleid is gericht op versterking van hun positie met ruim baan voor hun ontwikkeling, desnoods ten koste van andere functies. De grootste prikkel voor dit beleid ging uit van het vooruitzicht dat in 1992 grenzen binnen Europese Unie zouden wegvallen. Na de recessie van de jaren '80 was des het 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. Rotterdam is de grootste haven van Europa, liggend in de delta van grote Europese rivieren. De aanleg van de Betuwelijn is het meest opvallende gevolg van het mainportbeleid. 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 ontwikkeling van deze mainports gaat hand in hand met steeds grotere nadruk op milieueisen en compensatie voor natuur. Het succesvolle mainportbeleid bleek aanstekelijk: later zijn greenports (zoals Westland en omgeving Aalsmeer) en Brainport Eindhoven als klonen toegevoegd.

Marinus Jan Granpré Molière (1883-1972)

Aantal stemmen: 86

Markant voor

Vernieuwing in stedenbouw



Plek

Tuinstad Vreewijk in Rotterdam-Zuid, dorpen in Wieringermeer en Noordoostpolder.

Periode

Vanaf jaren '20

Toelichting

Granpré Molière oefende als hoogleraar aan de faculteit Bouwkunde van de Technische Hogeschool Delft grote invloed uit met een ideologie die verder werd uitgedragen door wat de 'Delftse school' is gaan heten. Zijn aanstelling in 1924 doorbrak de stoffige academische traditie die daar destijds heerste. Granpré Molières ideeën over stedenbouw waren veel maatschappelijker georiënteerd. De beeldtaal van de Delftse school is de meer traditionele tegenhanger van het Nieuwe Bouwen. Verschil met het Nieuwe Bouwen is ook dat de rol van ontwerp en de ontwerper centraal staat – niet het plan als sociaal project en resultaat van onderliggend onderzoek. Granpré Molière ging uit van de 'waarachtigheid' van de ontwerper en wilde met zijn stedenbouw en architectuur processen van 'ontmenselijking' door industrialisatie tegen te gaan. Dat streven is te herkennen in de maatvoering van zijn bekendste werk: het kleinschalige tuindorp Vreewijk in Rotterdam, en de inrichting van de Wieringermeer en Noordoostpolder waarbij fietsafstanden voor de lokaliserings van dorpen maatgevend waren.

Aantal stemmen: 86

Markant voor

Vestigingsbeleid detailhandel: geen weidewinkels in Nederland



Plek
Muiden

Periode
Vanaf jaren '70

Toelichting

De Maxis is het eerste, zeer omstreden voorbeeld van een Nederlandse 'weidewinkel': buiten de stad, langs een snelweg. Ook elders zijn hypermarkten als combinatie van food/non-food opgezet onder de naam Maxis. Deze zijn uiteindelijk allemaal mislukt. De Maxis tussen Muiden en Amsterdam langs de A1 is het meest prominente voorbeeld van de weidewinkel zoals we die alleen uit het buitenland kennen: grootschalig, in het niets langs een snelweg. Het ontbreken van mega-malls in Nederland is het resultaat van bewust ruimtelijk-economisch beleid en distributieplanologie: het vroegere detailhandelsbeleid met wijkwinkelcentra en het huidige PDV/GDV-beleid. Deze afkorting staat voor Perifere Detailhandel Vestiging en Grootschalige Detailhandel Vestiging. Het PDV/GDV-beleid deed in 1992 in de Vierde Nota Extra (Vinex) zijn intrede. Het beleid beoogt voorzieningen in de steden vast te houden en daarmee te voorkomen dat binnensteden verloederen. Bij het formuleren van het locatiebeleid voor de detailhandel zit de overheid vaak in een spagaat. Aan de ene kant zijn er de gevestigde structuur en de gevestigde belangen; aan de andere kant de behoefte aan dynamiek. Het gaat dan om de vestiging van nieuwe, meer efficiënte of innovatieve winkels en winkelconcepten. Volgens sommigen, waaronder het Planbureau voor de Leefomgeving, is dat een ontwikkeling waarin ruimtelijke ordening beter intelligent kan meebewegen. Buiten de (binnen)steden gelegen nieuwe centra – zoals outlet store Bataviastad in Lelystad – zijn op den duur toch niet tegen te houden.

Menno van Coehoorn (1641-1704)

Aantal stemmen: 78

Markant voor

Constructie van het militaire landschap



Plek
Coevorden

Periode
17e eeuw

Toelichting

Van Coehoorn bracht in 1685 zijn boek *Nieuwe vestingbouw, Op een natte of lage Horisont* uit. In dit boek worden drie methodes van vestingbouw omschreven die speciaal zijn ontworpen voor het Nederlandse landschap en die de modernste manieren van oorlog voeren zouden kunnen weerstaan. Als dank voor zijn successen in de vestingbouw, die startten met de fortificatie van Coevorden (1680), werd hij door de koningen van Spanje en Engeland in de adelstand verheven. Hij kreeg van de Staten-Generaal talloze opdrachten voor ontwerpen van fortificaties: Groningen, Zwolle, Nijmegen, Breda, Bergen op Zoom. Menno van Coehoorn was verantwoordelijk voor de planning van een serie linies die de 'frontieren' (grenzen) van de Republiek moesten beschermen tegen invasie. De bekendste hiervan is de IJssellinie, die van Zwolle naar Arnhem strekte, en zelfs in de jaren 1950 nog door NAVO overwogen werd als middel om Nederland te verdedigen in geval van uiterste nood.

Aantal stemmen: 2

Markant voor

Behoud van open landschap in stedelijk gebied en moderne landinrichting



Plek
Midden Delfland

Periode
1958 - heden

Toelichting

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. Deze vallen nu niet meer onder de verantwoordelijkheid van het Rijk maar van de provinciën. 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 buitelende 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 Reconstructie-wet 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.

Links en Literatuur

Ministerie van VROM (2008) Jubileumboek 50 jaar rijksbufferzones, Den Haag

Aantal stemmen: 139

Markant voor

Ruimte voor de rivier en ruimte voor natuur



Plek
Millingerwaard,
Noordwaard

Periode
Vanaf midden jaren '80

Toelichting

Sinds eind jaren '80 vindt er een kentering plaats in het denken over water en natuur in de ruimtelijke ordening. Nu maken langs de oevers van de grote rivieren, mede dankzij het programma Ruimte voor de Rivier, landbouwgronden plaats voor nieuwe natuur en ontstaat natuurlijke rivier- en natuurdynamiek. De Millingerwaard ten oosten van Nijmegen was als eerste aan de beurt. In 1991 werd een begin gemaakt met de ontwikkeling van een dynamisch natuurgebied met stuwwallen, rietmoerassen, rivierduinen, oobossen en graslanden. Beroemde voorbode van de huidige focus op ruimtelijke watervraagstukken is het → Plan Ooievaar (1986) voor het Rivierengebied. Van het programma Ruimte voor de Rivier is de Noordwaard bij Gorinchem een koploper project: land wordt teruggegeven aan het water. Noordwaard illustreert ook de relatie tussen samenleving en water(beleid): de bevolking heeft begrip voor maatregelen om de gevolgen van overstroming te verminderen, maar veel minder voor maatregelen ten behoeve van nieuwe natuur en recreatie.

Aantal stemmen: 62

Markant voor

Ruimtelijk mobiliteitsbeleid: beperking autogebruik door compacte stedenbouw



Plek

Gunstige modal split in Wateringse Veld en Houten Zuid.

Periode

Toepassing vanaf de jaren '90

Toelichting

Een 'modal split' geeft de verhouding van het aantal reizigers en kilometers tussen de verschillende modaliteiten of vervoerwijzes aan. Vanaf begin jaren '70 is al geprobeerd mensen uit de auto, in het openbaar vervoer en op fiets te krijgen. Voorbeelden zijn het verkeerscirculatieplan Groningen (1997) en de succesvolle fietsstad Houten. Een gunstige modal split – relatief veel verplaatsingen per openbaar vervoer of fiets – is vanaf de jaren '90 ook in het rijksbeleid het doel. Bij de planning van de → Vinex-wijken was de ambitie het autogebruik te beperken door de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te vergroten en de parkeerruimte in de woonwijken te beperken. In de uitvoering blijken de ambities niet eenvoudig te realiseren. Hoewel onderzoek uitwijst dat deze compacte stedenbouw, zoveel mogelijk aansluitend bij de bestaande stad, groei van het autoverkeer geremd heeft, blijkt het aantal geplande parkeerplaatsen vaak te beperkt en is de inzet op Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) lang niet overal gerealiseerd. Goed geregeld openbaar vervoer had juist het vernieuwende punt moeten zijn. De Vinex-wijken bleken in de praktijk vooral aantrekkelijk voor tweeverdieners, die met verschillende banen in verschillende plaatsen vervolgens ook meer dan één auto nodig hadden.

Aantal stemmen: 44

Markant voor

Begin van inspraak in ruimtelijk ordeningsstelsel



Plek
Moerdijk

Periode
1968 - 2008 (PKB)

Toelichting

De vestiging van een raffinaderij van Shell in Moerdijk is een beroemde casus in de geschiedenis van de Nederlandse ruimtelijke ordening. Hoe kon er midden in een gebied dat groen en open gehouden zou worden toch industrie komen? Dit leidde in 1968 tot het besef dat sommige planologische beslissingen van meer gewicht zijn dan andere, en dat ze met zorgvuldige inspraakprocedures omgeven moeten worden. Hierbij heeft het parlement het laatste woord. Met de Planologische Kernbeslissing (PKB) kreeg de ruimtelijke ordening een stevig nieuw instrument in handen om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan. De instelling van de PKB gaf de stoot tot het optuigen van een omvangrijk stelsel van inspraak. De Raad van State is de afgelopen decennia in toenemende mate ingeschakeld om uitspraken te doen over het verloop van ruimtelijke processen. Vooral onder invloed van de Europese (milieu)regelgeving is het aantal zaken ter beoordeling van besluiten toegenomen. Internationaal is er grote bewondering voor dit fundament van civil participation in onze ruimtelijke ordening. Binnen de Rijksplanologische Dienst was Jenno Witsen hierachter de drijvende kracht. Onderdelen van de Derde en Vierde Nota's ruimtelijke ordening en de Nota Ruimte kregen de status van PKB. Op 1 juli 2008 kwam, met het in werking treden van de herziene → Wet Ruimtelijke Ordening, de structuurvisie als nieuw instrument in de plaats van zowel de PKB, het streekplan als het structuurplan.

Aantal stemmen: 66

Markant voor

Aandacht voor de dagelijkse leefomgeving



Plek

Morrapark, Drachten

Periode

Eind jaren '80

Toelichting

In de Vierde Nota is de term DALO (= dagelijkse leefomgeving) ingevoerd om kwaliteit op lokaal niveau te benoemen en creativiteit op lokaal niveau te stimuleren. Ten behoeve van dat laatste werd in 1989 een subsidieregeling opgezet om Voorbeeldplannen mogelijk te maken. Het Morrapark in Drachten is in dit kader ontworpen. Met DALO deed ook expliciet de zorg om het milieu (grondstoffen, energie, afval) zijn intrede in het ruimtelijk beleid. Andere thema's binnen DALO waren mobiliteit, leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte. De term is verbonden met een omslag van denken op groot schaalniveau – gebruikelijk in de eerste nota's ruimtelijke ordening – naar een denken dat zich ook meer op de menselijke maat richt. Tussen 1989 en 2002 hebben lokale en regionale partijen 600 ideeën ingediend. Er zijn uiteindelijk 52 ideeën uitgewerkt tot voorbeeldplan en deze zijn bijna allemaal gerealiseerd. Het stimuleringsprogramma bleek een belangrijke impuls voor het hele vakgebied. Morrapark is een door de gemeente Smallerland en provincie Friesland ingezonden plan voor het thema 'Zorgvuldig omgaan met water, energie en afval' met de nadruk op ecologie en duurzaamheid. De wijk kwam tot stand onder regie van een stuurgroep van overheden, (semi)private partijen en milieudeskundigen.

Aantal stemmen: 224

Markant voor

De maakbare samenleving volgens het Nieuwe Bouwen



Plek

Noordoostpolder

Periode

Midden jaren 50

Toelichting

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

Nagele

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.

Aantal stemmen: 144

Markant voor

Aandacht voor landschap en cultuurhistorie



Plek

Zie kaart

Periode

Vanaf 1975

Toelichting

Landschapsbeleid heeft in de Nederlandse ruimtelijke ordening een traditie van vele decennia maar ook van vaak wisselende beleidscategorieën en wisselend succes. De Oriënteringsnota, het eerste deel van de Derde Nota Ruimtelijke Ordening (1975) vermeldt voor het eerst 'nationale landschappen'. Waar in het open ruimtebeleid zoals de rijksbufferzones het accent lag op het voorkomen van verstedelijking, staan in het landschapsbeleid de landschappelijke kwaliteiten centraal. Er zijn in het landschapsbeleid steeds wisselende concepten en regelingen geweest: van Parkgebieden, Herstel Landschappelijke Kwaliteit en Grote Landschapseenheden tot Belvederegebieden en Nationale Landschappen. De twintig Nationale Landschappen die de Nota Ruimte (2004) onderscheidt zijn Nederlandse landschappen met elk een bijzondere combinatie van cultuurhistorische en natuurlijke elementen. Deze landschappen kenmerken zich door de specifieke samenhang tussen de verschillende onderdelen van het landschap, zoals natuur (flora en fauna), reliëf (bijvoorbeeld beekdalen en terpen), grondgebruik (landbouw, watermanagement) en bebouwing (dorpsgezichten, oude forten). Nationale Landschappen zijn geen musea; het zijn gebieden waar ook mensen wonen, werken, ondernemen en recreëren. Daar moet ruimte voor zijn. Dat kan tegelijk de kwaliteit van deze gebieden onder druk zetten. De status 'Nationaal Landschap' houdt in dat de overheid extra aandacht en financiële steun aan deze gebieden geeft om de zogenoemde kernkwaliteiten te behouden en versterken.

Aantal stemmen: 47

Markant voor

Reconstructie: herontwikkeling van gebieden met intensieve veehouderij



Plek

Weert, Nederweert

Periode

Vanaf 1998

Toelichting

Aan de ongebreidelde opmars van de intensieve veehouderij, vooral de varkenshouderij, kwam in 1998 een einde, toen in verband met de varkenspest ongeveer 10 miljoen varkens bij in totaal 429 bedrijven moesten 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 aanwijzen van clusters en 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 overbesteding en stank, 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 '90, 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 heeft zich bij de intensieve veehouderij het vraagstuk van de megastallen aangediend: de ontwikkeling naar grotere bedrijfseenheden, tot wel 20.000 varkens per stal. Omdat er 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.

Nieuwe Hollandse Waterlinie

Aantal stemmen: 1993

Markant voor

De invloed van het 'militaire landschap' op de ruimtelijke inrichting



Plek

Van Muiden tot aan de Biesbosch

Periode

Aanleg 1815 – 1940

Toelichting

De Nieuwe Hollandse Waterlinie is een verdedigingslinie, aangelegd tussen 1815 en 1940. Met een ingenieus stelsel van watergangen, sluisen 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)

Nieuwe Hollandse Waterlinie

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.

Aantal stemmen: 44

Markant voor

Rol instituties voor ontwikkeling ruimtelijke ordening



Plek

Den Haag

Periode

Vanaf 1917

Toelichting

Het Nirov is op 17 juli 1917 opgericht als 'Nederlandsch Instituut voor Volkshuisvesting', waaraan in 1923 ook de stedenbouw expliciet als onderdeel van het werkerterrein werd toegevoegd. Bevordering van de volkshuisvesting, van de stedenbouw en van de samenwerking waren als doelstelling in de oorspronkelijke statuten neergelegd. Door de jaren heen heeft 'Het Instituut' zich gemanifesteerd als podium voor het vakdebat en de ontwikkeling van het multidisciplinaire vak van ruimtelijke ordening (planologie) en volkshuisvesting (bouwen en wonen). De elementen die founding father Dirk Hudig voor ogen stonden ('studievereeniging, adviesvereniging, propagandavereniging en archiefvereniging') worden nog steeds door het Nirov ingevuld. Het Nirov-netwerk telt vandaag de dag circa 10.000 aangesloten professionals. De brede schakering aan disciplines in dat netwerk is kenmerkend voor de breedte van het vak. Ruimtelijke ordening of planologie bestaat bij de gratie van vele subdisciplines die elkaar weten te vinden en te verrijken, in een sterke interactie tussen beleid, praktijk en kennis. Instituten zoals het Nirov, maar ook destijds de Rijksplanologische dienst (RPD), VROMraad en Ruimtelijk Planbureau (sinds kort: Planbureau voor de Leefomgeving) spelen een belangrijke rol bij kennisontwikkeling en beleidsvernieuwing. Internationaal wordt met bewondering gekeken naar deze 'kennisinfrastructuur'

Onteigening en verevening in grondbeleid

Aantal stemmen: 43

Markant voor

Uitvoering van ruimtelijk beleid met private partijen



Plek

Park Lingezegen, regio
Arnhem Nijmegen

Periode

Vanaf 1991

Toelichting

Grondbeleid is altijd een hoeksteen van ruimtelijke ordening geweest, maar niet altijd in dezelfde mate en op dezelfde manier. Het kabinet Den Uyl spatte in 1977 uiteen over onenigheid over het grondbeleid: moest bij onteigening de agrarische gebruikswaarde vergoed worden of de (veel hogere) marktwaarde? Hernieuwde belangstelling voor het grondbeleid als instrumentarium kwam op in de jaren '90 van de vorige eeuw. Om bij bouwprojecten tot publiek-private samenwerking → (PPS) en verevening tussen kosten en baten te kunnen komen, ontstond behoefte aan nieuwe instrumenten en een wettelijke verankering van de nieuwe werkwijzen. Dit kwam in het bijzonder aan de orde bij de uitvoering van de grote nieuwe woningbouwlocaties in het kader van de Vierde Nota Extra: de → Vinex-wijken. Het toen geldende zelfrealisatierecht heeft de uitvoering van de Vinex bouwplannen nogal gefrustreerd; kleine grondbezitters liften als free riders mee en profiteerden van waardeverhoging van hun grond zonder bij te dragen in de kosten.

In een nieuwe wet met vereveningsmogelijkheden is dit recht aan banden gelegd. Overigens worden oudere grondbeleid instrumenten zoals onteigening nog steeds toegepast, zoals in Park Lingezegen in 2008 nog het geval was.

Aantal stemmen: 43

Markant voor *Regionale herinrichting*



Plek
Zuid-Limburg

Periode
jaren '70

Toelichting

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 ver-nieuwing 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 betref, 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.

Aantal stemmen: 1211

Markant voor

Nieuwe toekomst stationsgebieden en ontwikkeling met private partijen.



Plek

Centrum Den Bosch

Periode

Eind jaren '90 - heden

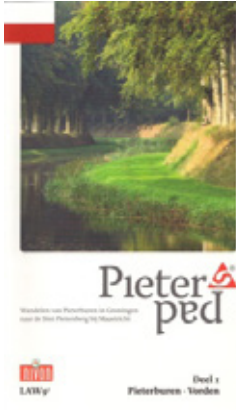
Toelichting

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 treinlawaai en verouderde bedrijvigheid, is dit gebied herstructureerd 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.

Aantal stemmen: 2649

Markant voor

Wandel- en fietspadennetwerk



Plek

Pieterpad

Periode

Vanaf eind jaren '70

Toelichting

De ruimte van de landerijen,
Geheimen van een bos.
De dreiging van wat plenspartijen,
Een veter die laat los.
Zo groots, zo klein of onverwacht.
Zo mooi, zo moe, zo nat,
De Drentse boer, de zwarte nacht,
Ja, alles heb ik liefgehad.
Het voelt zo eigen, het verheft
Het welzijn en verrast,
Wanneer je plotseling beseft,
Het naadloos in je leven past.

Ernst de Leeuw, Heerhugowaard (Winnende reactie publieksstemronde, waarbij dit icoon op eerste plaats eindigde.)

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 afstandpaden 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.

Aantal stemmen: 100

Markant voor

Opkomst regionaal ontwerpen met water



Plek

Rivierengebied, Blauwe Kamer (Rhenen)

Periode

Vanaf midden jaren '80

Toelichting

Plan Ooievaar was in 1985 winnaar van de eerste Eo Wijersprijsvraag en daarmee een relatief vroeg voorbeeld van regionaal landschapsonwerp. Het pleitte voor alternatieve natuurontwikkeling langs de Rijn. 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 gereedchapskist voor minder rigide rivierbeheer en heeft een belangrijke rol vervuld als katalysator tussen verschillende belangen. In Plan Ooievaar stond de dynamiek van natuur en water voorop, met ondermeer de Blauwe Kamer als resultaat. Het plan was een voorbode van de latere focus op ruimtelijke watervraagstukken op regionale schaal, waaruit onder andere het programma Ruimte voor de Rivier is voortgekomen

Aantal stemmen: 57

Markant voor

Publieke private samenwerking in ruimtelijke ontwikkeling



Plek

Wijkertunnel, Zuiderzeelijn,
HSL-Zuid, Zuidas, Tweede
Coentunnel

Periode

Van eind jaren '80

Toelichting

Het betrekken van private partijen en investeerders bij de uitvoering van grote projecten gebeurt vanaf het einde van de jaren '80 onder meer door middel van zogenaamde *privaat-publieke samenwerking* → (PPS). Deze vorm van samenwerking heeft in de afgelopen decennia een grote vlucht genomen. Bij PPS stuurt de overheid voornamelijk op het gewenste einddoel (de 'output'). Op deze wijze hebben de marktpartijen de vrijheid om naar eigen inzicht de uitvoering (de 'input') vorm te geven. De rijksoverheid wil op deze manier gebruik maken van de denk- en innovatiekracht die binnen marktpartijen besloten ligt. Een marktpartij kan bij PPS voor een lange periode gecontracteerd worden om niet alleen te ontwerpen, te bouwen en/of te beheren, maar vaak ook om het project te financieren.

Prins Bernhardviaduct

Aantal stemmen: 40

Markant voor

Effecten van dominant mobiliteitsbeleid



Plek

Bernardviaduct /
Den Haag CS

Periode

Jaren '60 en '70

Toelichting

Het Prins Bernhardviaduct loopt over het spoorwegemplacement van station Den Haag CS. Het biedt toegang tot het boven de sporen gelegen busplatform en de tramperrons. In die zin is het een modern vervoersknooppunt. Het is tegelijk een laatste getuige van een mislukt binnenstadsbeleid waarin mobiliteit dominant was: de stadsvernieuwing die in veel steden aan de stadsvernieuwing voorafging. Het Haags Structuurplan 1970 voorzag in een ring van autowegen en parkeergarages rond de binnenstad, maar verder dan de bouw van het viaduct (1973) kwam dit plan niet. Het viaduct sluit aan één zijde aan op een grote invalsweg, maar loopt aan de andere kant dood. De luchtkwaliteit behoort hier tot de slechtste van Nederland. In 1989 werd de grote op- en afrit aan die zijde al deels gesloopt. Op de vrijgekomen plek tussen de overblijvende rijstroken verrees het kantoorgebouw De Terminal. Gedacht wordt aan nog verdere sloop van het overgedimensioneerde viaduct.

Aantal stemmen: 169

Markant voor

Scheiding van stad en land bij verstedelijking van West-Nederland



Plek
West-Nederland

Periode
Vanaf jaren '30

Toelichting

De Randstad en daarbinnen, in zekere zin als contramalm, het Groene Hart is het meest centrale en constante ruimtelijke concept in het nationale beleid. Albert Plesman, grondlegger van de KLM, typeerde in de jaren '30 na een vliegtocht over West-Nederland als eerste deze stedenverzameling als Randstad. Na 1945 werd de term Randstad gemeengoed. De Randstad als Green Heart Metropolis is een treffend voorbeeld van bundeling van stedelijke groei en behoud van groene structuren. Tegelijk spreekt uit het concept ook een zekere angst voor de grote stad en de bijbehorende congestie, zoals in het rijksrapport *De ontwikkeling van het Westen des Lands* (1958) verwoord werd. 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 dichtslibben van het hele stedelijke gebied en tekorten op de arbeidsmarkt. Daarom stelde het rijk toen voor buffers tussen de steden open te houden evenals het open midden gebied, in combinatie met spreiding van verdere verstedelijking. 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 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. Vooral het boek *The World Cities* (1966) van

Randstad

Peter Hall is hierbij van invloed geweest: de Randstad werd voor het eerst gelijkgeschakeld met (monocentrische) metropolen als London en Parijs. In hoeverre de Randstad werkelijk als één stad functioneert, is echter punt van discussie. Hall nuanceerde later zijn idee. Het Ruimtelijk Planbureau relativeerde het concept in een studie met de veelzeggende titel *Vele steden maken nog geen Randstad* (2006).

Aantal stemmen: 35

Markant voor

Vernieuwende ideeën van de RPD over infrastructuur



Plek
Den Haag

Periode
1986

Toelichting

RUVEIN staat voor Ruimtelijke Verkenningen Infrastructuur. Het studierapport uit 1986 staat voor het vernieuwde denken over de nationale infrastructuur vanuit een internationaal perspectief. Het rapport opende de ogen voor de structurerende werking van infrastructuur – infrastructuur als ‘drager’ van gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Met deze studie maakt de Rijksplanologische Dienst (RPD) onderscheid in hiërarchie in de wegenstructuur en haar invloeden als ruimtelijke drager – een idee dat eerst op verzet stuitte maar later ingang vond bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hiermee vormt dit rapport een toonbeeld van het innoverende denken waarmee de RPD de meerdimensionale ruimtelijke ordening voedde, en daarmee ook het sectorale beleid van andere departementen. Rapport Ruvein staat ook voor de planbureauafunctie die de RPD in de jaren '80 en '90 had: om met enige distantie te reflecteren op het beleid – beleid dat de RPD overigens ook zelf maakte.

Aantal stemmen: 36

Markant voor

Rol van concepten in ruimtelijke ordening



Plek

Noordenveld, Drenthe

Periode

Vanaf 1975

Toelichting

Opvallend in ruimtelijke ordening is de belangrijke rol die concepten spelen. Een ruimtelijk concept is erop gericht om door middel van woord en beeld de ruimtelijke ontwikkeling in een bepaalde richting te stimuleren. Deze 'zachte' benadering kenmerkt de ruimtelijke ordening, méér dan harde ingrepen en wetten die worden afgedwongen. Het ruimtelijk concept is een communicatief sturingsinstrument dat, vaak met behulp van toepasselijke metaforen, gericht is op het overtuigen van partijen en belanghebbenden. Wanneer een concept aanslaat volgen extra maatregelen en instrumenten om de werking ervan te garanderen zoals begrenzingen en stimuleringsregelingen. Zodoende kunnen ruimtelijke concepten worden geformaliseerd en 'hard' gemaakt. De ontwikkeling van relatienotagebieden zoals het Noordenveld is er een voorbeeld van. Een relatienotagebied dankt zijn naam aan de Relatienota (1975) en is een regionaal inrichtingsconcept om landbouw, natuurbeheer en zorg voor landschap integraal op elkaar af te stemmen. Dat dat niet zonder slag of stoot gaat blijkt uit de geschiedenis van het Noordenveld. Dit gebied, bij de Dwingelose heide in Drenthe, werd al in 1975 genoemd als relatienotagebied en is tot aan de dag van vandaag toneel van strijd tussen boeren, natuurontwikkelaars en mensen die het agrarisch cultuurlandschap willen behouden. Andere, meer beroemde voorbeelden van ruimtelijke concepten zijn de → Randstad en het → Groene Hart, Randstadgroenstructuur, gebundelde deconcentratie, de → Ecologische Hoofdstructuur, stedelijke netwerken en → mainports. Veel concepten verdwijnen alweer snel, maar als ze aanslaan kunnen ze een lang leven leiden, zoals uit deze voorbeelden blijkt

Aantal stemmen: 53

Markant voor

Transformatie van industrie naar natuur voor ecologische verbindingen



Plek
Renkum

Periode
Vanaf 2002

Toelichting

De Renkumse Poort is een programma om een ecologische verbindingzone te maken tussen de Veluwe en de uiterwaarden van de Rijn. De Renkumse Enclave en het Renkumse Beekdal zijn twee deelgebieden die in de ecologische verbinding een sleutelrol vervullen. De aan het ministerie van LNV gelieerde Dienst Landelijk Gebied (DLG) zorgt voor een gebiedsvisie en uitvoeringsstrategie. Om een ecologische verbindingzone als de Renkumse Poort te kunnen realiseren, moet veel gebeuren. Ecoducten zijn gepland over de rijkswegen A12 en A50 – evenals over de spoorlijn van Utrecht naar Arnhem. Op sommige wegen zal de verkeersdruk moeten verminderen. In de Renkumse Enclave komen graasweiden en in het Renkumse Beekdal wordt voor de eerste keer in Nederland een industriegebied omgevormd tot natuur. Allicht leidt dit tot discussies of de doelen (behoud en ontwikkeling van biodiversiteit) wel in verhouding staan tot de middelen (vele miljoenen euro's).

Aantal stemmen: 72

Markant voor

Geleding van de verstedelijking in de Randstad door behoud van open ruimte



Plek

Midden Delfland

Periode

Sinds 1958

Toelichting

De basis voor behoud van open landschap in de rijksbufferzones is gelegd door de Vaste Commissie van de Rijksdienst voor het Nationale Plan, die in 1958 in het rapport *De ontwikkeling van het Westen des Lands* uitbracht. Dat rapport introduceerde 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 aankoop door het rijk 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. 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. Het afgelopen decennium leidde het bufferzonebeleid een wat sluimerend bestaan. Momenteel wordt weer gedacht aan uitbreiding van het aantal bufferzones met nieuwe gebieden buiten de Randstad: tussen Nijmegen en Arnhem en tussen Brabantse steden.

Aantal stemmen: 77

Markant voor

Natuurbeleid



Plek

Noordwest-Overijssel,
Oostvaardersplassen

Periode

Afname bestand roerdomp-
pen sinds enkele eeuwen

Toelichting

Roerdampen hebben een mysterieus imago. Het zijn vogels die moeilijk te zien zijn: zij imiteren een pol riet door stijf rechtop te staan waardoor ze vrijwel onzichtbaar worden. Al lange tijd neemt het aantal broedende roerdampen in Nederland af. Door de ontwikkeling van nieuwe rietmoerassen zijn nieuwe leefgebieden ontstaan, maar met nog weinig effect. Als er effect was geweest, zou je het trouwens toch niet gezien hebben want de roerdomp weet zich prima te verschuilen. De roerdomp wordt daarom wel opgevoerd als symbool voor natuurbeleid: veel moeite, maar waarvoor je die moeite doet, blijft onzichtbaar voor de gewone burger.

Aantal stemmen: 58

Markant voor *Gebiedsgericht milieubeleid*



Plek
Gelderse Vallei

Periode
Vanaf 1988

Toelichting

De Gelderse Vallei is een van de gebieden die eind vorige eeuw werden aangewezen als 'ROM-gebied': regio's waar ruimtelijke ordening (RO) en milieu (M) beter geïntegreerd moesten worden. Vaak betreft het gebieden met intensieve landbouw. De ROM-gebieden kwamen voort uit het Nationaal Milieu beleidsPlan (1988), dat de alarmerende situatie van het Nederlandse milieu beschreef. Lucht, bodem en water waren ernstig verontreinigd en moesten daarom bij het opstellen van ruimtelijke plannen meer aandacht krijgen. Als experiment wees het ministerie van VROM tien gebieden aan met complexe problemen op het gebied van ruimtelijke ordening en milieu. Dit experiment is bekend geworden als de ROM-aanpak. Typend voor deze nieuwe benadering is het samenspel van verschillende partijen en de verbinding tussen diverse beleidsterreinen, met als doel de kwaliteit van de inrichting en het gebruik van deze gebieden te verhogen. Vanaf de jaren '90 hebben enkele provincies Omgevingsplannen opgesteld waarin het ruimtelijke streekplan, het milieubeleidsplan en het waterhuishoudingsplan zijn geïntegreerd. Deze integratie tussen ruimte en milieu liep op rijksniveau averij op toen de afdeling milieustudies van de Rijksplanologische Dienst (RPD) werd uitgeplaatst naar Directoraat-generaal Milieu. Sindsdien is op rijksniveau een kloof gegroeid tussen deze twee beleidsterreinen. Bij de laatste reorganisatie is gepoogd de kloof te dichten door het instellen van een aparte directie voor Leefomgevingskwaliteit binnen de portefeuille Ruimte.

Aantal stemmen: 47

Markant voor

Visionaire plannen, even verleidelijk als omstreden



Plek
Randstad

Periode
Midden jaren '90

Toelichting

Met een magneet zweeftrein in vijftig minuten de Randstad rond. Dit visioen van een consortium van Siemens, ABN-Amro, Ballast Nedam en HBG raakte in 1999 een gevoelige snaar. Als politici nu eens eindelijk daadkrachtig werden konden met een minimum aan publiek geld en één pennenstreek, zo leek het, alle mobiliteitsproblemen in de Randstad worden opgelost. Rondje Randstad staat daarmee symbool voor andere visionaire plannen met eenzelfde mix van omstreden verleidelijkheid, zoals Schiphol in zee, plannen voor grote landaanwinning voor de kust van Zuid-Holland en de Zuiderzeelijn. Op een wat praktischer niveau staat Rondje Randstad voor een snelle openbaar vervoersverbinding tussen Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Den Haag, desnoods op 'gewoon' spoor. Het Rondje staat al jaren op vele verlanglijstjes en blijft daarmee een 'futuristisch' plan met een zowel positieve als negatieve betekenis. Enerzijds staat het voor de intentie om de OV-verbindingen in de Randstad structureel te verbeteren. Anderzijds refereert het begrip ook aan de moeizame relatie tussen ruimtelijke ordening en infrastructuur.

Aantal stemmen: 105

Markant voor

Schaalvergroting en herinrichting van agrarisch land



Plek

Tielerwaard, Staphorst

Periode

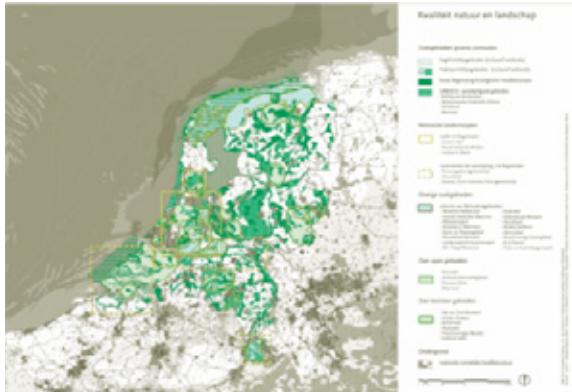
Vanaf 1924

Toelichting

Waar tegenwoordig vlakke uitgestrekte weilanden liggen, lagen voorheen veel kleine kavels. Een boer had verschillende kleine stukjes land, vaak verspreid gelegen. Na opheffing van het gemeenschappelijk gebruik van meenten en marken, begin 19e 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. Voedselschaarste in en na de Eerste Wereldoorlog gaf de doorslag: rationalisatie was noodzakelijk. Met de totstandkoming van de Ruilverkavelingswet was bijna een kwart eeuw gemoeid, omdat ruilverkaveling door de boeren met argwaan als ongewenste staatsbemoedienis werd gezien. Ruilverkaveling leidde tot een betere opbrengst dankzij goede afwatering, grotere kavels en de aanleg van wegen tussen de kavels. De Ruilverkavelingswet was zo opgezet dat verzet nauwelijks loonde, want als betrokken grondeigenaren over een plan stemde was een meerderheid, in aantal of in oppervlakte, voldoende en afweziggen werden geacht te hebben gestemd. Het zou tot na de Tweede Wereldoorlog duren voordat de ruilverkaveling op grote schaal aangepakt werd, onder invloed van de mechanisatie van de landbouw. De Ruilverkavelingswet werd onder andere vanwege de stemprocedure vervangen door de veelzijdiger → Landinrichtingswet (1985) en later de Wet Inrichting Landelijk Gebied (2007). De Wet Agrarisch Grondverkeer (1981) vormt de hedendaagse basis voor ruilverkaveling. In deze zg. WAG wordt het 'groene' rijksgrondbeleid geformuleerd, zoals het aankoopbeleid voor de rijksbufferzones, ecologische hoofdstructuur, ruilverkaveling en landinrichting.

Aantal stemmen: 70

Markant voor
Ordering op grote schaal



Periode
Vanaf jaren '80

Toelichting

De Ruimtelijke Hoofdstructuur is een begrip dat in de Vierde Nota (1988) is gelanceerd onder de noemer Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (ROP). Dit ontwikkelingsperspectief diende als grootschalige pendant naast de kleinschalige Dagelijkse Leefomgeving (DALO). Met ROP en DALO werd het werkveld van de hele ruimtelijke ordening gedekt. Sinds de Nota Ruimte (2004) is het begrip Ruimtelijke Hoofdstructuur verbonden aan die zaken waarvoor het rijk primair verantwoordelijk is; overige verantwoordelijkheden zijn zoveel mogelijk gedecentraliseerd. Primaire verantwoordelijkheden liggen onder andere bij de mainports, economische kerngebieden, ecologische structuren en de greenports. Zo behoren Venlo en omgeving tot de Ruimtelijke Hoofdstructuur als economisch kerngebied en greenport.

Schilleman Herweijer (1918 - 2008)

Aantal stemmen: 37

Markant voor

Invloed van de 'vierde macht'



Plek

Den Haag

Periode

Jaren '40 tot '70

Toelichting

Schilleman Herweijer werd in 1946 directeur van de Rijksdienst voor Landbouwherstel onder Mansholt, de toenmalige minister van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening (LNV). Bij LNV werkte hij in totaal 33 jaar, 16 jaar als directeur van de Cultuurtechnische Dienst en de laatste zeven jaar als directeur-generaal van de Landinrichting. Hij was bij LNV uit dien hoofde de drijvende kracht achter de Centrale Cultuurtechnische Commissie en een stevig lid van de Vaste Commissie, die met de WRO in 1965 in Rijksplanologische Commissie (RPC) werd herdoopt. Vanwege zijn positie gold Herweijer wel als 'de baas van het platteland' en dat liet hij in de RPC ook telkens merken. Vanuit deze positie zou Schilleman Herweijer in 1976 opklimmen tot directeur-generaal voor de Ruimtelijke Ordening onder minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijk Ordening Gruyters, welke functie hij tot zijn pensionering in 1983 zou bekleden. Zijn benoeming in 1976 werd binnen de Rijksplanologische Dienst kritisch bekeken. Zijn plaatsvervangend DGRO, Jenno Witsen, zou hem opvolgen.

Sicco Mansholt (1908 - 1995)

Aantal stemmen: 40

Markant voor

Gemeenschappelijk Europees landbouwbeleid en nationalisatie landbouw



Plek

Groningen, Brussel en elders

Periode

Vanaf jaren '40

Toelichting

De Groningse PvdA-politicus Sicco Mansholt had grote invloed op het Nederlandse boerenleven in het tweede deel van de 20e eeuw en daarmee ook op de ruimtelijke ordening van het platteland. Tussen 1945 en 1958 was Mansholt minister van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening. Van 1958 tot 1973 was hij Europees Commissaris voor landbouw en daarmee een van de geestelijke vaders van het gemeenschappelijk landbouwbeleid. Hij zorgde voor een sterk ministerie en een krachtige positie van de Nederlandse landbouwsector. Mansholt vond dat de Nederlandse landbouw innovatief en concurrerend moest zijn en stimuleerde daarom ondermeer het landbouwonderzoek. Ook hamerde hij op het maatschappelijk belang van een economisch gezonde boerenstand. Als Europees commissaris heeft hij doorslaggevende invloed gehad op de schaalvergroting in de agrarische sector. Ten behoeve van een efficiëntere organisatie industrialiseerde de landbouw vergaand. De ruilverkaveling leverde daaraan een belangrijke bijdrage aan schaalvergroting van productiever te bewerken kavels.

Aantal stemmen: 482

Markant voor

Gecombineerde ontwikkeling van stad en infrastructuur



Plek

Leidschendam-Voorburg

Periode

Midden jaren '90 plan-
vorming; begin bouw 2003

Toelichting

De → Vierde Nota benadrukte begin jaren '90 het belang van intensief ruimtegebruik. Sijtwende kan symbool staan voor de resultaten van dit stimuleringsbeleid. Het is het meest complexe voorbeeld van multifunctioneel ruimtegebruik rond grootschalige infrastructuur. Sijtwende ligt op de grens van de voormalige gemeenten Voorburg en Leidschendam, langs en over de noordelijke randweg rond Den Haag (N14). Voor een deel is deze weg 'ingepakt' in een dijk met woningen, en voor een deel overdekt met een park. Sijtwende staat daarmee voor dubbel ruimtegebruik en betekende bovendien een doorbraak in een vastgelopen proces van plannen voor grootschalige infrastructuur, met decennialang verzet daartegen uit de directe omgeving. Door de combinatie van bebouwing en infrastructuur die projectontwikkelaars en bouwers bedachten, werden politieke tegenstellingen overbrugd die in de eerder gescheiden plantrajecten ontstaan waren. De weg is niet langer een barrière tussen verschillende wijken, maar een plek waar de bebouwing juist geïntensiveerd is. De benodigde extra investering om de infrastructuur 'in te pakken' kan grotendeels gedekt worden uit de opbrengst van de woning- en kantorenbouw. Infrastructuurontwikkeling en stedelijke ontwikkeling worden aantrekkelijk én haalbaar door beide te combineren.

Aantal stemmen: 59

Markant voor

Herontwikkeling oude militaire bolwerken



Plek
Zwolle

Periode
Rond 1890

Toelichting

Nadat ze als militaire verdedigingswerken niet meer nodig waren, werden in veel steden de stadsmuren en bolwerken eind 19e eeuw omgevormd tot groene oases met riante woningen die nog steeds zeer in trek zijn. De Singel in Zwolle is een voorbeeld van dergelijk stedelijk wonen met veel groen, water en ruimte in de directe omgeving. De bolwerken (en dus ook de grond) waren eigendom van de staat. De destijds beroemde Amsterdamse architect Van Gendt maakte in opdracht van de staat een proefverkaveling van een dergelijk gebied. Dat hielp de staat om een zo hoog mogelijke opbrengst te verwerven bij de verkoop.

Aantal stemmen: 80

Markant voor

Uitvoering ruimtelijk beleid met stedelijke projecten



Plek

Ceramique, Maastricht

Periode

Vanaf 1988

Toelichting

De eerste generatie Sleutelprojecten (1988) waren grote herstructureringen in steden, waarvan de bekendste het Ceramique terrein in Maastricht, de Kop van Zuid in Rotterdam en het Oostelijk Havengebied in Amsterdam waren. De tweede generatie, het rijksinvesteringsprogramma Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) is gericht op de stations en stationsomgevingen in steden waar de → Hogesnelheidslijn (HSL) passeert. Het programma maakt ruimtelijke ontwikkelingen met hoge kwaliteitsambities mogelijk. Kantoren, woningen en winkels worden geconcentreerd op nieuwe toplocaties, die zowel per trein, bus, tram als per auto goed bereikbaar zijn. Bekende voorbeelden zijn de Amsterdamse Zuidas, Rotterdam CS en station Arnhem. De sleutelprojecten staan symbool voor het groeiende belang van concrete projecten en gebiedsontwikkeling. Domineerden van oudsher beleidsnota's, globale visies en generiek beleid de planologie, nu wordt ruimtelijke ordening wel getypeerd als 'projectologie'.

Aantal stemmen: 44

Markant voor

Ruimtelijk milieubeleid dat bepalend is voor de inrichting van landelijk gebied



Plek

Brabant, Gelderse Vallei

Periode

Vanaf jaren '80

Toelichting

Vanaf 1960 is de productie van de Nederlandse landbouw flink toegenomen. Via specialisatie, schaalvergroting en intensivering is het fenomeen intensieve veehouderij geïntroduceerd. Deze is vervolgens tot grote 'bloei' gekomen. Vooral het houden van vleeskalveren, varkens of pluimvee op naar verhouding kleine oppervlakten, is uitgegroeid tot een vorm van bedrijvigheid met een groot aandeel in de Nederlandse agrarische export. Door het huisvesten van grote aantallen dieren op kleine oppervlakten ontstond geleidelijk een overproductie van dierlijke mest. Die overbemesting leidde in 1984 tot de invoering van de Interimwet Beperking Varkens- en Pluimveehouderijen. Een uitbreiding van de regelgeving volgde in 1987 en 1994. Op grond daarvan zijn hele dorpen bedekt met zogenaamde stankcirkels. Deze zijn gerelateerd aan de stank die varkens- en pluimveebedrijven veroorzaken. Binnen de stankcirkels mogen geen woningen worden gebouwd. Veel gemeenten ervaren deze milieuregels als te beperkend.

StIR: Stimulering van Intensief Ruimtegebruik

Aantal stemmen: 70

Markant voor

Beleid voor compacte stad en functiemenging



Plek

Westerhaven in Groningen (stad)

Periode

1997 - 2001

Toelichting

De Stimuleringsregeling Intensief Ruimtegebruik (StIR) borduurt voort op hét leidmotief van de Nederlandse ruimtelijke ordening: bundelen versus spreiden. De → Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening (1988) legde sterk de nadruk op de ‘compacte stad’. Verdichting en functiemenging moesten daartoe worden gestimuleerd. Vandaar dat in 1997 StIR van start ging. Vier jaar lang heeft dit programma succesvol bijgedragen aan de internalisering en concretisering van het voorgestane beleid. Maar liefst 600 projecten zijn in die luttele jaren ingediend om in aanmerking te komen voor subsidie; meer dan 50 projecten zijn ook daadwerkelijk uitgevoerd. De voorbeeldprojecten in verschillende categorieën (waaronder duurzaam bouwen) trokken veel aandacht en droegen in die jaren bij aan verhoging van het kwaliteitsniveau van architectuur en stedenbouw

Aantal stemmen: 78

Markant voor

Bovenlokale en regionale ruimtelijke planning



Plek

Zuidoost Brabant (1930, eerste streekplan door De Casseres)

Periode

1930 – 2008

Toelichting

De → Woningwet van 1901 voorzag in lokale bevoegdheden om de groeiende ruimtebehoefte te kunnen reguleren. De sterke industrialisatie en snelle groei van steden in de laatste decennia van de 19e eeuw leidden tot actief overheidsingrijpen op het terrein van gezondheidszorg en woningbouw. Toch werd het verwezenlijken van stedelijke uitbreidingsplannen spoedig als te beperkt ervaren. Er ontstond behoefte aan planvormen waarin ook het bovengemeentelijk belang aan de orde kwam. Het 'streekplan' ontstaat via intergemeentelijke samenwerking, verschijnt in 1931 in een wijziging van de Woningwet en wordt met de derde uitvoeringsbeschikking van 1942 een provinciaal plan. De planfiguur kwam aanvankelijk niet goed uit de verf als gevolg van de crisistijd, de bezettingsjaren en de wederopbouw. Pas in de → Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO, 1965) kreeg het provinciale streekplan grotere aandacht. Standaardelementen van een streekplan uit de beginperiode van de WRO waren de natuurlijke gegevens, bevolkingsontwikkeling, welvaartsbronnen, sociale en culturele ontwikkelingen en de mogelijke of gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Het streekplan beschreef wat er met de ruimte in (een deel van) een provincie mocht gebeuren: waar groeimogelijkheden voor steden en dorpen waren en waar ruimte was voor landbouw, natuur en recreatie. Provincies waren niet geheel vrij de beschikbare ruimte in te vullen; streekplannen moesten binnen

rijksplannen passen. Aanvankelijk hadden de streekplannen betrekking op een samenhangend gebied binnen een provincie; geleidelijk aan vergrootte zich dat en kwamen er ook plannen die de gehele provincie omvatten, zoals in Groningen en Friesland. Met de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in 2008 is het streekplan vervangen door de Provinciale structuurvisie.

Structuurschema militaire oefenterreinen

Aantal stemmen: 52

Markant voor

Sectoraal ruimtelijk beleid en inspraak



Plek

Militair Oefenterrein
Marnewaard, bij
Lauwersmeer

Periode

1965 tot aan nieuwe
Wro (2008)

Toelichting

Met de → WRO van 1965 is de Planologische Kernbeslissing (PKB) geïntroduceerd als een zwaar instrument voor ruimtelijk beleid. Het had formeel niet de kracht van wet, maar omdat beide Kamers zich uitspraken had een PKB wel die status. Het werd voor departementen mogelijk om (in samenwerking met het Ministerie van VROM) voor een sectoraal ruimtelijk belang een eigen PKB op te stellen: het structuurschema. Daar zijn er vele van gemaakt. Dankzij de zware inspraakprocedures die aan een PKB voorafgaan, hebben deze structuurschema's een flinke status gekregen. Formeel waren ze niet bindend, maar in de praktijk werkten ze vaak wel goed door. Het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (2005) is daarvan een recent voorbeeld. In het structuurschema zijn de plannen van het ministerie van Defensie vastgelegd met betrekking tot de locaties en het gebruik van oefenterreinen, kazernes, militaire vliegvelden en havens. Met de nieuwe Wro van 2008 is de PKB verdwenen, net als het structuurschema. Daarvoor in de plaats is de structuurvisie gekomen. Sectorale departementen kunnen ook eigen structuurvisies maken. Deze structuurvisies zijn niet bindend voor andere overheden, ze zijn vooral zelfbindend omdat ze een beleidsvoornemen uitdragen. Wil men de intentie bindend maken, dan moet men een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) uitvaardigen, een aanwijzing geven of zelf een bestemmingsplan maken. Het laatste kunnen rijk en provincies nu ook doen; vroeger hadden alleen gemeenten die mogelijkheid.

Aantal stemmen: 141

Markant voor

Adaptieve ruimtelijke inrichting



Plek

Niehove, Westeremden
(Groningen)

Periode

vanaf 500 v. Chr.

Toelichting

De terpen (ook: wierden) zijn oude voorbeelden van ruimtelijke aanpassing aan de lage ligging in een land met regelmatige overstromingen. Ten behoeve van de veiligheid en bewoonbaarheid werden kerken, huizen of complete dorpen op terpen aangelegd. De eerste terpen werden gebouwd rond 500 v. Chr. De terpenbouw eindigde in Friesland en Groningen rond 1200 met de komst van de eerste dijken in het gebied. Ook in Zeeland kwamen terpen voor. Aan het begin van de 20e eeuw werden veel terpen afgegraven, ondermeer ter bemesting van ontgonnen heidegronden. In nieuwe vorm komt de strategie van terpenbouw langs de Bergse Maas (Noord-Brabant) opnieuw terug in plannen voor de Overdiepse polder. Omdat het gebied aangewezen is als overloopgebied en dus van tijd tot tijd onder water zou kunnen lopen, is het voornemen de gebouwen op verhogingen te herbouwen.

Th.K. van Lohuizen (1890 - 1956)

Aantal stemmen: 63

Markant voor *Survey before plan*



Plek

Westelijke Tuinsteden
(Amsterdam)

Periode

AUP kwam tot stand in 1934, werd in 1935 aangenomen en in 1939 van kracht

Toelichting

Van Lohuizen hield in artikelen regelmatig pleidooien voor de onderzoeksmatige aanpak van de civic survey, ruimtelijke ordening gebaseerd op sociaal-wetenschappelijk onderzoek. Hij bouwde naast zijn werkzaamheden voor uitbreidingsplannen ook via gewestplanning expertise op. Dit resulteerde in een aanstelling als onderzoeker bij de Afdeling Stedebouw en Stadsontwikkeling van Amsterdam, waar hij samen met ontwerper → Cornelis van Eesteren en economisch-geograaf G.Th.J. Delfgaauw werkte aan het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP, 1935). Dit plan werd een toonbeeld van surveywerk. Ook vanuit hedendaags perspectief verrast het AUP nog met de wetenschappelijke en planmatige aanpak om op basis van maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen zicht te krijgen op de toekomst van de Amsterdamse regio. Zoals Van Lohuizen in 1940 zelf aangaf, was het van belang om op basis van vele invalshoeken te komen tot een synthese, tot één samenhangend beeld dat in toom werd gehouden door een ‘waarheidslievende wetenschappelijke objectiviteit’.

Aantal stemmen: 46

Markant voor

Ruilverkaveling en landinrichting



Plek

Tielerwaard (Betuwe)

Periode

1970 - 2000

Toelichting

De Tielerwaard is het grootste en karakteristiekste 'komgronden' gebied van Nederland. Toen er nog geen dijken waren, overstromden de rivieren vaak het vlakke land. De laaggelegen gebieden iets verder van de rivieren (kommen) overstromden 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 'originele' 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 land-bouwkavels 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 landbouw-beleid, 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).

Aantal stemmen: 150

Markant voor

Groen in de stad als stedenbouwkundig uitgangspunt



Plek

Heveadorp bij Renkum

Periode

1915 - 1925

Toelichting

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

Tuindorp, Heveadorp

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 → woningbouwverenigingen 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.

Aantal stemmen: 133

Markant voor

Integrale ruimtelijke ordening op nationaal niveau



Plek
Nederland

Periode
1966 - 1976

Toelichting

De Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening in Nederland (1966) bouwt inhoudelijk voort op het rapport De Ontwikkeling van het Westen des Lands (1958). Meer dan de eerste Nota over de Ruimtelijke Ordening (1960) is de Tweede Nota op het vormgeven van nationale maatschappelijke vraagstukken gericht. Optimisme over maakbaarheid van de toekomst spreekt uit circa 40 jaar vooruitblik, die destijds met standvastigheid en goed bestuur realistisch leek. De verwachting was dat Nederland in 2000 twintig miljoen inwoners zou hebben. De Tweede Nota gaat in op een diversiteit aan vraagstukken: verstedelijking, transport, groene ruimte en internationale positie. De nota is daarmee een eerste, en monumentale, vorm van de nu zo populaire ‘integrale aanpak’. In deze nota werd het landelijk gebied gezien als contramal van stedelijk gebied en werden groene → (rijks)bufferzones tussen de grote steden aangewezen, die grotendeels nog steeds van kracht zijn. De Centrale Open Ruimte was de groene contramal van de → Randstad die veel groter was gedacht dan het huidige → Groene Hart. Een belangrijk verschil ten opzichte van de eerste nota is het streven om ongebreidelde suburbanisatie te keren. Hiervoor werd de term ‘gebundelde deconcentratie’ uitgevonden, ruimtelijk weergegeven in de → Blokjeskaart. Veel van de toen aangewezen groeikernen zijn inmiddels gebouwd.

Aantal stemmen: 54

Tweede schrijftafel van Nederland: Apeldoorn

Markant voor *Spreidingsbeleid*



Plek
Apeldoorn

Periode
Jaren '70

Toelichting

Al vroeg in de jaren '50 was de overtuiging dat spreiding van werkgelegenheid evenals van wonen noodzakelijk was. Noodzakelijk om de explosief groeiende industrie ruimte te geven, én noodzakelijk voor de leefbaarheid omdat men vond dat de steden uit hun voegen barsten. Een van de vele regelingen in dat kader was de Selectieve Investeringsregeling (SIR). Deze stimuleringsregeling was bedoeld om bedrijfsvestiging in de periferie gunstiger te maken zodat deze de enorme krapte op de arbeidsmarkt in het westen konden ontvluchten. In de periferie kwam juist werkkracht vrij door de industrialisering van de agrarische sector. SIR kon oplopen tot 30.000 gulden subsidie per verplaatste arbeidsplaats. In 1972 is deze regeling afgekondigd door minister Langman – nog steeds naamgever van Langmangelden die in de economie van het noorden des lands geïnvesteerd worden. Na afloop van de SIR zijn overigens veel bedrijven in de jaren '90 weer terug verhuisd. Het rijk wilde met het spreidingsbeleid ook zelf het goede voorbeeld geven. Tal van rijksinstellingen zijn destijds verhuisd naar plaatsen als Groningen (PTT), Winschoten (Centraal Archief), Veendam (Rijksdienst voor het wegverkeer) en Emmen (Topografische Dienst). Apeldoorn (Kadaster, Belastingdienst) moest de tweede schrijftafel van het land worden. Om scheefgroei tussen de regio's in Nederland te voorkomen voerde de overheid naast generiek ook specifiek beleid, dat op bepaalde regio's gericht was. Voorbeelden hiervan zijn de ontwikkelingsgebieden uit de Eerste Industrialisatienota en de probleemgebieden uit de Zesde Industrialisatienota, waar de overheid de aanleg van bedrijventerreinen stimuleerde.

Aantal stemmen: 45

Markant voor

Symbiose van stad en snelweg



Plek
Den Haag

Periode
1976 - heden

Toelichting

Deze snelweg, die linea recta Den Haag inrolt, is voor velen het symbool van de schoonheid van het snelwegennetwerk. De Utrechtsebaan (1976) is het laatste deel van de A12 van Utrecht naar Den Haag. De manier waarop de A12 tot in het hart van de stad doordringt, brengt bij de automobilist een ervaring van stedelijke dynamiek teweeg als gevolg van de symbiose tussen snelweg en stad. Met prominente gebouwen als de Haagse Poort en de Malietoren over de verdiept aangelegde weg heen, is de Utrechtsebaan een voorloper van de vermenging van snelweg en stedelijke structuur. Er werd met deze bebouwing een stap gezet voorbij de functionele aanpak van ruimtelijke scheiding van infrastructuur en stad. Hierbij kan ook → Sijtwende aan de noordrand van de Haagse regio genoemd worden als recenter voorbeeld van gecombineerde ontwikkeling van stad en infrastructuur.

Aantal stemmen: 40

Markant voor

Wisselende rol van spoor en tram in (regionaal) openbaar vervoer



Plek

Veenendaallijn (tussen Rhenen en Veenendaal)

Periode

Vanaf 1860

Toelichting

De eerste trein reed in 1839 van Amsterdam (nabij station Sloterdijk) naar Haarlem; een traject dat toen 25 minuten duurde. Met de komst van de trein werd reizen sneller, goedkoper en veiliger. Dit had verstedelijking in bijvoorbeeld het Gooi tot gevolg: de forens was geboren. De trein zorgde voor een grotere mobiliteit en ruimtelijke eenheid binnen Nederland door bundeling van zowel personen- als goederenvervoer. In de eerste helft van de 20e eeuw is in Nederland een uitgebreid net van (inter)lokale spoor- en tramwegen opgebouwd, dat met de opkomst van de auto later grotendeels weer verdwenen. In ruimtelijke beleidsnota's is vanaf de jaren '70 een evenwichtige en samenhangende ontsluiting van woon- en werklocaties per openbaar vervoer en per auto bepleit. De opkomst (1886), sluiting (1944) en heropening (1981) van de Veenendaallijn is exemplarisch voor deze wisselingen in belang van railvervoer. De laatste jaren wint het treinvervoer in Nederland marktaandeel (modal shift). Railverbindingen zijn nu met name op grotere schaal van Nederland en landsdelen belangrijk. De nieuwe rechtstreekse → HST-verbinding Amsterdam - Rotterdam is een systemsprong die de Randstad 'kleiner' maakt, wat haar economisch positie ten goede komt. Op de kleinere schaal van stadsgewesten is de bus dominant; incidenteel speelt de tram in enkele grote steden een belangrijke rol.

Aantal stemmen: 126

Markant voor

Energielandschap: ontginning voor brandstof



Plek

Veenkoloniën (Noordoost Drenthe) of Griensveen (Noord Limburg)

Periode

Middeleeuwen tot 19e eeuw

Toelichting

Voor het winnen van turf zijn in Nederland uitgestrekte gebieden verveend: het aanwezige veen is op grote schaal afgegraven of weggebaggerd. Het ontginnen van veengebieden was honderden jaren een lucratieve bezigheid, omdat het in de vorm van turf de belangrijkste beschikbare brandstof was. In laag gelegen gebieden bleven hierbij vaak grote veenplassen over. Een veenkolonie is een nederzetting waar hoogveen voor de productie van turf werd afgegraven. Het zijn meestal langgerekte dorpen.

Wegveenkoloniën ontstonden langs de wegen aan de randen van oude hoogvenen. Langs kanalen zijn kanaalveenkoloniën ontstaan. Turf als brandstof voor ovens, brouwerijen en kokerijen maakte de bedrijvigheid van de Gouden Eeuw mogelijk. Ook als huisbrandstof was turf onontbeerlijk in een periode die wel 'de kleine ijstijd' genoemd wordt. In de 19e eeuw werd turf als brandstof geleidelijk door steenkool vervangen. De ontginningen waren veelal particulier initiatief. Dat de ontginners tegelijk met het afgraven ook het landschap drastisch veranderden en veendorpen en 'koloniën' uit de grond stampten kan gezien worden als ontwikkelingsplanologie avant la lettre.

Aantal stemmen: 75

Markant voor

De invloed van netwerken van infrastructuur op de ruimtelijke ordening



Plek

Via Belgica bij Landgraaf

Periode

1e eeuw na Chr. tot heden

Toelichting

De aanleg van weg- en waterinfrastructuur is bepalend geweest voor de vorm van de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Netwerken van infrastructuur maakten plaatsen bereikbaar en trokken op hun beurt nieuwe functies en bebouwing aan. In de Romeinse tijd kende Nederland al een dicht netwerk van landwegen, die primair militaire en bestuurlijke doeleinden dienden. De Via Belgica was één van de belangrijkste verbindingroutes in West-Europa en liep van de Franse kust naar Keulen. Toen vele eeuwen later in heel Nederland gronden ontgonnen en bedijkt werden, kregen de dijken vaak ook een functie als weg of voetpad. Vanaf ongeveer 1000 na Chr. zijn veel gronden ontgonnen en bedijkt; de dijken hadden vaak ook een functie als weg of voetpad. Voor het ontstaan van stedelijke centra en de opkomst van de handel, waren middeleeuwse handelswegen belangrijk. Met de opkomst van de steden ontwikkelden zich in de Late Middeleeuwen verschillende regionale netten van gegraven waterwegen, die het bestaande systeem van natuurlijke wateren aanvulden. Vanaf de 16e eeuw werden jaagpaden langs de vaarten en kanalen aangelegd, waarover mensen en paarden de schepen voorttrokken bij tegenwind of windstilte. Tot diep in de 19e eeuw vormden waterwegen in Nederland de voornaamste vorm van infrastructuur. In dezelfde eeuw beleefde de aanleg van spoorwegen een spectaculaire opkomst. Deze volgden vaak oude, landschappelijk bepaalde routes. Rond 1900 verschenen de eerste motorvoertuigen op de weg. Dit leidde ertoe dat in de 20e

eeuw het wegennet sterk werd uitgebreid en een netwerk van rijkswegen werd geïntroduceerd. Het Rijkswegenplan van 1927 vormde daartoe de basis. Deze grensoverschrijdende netwerken speelden (en spelen nog steeds) een belangrijke rol bij het al dan niet spreiden van woningbouw en werkgelegenheid.

Victor Westhoff (1916-2001)

Aantal stemmen: 50

Markant voor

Natuurbescherming en natuurwaarden



Plek

Westhoffbos, Spaarnwoude

Periode

Vanaf jaren '40

Toelichting

Westhoff was een Nederlandse bioloog en autoriteit op het terrein van natuurbescherming. Hij werd vooral bekend door zijn publicaties over en bijdragen aan de vegetatiekunde. Hij heeft het Nederlandse natuurbeheer theoretisch onderbouwd en er richting aan gegeven. In 1945 hield Westhoff een rede waarin hij uitlegde dat de natuurwaarden in Nederland vooral gebonden zijn aan bepaalde oude vormen van agrarisch beheer. Hierbij ontstaan zogenaamde half-natuurlijke gemeenschappen en juist daar worden zeldzame plantensoorten gevonden. Natuurbeheer moest volgens Westhoff dat oude agrarische beheer nabootsen om de half-natuurlijke gemeenschappen in stand te houden. Zo leverde hij de basis voor de Klassieke Natuurbeschermingsvisie die tot ver in de jaren '70 dominant bleef.

Aantal stemmen: 101

Markant voor

Omslag ruimtelijk rijksdenken richting economische ontwikkeling



Plek
Twente

Periode
1988-1991

Toelichting

De Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (1988), later ook wel VINO genoemd, is een traditionele nota als vierde in de reeks van systematisch naoorlogs ruimtelijk rijksbeleid, die net als de eerdere nota's op de lange termijn gericht is. Deze nota verruimt het streven naar regionale gelijkheid (spreidingsbeleid) voor 'regio's op eigen kracht' (concurrentie). Ook is er in de nota aandacht voor internationalisering en de gevolgen daarvan voor de ruimtelijke ontwikkeling. Belangrijk in de VINO waren de stadsgewesten. Op de kaart is opvallend hoeveel aandacht gaat naar de vele belangrijke stadsgewesten over de grenzen, zoals het Ruhrgebied. De internationale concurrentiepositie van vooral de Randstad is een belangrijk thema: Nederland distributieland vergt versterking van de → mainports Rotterdam en Schiphol. De nadruk op economische aspecten is verklaarbaar gezien de crisis die Nederland in de jaren '80 doormaakte. Door de val van het kabinet Lubbers II werd de besluitvorming over VINO niet afgerond. In Lubbers III nam Alders (PvdA) de plaats in van Nijpels (VVD) als minister van VROM en formuleerde nieuwe ambities en kansen op de Europese markt. Daarmee werd de VINO tot → VINEX, de Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening Extra (1991). In de VINEX ligt de nadruk sterk op locaties voor nieuwe grootschalige woningbouw, iets dat in de VINO in het geheel niet aan de orde was.

Aantal stemmen: 57

Markant voor

Waardestijging van landbouwgrond met nieuwe woonbestemming



Plek
Leidsche Rijn

Periode
Vanaf 1991

Toelichting

Landbouwgrond wordt 'warm' genoemd, wanneer er aan plannen wordt gewerkt voor nieuwe woningbouwlocaties. Het meest opvallende voorbeeld was de aanloop naar de → Vinex uitbreidingen. Grote hoeveelheden grond werden opgekocht door projectontwikkelaars, die de boeren een veelvoud betaalden van de agrarische grondwaarde. Projectontwikkelaars konden zich op die manier een positie verwerven in het latere plan- en bouwproces. Veel boeren konden als miljonair gaan rentenieren. Sommigen beweren dat deze gang van zaken de Nederlandse staat miljarden euro's gekost heeft; anderen menen dat de waardestijging van de grond lang niet alleen bij de voormalige boeren terecht is gekomen. Ook projectontwikkelaars, de gemeentes en de eerste kopers van de nieuwe woningen hebben er hun voordeel mee kunnen doen.

Aantal stemmen: 100

Markant voor

Belang van package deals met langjarige zekerheid en samenhang in beleid.



Plek

Zuiderburen in
Leeuwarden, of Ypenburg

Periode

Vanaf 1991 tot heden

Toelichting

De Vinex-convenanten staan symbool voor grootschalige gecoördineerde aanpak van ruimtelijke problemen met nationale, regionale en lokale implicaties. 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 nieuwbouwwijken: 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.

Het Rijk heeft daarmee een zeer grote bouwproductie kunnen sturen en de convenanten stelden gemeenten op hun beurt in staat om tot uitvoeringsafspraken met marktpartijen te komen. Ongetwijfeld speelde het gunstig economisch tij mee. Toch is hiermee een grote overgang tot stand gebracht: van een vrijwel volledig gesubsidieerde en door de staat gereguleerde volkshuisvesting, naar een stelsel waarin 'de markt' het primaat kreeg. De naamsbekendheid van deze generatie stadsontwikkeling is uitzonderlijk – tot in China is Vinex een begrip. Het gebouwde resultaat riep aanvankelijk veel weerstand op maar geleidelijk ontstaat ook binnenlandse waardering.

Vrije busbanen Almere

Aantal stemmen: 45

Markant voor

Structurende werking van het vervoerssysteem in stedenbouw



Plek
Almere

Periode
Vanaf jaren '70

Toelichting

Het vrijliggende busnet is voor Almere een belangrijk onderdeel geweest bij de ontwikkeling van de nieuwe stad - zoals in Houten het netwerk van fietsroutes essentieel was. In het ontwerp van elk van de nieuwe wijken is het tangentiële buslijnnennetwerk steeds direct meegenomen. Dit is in de tientallen jaren van ontwikkeling en groei van Almere consequent volgehouden

Aantal stemmen: 111

Markant voor

Evenwicht zoeken tussen strijdige belangen



Plek
Waddenzee

Periode
2006

Toelichting

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.

Aantal stemmen: 553

Markant voor

Bepalende rol waterhuishouding in ruimtelijke ordening



Plek

Landsdekkend

Periode

Vanaf 12e eeuw

Toelichting

Water heeft eeuwenlang de inrichting bepaald van het leven in de Noordwest-Europese delta die Nederland is. Met bedijking, inpoldering en de aanleg van kanalen kregen niet alleen laag Nederland maar ook gebieden met hoogveen hun huidige vorm.

Vanaf de 12e eeuw spelen waterschappen daarin een belangrijke rol.

Hoogheemraadschappen (waterschappen die afwateren op zee) troffen maatregelen om het land voor agrarische functies geschikt te maken of te houden. Ook nu nog hebben de waterschappen een belangrijke rol bij het nemen van ruimtelijke beslissingen. Een waterschap heeft als overheidsinstantie de taak de waterhuishouding in een bepaalde regio te regelen. Het gebied wordt niet bepaald door gemeente- of provinciegrenzen, maar door stroomgebieden of afwateringsgebieden. De stichting van het oudste waterschap van Nederland vond plaats in Utrecht omstreeks 1122, waar een twintigtal buurtschappen samenwerkten voor een afdamming van de Kromme Rijn onder Wijk bij Duurstede. Er ontstonden duizenden waterschappen; ongeveer elke polder was er één.

Nu zijn er 27 waterschappen in Nederland. Waterschappen behoren tot de oudste instituties van het Nederlandse staatsbestel. Ze waren (en zijn) als gezamenlijke initiatief een vorm van functionele democratie en legden daarmee de basis voor ons 'poldermodel'.

Aantal stemmen: 113

Markant voor

Toenemende invloed van water op inrichting van het land



Plek

Haarlemmermeer

Periode

Vanaf 1995

Toelichting

Vele decennia lang in de twintigste eeuw was waterhuishouding vooral sectoraal (en technocratisch) beleid. Vanaf de jaren '70 werden de milieu- en ecologie-aspecten in toenemende mate belangrijk en eind jaren '80 ontstond een meer integrale benadering met oog voor bijvoorbeeld landbouw, natuur en wonen. Na de hoge waterstanden in 1993 en 1995 en wateroverlast in 1998 staat water weer hoog op de (ruimtelijke) agenda. Leidend principe in het regionaal waterbeheer is sindsdien 'vasthouden-bergen-afvoeren': overtollig (regen)water wordt zoveel mogelijk in het gebied zelf vastgehouden, of geborgen in daarvoor geschikte bergingsgebieden en pas daarna geleidelijk afgevoerd. Hiermee wordt voorkomen dat piekafvoeren overstromingen veroorzaken. De watertoets is een instrument dat zorgt dat al in een vroeg stadium bij het opstellen van een ruimtelijk plan de waterhuishoudkundige belangen evenwichtig worden meegenomen. Daarmee is het een voorbeeld van integraal denken over veranderende waterhuishouding, natuurbeheer en zorg voor stad en land. Meest recente ontwikkeling is dat waterhuishouding en ruimtelijke ordening moeten worden aangepast aan de gevolgen van klimaatverandering. De Commissie Veerman heeft daarvoor in 2009 ingrijpende voorstellen gedaan, zoals het verhogen van het waterpeil van een deel van het IJsselmeer. In de Haarlemmermeer speelt de opgave tot waterberging een grote rol in de ontwikkeling van nieuwe woonwijken aan de westkant van de polder.

Aantal stemmen: 68

Markant voor

Start nationale ruimtelijke planning



Plek

Randstad, Groene Hart

Periode

1951 - 1958

Toelichting

De Werkcommissie Westen des Lands maakte een selectie uit de uiteenlopende naoorlogse opvattingen over de ontwikkeling in het westen van Nederland, ter voorbereiding op het rapport De Ontwikkeling van het Westen des Lands (1958). Dit rapport vormde de inhoudelijke grondslag van de nationale planningdoctrine: concentratie van ruimtelijke ontwikkeling en economische zwaartepunten in een deels polycentrische 'wereldstad'. De Rijksdienst voor het Nationale Plan gaf met het rapport De verspreiding van de bevolking in Nederland (1949) aan minister van Wederopbouw In 't Veld het advies om belangrijke industriële investeringen vooral buiten het Westen des lands te doen. Dit moest de toenemende migratie naar het Westen voorkomen. Vrees voor congestie en tekorten op de arbeidsmarkt speelden hierbij een rol. De stichting van nieuwe steden in de → IJsselmeerpolders en de ontwikkeling van overloopkernen op enige afstand van de grote steden was noodzakelijk. Toepassing van de wijkgedachte moest zorgen voor de gewenste sociale samenhang. Na enige discussie kwam uiteindelijk het rapport op de politieke agenda, hetgeen resulteerde in de installatie van de Werkcommissie Westen des Lands in 1951. Deze koos een selectie uit de uiteenlopende opvattingen over de gewenste ontwikkeling, waarbij menigeen zich mengde in de discussie over bevolkingsspreiding op regionale en nationale schaal. Het Eindrapport van de commissie verscheen in 1958 onder de titel De ontwikkeling van het Westen des lands.

Werkcommissie Westen des Lands

De Rijksdienst pleitte in navolging van de Duitser W. Christaller voor een hiërarchische geleiding van verzorgingskernen. Het legde de grondslag voor de nu nog geldende planningdoctrine van een zo sterk mogelijke scheiding van stad en land en het openhouden van groene gebieden. Overigens had de Rijksdienst zelf twee jaar daarvoor al een schot voor de boeg gelost met de studie Het westen...en overig Nederland (1956), dat de ontwikkeling van de gebieden buiten het westen des lands onderzocht.

Wildviaduct bij Terlet

Aantal stemmen: 116

Markant voor *Ecologische Hoofdstructuur*



Plek
Terlet, A 50 (Veluwe)

Periode
Vanaf eind jaren '80

Toelichting

Het wildviaduct bij Terlet 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. Met de → Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is voor het landelijk natuurbeleid sinds 1991 een koers uitgezet die moet zorgen voor betere ruimtelijke samenhang. De EHS is een netwerk van onderling verbonden natuurgebieden. Daarbij is infrastructuur nodig om voorheen gescheiden natuurgebieden te verbinden. Het wildviaduct bij Terlet is een goed voorbeeld van vereiste verbindingen tussen de deelgebieden van de EHS

Willem Steigenga (1913 - 1974)

Aantal stemmen: 66

Markant voor

Grondlegger universitaire opleiding planologie



Plek
Amsterdam

Periode
Jaren '60 en '70

Toelichting

Willem Steigenga aanvaardde met de rede 'Van sociale analyse naar sociaal-ruimtelijke constructie' in 1962 het ambt van hoogleraar planologie aan de Universiteit van Amsterdam (toen nog Gemeentelijke Universiteit). Hij werd hiermee de eerste hoogleraar planologie in Nederland. Steigenga was één van de eersten die zich hard maakten voor een zelfstandige studie planologie op universitair niveau. Daarmee heeft hij bijgedragen aan de verdere professionalisering op het gebied van ruimtelijk ordening. Vanaf deze tijd kon men planologie studeren als bovenbouwstudie. In 1964 verscheen van Steigenga het boek 'Moderne Planologie'. Al snel werden ook hoogleraren planologie aangesteld aan de universiteiten in Utrecht, Groningen en Nijmegen. Vanaf begin 1980 kan planologie als gehele studie worden gevolgd aan de universiteiten van Amsterdam, Groningen en Nijmegen.

Aantal stemmen: 100

Markant voor

Institutionalisering met volkshuisvesting van ruimtelijke ordening



Plek
Nederland

Periode
Vanaf 1851

Toelichting

De woningbouwcorporaties zijn van groot belang geweest in de ontwikkeling van de Nederlandse steden. Voor de invoering van de → Woningwet van 1901 waren er in Nederland ongeveer 40 woningbouwverenigingen, die veelal door sociaal bewogen belangstellenden waren opgericht. De Woningwet maakte het voor woningbouwverenigingen mogelijk om overheidssteun te ontvangen. Vanaf dat moment worden er in veel plaatsen woningbouwverenigingen opgericht en ontstaan tevens de eerste gemeentelijke woningbouwverenigingen. Het rijk heeft na de Tweede Wereldoorlog de corporaties ingezet om de nodige woningbouw van de grond te krijgen, en in de laatste decennia om stedelijke vernieuwing van de grond te krijgen. Woningcorporaties kunnen sloop, nieuwbouw, renovatie en verkoop inzetten als remedies tegen verschillende problemen. Deze kunnen van woningmarkttechnische aard zijn of te maken hebben met fysieke achterstanden, een slecht imago of leefbaarheidsvraagstukken. Ruim eenderde van het totaal aantal woningen in Nederland is in bezit van woningcorporaties. Sinds de bruteringsoperatie midden jaren '90 onder staatssecretaris Heerma zijn de financiële banden tussen rijk en corporaties grotendeels doorsneden en hebben de corporaties een grote bestuurlijke vrijheid. Dit tekent de kentering naar meer 'markt' en minder 'overheid' die ook in de ruimtelijke ordening sporen achterlaat. Bij de bouw van de → Vinex-wijken, die eind jaren '90 op gang kwam, was het voor het eerst dat 'de markt' de overhand had bij realisatie van uitbreidingswijken. Corporaties zijn zich sindsdien ook steeds meer gaan profileren als 'marktpartijen'.

Aantal stemmen: 461

Markant voor

Grote invloed overheid op volkshuisvesting, stedenbouw en ruimtelijke ordening



Plek
Heel Nederland

Periode
1901

Toelichting

De Woningwet (1901) was begin vorige eeuw revolutionair omdat zij, in een tijd waarin liberale beginselen hoogtij vierden, overheidsinmenging mogelijk maakte op het gebied van de volkshuisvesting. Hoewel de wet primair bedoeld was ter verbetering van de volkshuisvesting legde de overheid hiermee ook voor het eerst bepalingen vast voor stedenbouw en ruimtelijke ontwikkeling. Bevordering van de gezondheid en hygiëne waren hierbij belangrijke motieven. De Woningwet stelde voor gemeenten het maken van uitbreidingsplannen verplicht. Dit legde de structuur van straten en openbare ruimtes in stadsuitbreidingen vast. Het stratenplan maakte een bouwverbod mogelijk op voor straten en wegen bestemde gronden zodat de bereikbaarheid was gewaarborgd en licht en lucht zouden kunnen toetreden. Met het uitbreidingsplan werd voor het eerst een ruimtelijk plan geïntroduceerd. In 1921 en 1931 werden de wettelijke mogelijkheden inzake het uitbreidingsplan verruimd, waarbij in 1931 tevens het streekplan als ruimtelijke planvorm in de wet werd opgenomen. De Woningwet verplichtte de gemeenten niet alleen tot het maken van uitbreidingsplannen en stratenplannen, ze moesten voortaan ook een bouwverordening opstellen. Gemeenten konden ook overgaan tot onbewoonbaarverklaring, onteigening en krotopruijing. In 1921 is een wet geïntroduceerd die het gemeenten mogelijk maakte bestemmingen van de percelen voor te schrijven. Tevens ontstond vanaf 1920 de mogelijkheid tot gemeentelijke woningbouw in het kader van de Woningwet.

Daarnaast betekende invoering van deze wet bovendien dat de staat voor het eerst geld beschikbaar stelde aan corporaties en woningbouwverenigingen om (sociale) huisvesting te realiseren voor minder vermogende bevolkingsgroepen. Uiteindelijk heeft dit in Nederland geleid tot een percentage van bijna 40% sociale huisvesting, een ongekend hoog aandeel vergeleken met het buitenland.

Aantal stemmen: 48

Markant voor

Schaalvergroting en -verkleining: de straat als ontmoetingsruimte



Plek

Emmerhout, Emmen

Periode

Vanaf eind jaren '60

Toelichting

Het woonerf is een type straat waarin lopen en spelen prioriteit heeft boven de verkeersfunctie. Vanaf 1988 is het woonerf opgenomen in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, aangeduid als 'erf'. De eerste woonerven ontstonden eind jaren zestig in de woonwijk Emmerhout in Emmen. Door de groei van Emmen, van agrarisch dorp naar een geïndustrialiseerde groeikern, kwam veel verkeer in de straten. De straat verloor aan waarde als ontmoetingsruimte. Om het dagelijkse gebruik van de straat te herstellen is destijds door stedenbouwkundige Niek de Boer het woonerf bedacht. De erven waren doodlopende wegen. In Emmerhout werden aan het begin van ieder erf garageboxen geplaatst, om de erven zodoende autovrij te houden. Sindsdien hebben woonerven (ook internationaal) furore gemaakt. Ze zijn in de jaren '70 en '80 veelvuldig toegepast, zowel in nieuwe woonwijken als in stadsvernieuwingsgebieden. Erven zijn nog steeds stedenbouwkundig een aantrekkelijk alternatief voor '30 km-straten', zeker waar onvoldoende trottoirruimte is. Erven zijn ook toegepast in de nieuwste uitbreidingswijken, zoals de Vinex-wijk → Ypenburg bij Den Haag.

Aantal stemmen: 80

Markant voor

Procedurele en planmatige besluitvorming over ruimtelijke ordening



Plek
Nederland

Periode
1965 - 2008

Toelichting

De uit 1965 stammende Wet op de Ruimtelijke Ordening beschrijft het proces van de ruimtelijke ordening volgens het principe van de gedecentraliseerde eenheidsstaat: elk bestuursniveau kent zijn eigen stelsel en daartussen bestaat een losse koppeling via aanwijzingsdreiging, inspectie, en onderhandeling – veelal aan de hand van ruimtelijke concepten. Nederland was met deze wet het eerste land dat ruimtelijke ordening op nationaal niveau een wettelijk kader gaf. Uitgangspunt van de WRO was lokale sturing, met de meeste bevoegdheden en bindende sturing op lokaal niveau via het gemeentelijk bestemmingsplan. De WRO is een zogenaamde procedurele wet die zich alleen richt op procedures, bijvoorbeeld met betrekking tot inspraak die in acht moeten worden genomen bij het nemen van ruimtelijke besluitvorming. De wet doet daarmee geen uitspraken over wat goede ruimtelijke ordening is en geeft geen inhoudelijke sturing. De WRO is aan het begin van deze eeuw zeer ingrijpend herzien. Met de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro per 1 juli 2008) is een nieuwe weg ingeslagen. De drie bestuurslagen hebben nu gelijkwaardige bevoegdheden, bijvoorbeeld ten aanzien van het opstellen van een bestemmingsplan. Het rijk regelt in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMVB) wat het voor kaders en speelruimte geeft aan andere overheden en partijen; en daarmee wat wel en niet gedecentraliseerd wordt. Vernieuwing was nodig omdat de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening in de loop der jaren door tal van wijzigingen onoverzichtelijk was geworden. Bovendien was de rechtsbescherming ingewikkeld en waren als gevolg daarvan besluitvormingsprocedures bij grote projecten erg lang geworden.

Aantal stemmen: 67

Markant voor

Marktgerichte woningbouw in uitbreidingswijk



Plek

Ypenburg (Den Haag /
Nootdorp)

Periode

Vanaf 1997

Toelichting

De Vinex-wijk Ypenburg is een icoon voor de nieuwe praktijk van marktgerichte woningbouw. Marktpartijen hebben het voortouw bij het ontwerpen en bouwen. Ook wat de stedenbouw betreft is de → Vinex-wijk een nieuwe variant, na de naoorlogse stempelwijken, hoogbouw in de jaren '70 en bloemkoolwijken daarna. Op deze locatie bevond zich vroeger het militaire vliegveld Ypenburg. Nadat het vliegveld in 1992 werd gesloten, kwam de planontwikkeling op gang. Vanaf 1997 wordt hier een nieuwe Vinex-wijk gebouwd voor circa 30.000 bewoners. De ontwikkeling van Ypenburg markeert een omslag in denken: de gemeente (in nauwe samenwerking met gesubsidieerde woningcorporaties) is niet langer de belangrijkste partij in de uitvoering van ruimtelijke plannen. Marktpartijen hebben, in competitie, deelplannen ontwikkeld voor het gebied. Deze deelplannen hebben elk een eigen stedenbouwkundige en architectonische uitwerking gekregen, waardoor Ypenburg een staalkaart vormt van marktgerichte woningbouw.

Aantal stemmen: 71

Markant voor

Snelle busverbinding op regionaal niveau



Plek
Hoofddorp

Periode
Rijdt vanaf 2002

Toelichting

De Zuidtangent is een eigentijds vormgegeven vrije busbaan die op regionaal niveau een nieuwe ontwikkelingsas in Noord-Holland vastlegt. De Zuidtangent rijdt tussen station Haarlem via Schiphol naar Amsterdam Zuidoost. 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 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. Zo draagt nieuwe infrastructuur bij aan gebiedsontwikkeling in dit noordelijke deel van de Randstad. Het markeert het belang van goed openbaar vervoer op regionaal niveau. Door de keuze voor vrije busbanen is de Zuidtangent een hoogwaardig regionaal openbaar vervoersconcept, dat zonodig tot lightrail opgewaardeerd kan worden. Een vergelijkbaar regionaal concept is de Randstadrail, dat gebruik maakt van oude en nieuwe spoor-, tram- en metrolijnen.

Aantal stemmen: 85

Markant voor

Waterwegen als drijvende kracht voor ruimtelijke ontwikkeling



Plek

Zuid-Willemsvaart in
Brabant

Periode

Vanaf begin 19e eeuw

Toelichting

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 Twentekanaalen en het Amsterdam-Rijnkanaal gegraven en werd de Maaskanalisisatie 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.



Dit is een uitgave van het

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Postbus20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienm

Juni 2013

ANL13617797