



Ministry of Infrastructure and the
Environment

35

*icons
of
Dutch
spatial
planning*

*iconen
van
ruimtelijke
ordening
in
Nederland*

35

icons

iconen



- 01 **RANDSTAD & GROENE HART** - Open green areas in the middle of urban agglomerations
- 02 **IJSSELMEERPOLDERS** - Land reclamation and polders
- 03 **NAGELE** - The culture of careful design
- 04 **BLOKJESKAART** - A famous map as symbol of long term planning
- 05 **HOUTEN** - New towns instead of urban sprawl
- 06 **ECODUCT / BEST** - Building a national ecological network
- 07 **PIETERPAD / PIETERBUREN** - Long distance walking and cycle paths
- 08 **NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE** - The influence of military landscapes
- 09 **BOLWERK / ZWOLLE** - Military ramparts changed into parks
- 10 **PLAN BERLAGE / AMSTERDAM-ZUID** - Large-scale town planning
- 11 **HEVEADORP** - Garden cities
- 12 **RIJKSSTRAATWEGENPLAN 1814 / ZWOLLE-ENSCHEDÉ** - Change from water to metalled roads
- 13 **RIJKSWEGENPLAN 1927 / OUDENRIJN** - From roundabout to turbine
- 14 **ZUID-WILLEMSVAART** - Waterways as driving force for development
- 15 **NAARDERMEER** - The desire for nature conservation
- 16 **ALGEMEEN UITBREIDINGSPLAN / AMSTERDAM** - Functional town planning
- 17 **KOOTWIJKERZAND** - Afforestation versus keeping natural landscapes open
- 18 **LIJNBAAAN / ROTTERDAM** - The post-war reconstruction of our cities
- 19 **DELTAWERKEN** - The influence of watermanagement
- 20 **STOKSTRAATKWARTIER / MAASTRICHT** - Vital inner cities
- 21 **MIDDEN-DELFLAND** - Green 'buffers' between cities
- 22 **TIELERWAARD** - Land consolidation and regulation of land use
- 23 **DAPPERBUURT / AMSTERDAM** - Urban renewal
- 24 **OOSTELIJKE MIJNSTREEK** - Restructuring the regionale economy
- 25 **HAAGSE BEEMDEN / BREDA** - Inverse town planning: landscape as basis for urban arrangement
- 26 **KRAKERS / NIJMEGEN** - Squatters raising awareness for reuse
- 27 **CÉRAMIQUE / MAASTRICHT** - First generation 'key projects' on waterfronts
- 28 **MAINPORTS / ROTTERDAM, SCHIPHOL** - Emphasis on economic interests
- 29 **VINEX LEIDSCHÉ RIJN / UTRECHT** - New urban districts in the 1990s
- 30 **BEERZE REUSEL** - Go with the flow and create new nature
- 31 **NEDERWEERT** - Redevelopment of areas with intensive livestock farming
- 32 **PALEISKWARTIER / DEN BOSCH** - A new future for station areas
- 33 **KORENWOLF / LIMBURG** - The influence of European nature policy
- 34 **RANDSTADRAIL** - Rapid public transport in urban networks
- 35 **WADDENZEE** - Searching for a balance between conflicting interests

35 icons of Dutch
spatial planning

35 iconen
van ruimtelijke
ordening
in Nederland

A well-made country

The Netherlands is a man-made country – that is almost a cliché.

It is an extremely well-made country as well - that is no propaganda, but the conclusion of the *Canon of Dutch Spatial Planning*. Following wide-ranging discussions and voting on internet the general opinion is that the quality of the living environment in the Netherlands is high. The 35 places and artefacts that were deemed the most outstanding are honoured as icons in this book. But in fact these 35 icons stand for many more places and areas with the same characteristics and qualities.

Because every square metre in the Netherlands has been worked and reworked at least once we might say that the Dutch made their country and made it well.

This book tells the stories behind the 35 icons. There is no particular logic behind the numbering and sequence. Neither is there any value judgement attached, because none of the icons exists on its own. According to the jury that was responsible for this compilation, the tradition of Dutch spatial planning consists of four main themes.

It is a story about water – as the most important North-West European Delta of the Rhine, Meuse and Scheldt rivers, the history of the Netherlands has been determined by the opportunities provided and the dangers posed by water.

It is a story about building cities as well – already in the 17th century half of the population lived in vibrant cities.

Very much linked to that is the story of the countryside: the conservation of valuable landscapes and the development of an agricultural sector that is among the most efficient in the world.

The fourth theme is infrastructure, from the importance of waterways in the past up to the recent complete renewal of high-speed railway stations in the most important cities.

What these four themes tell us is that we are all indebted to a past replete with daring but at the same time detailed interventions. Now we need to proceed just as conscientiously with future developments, in any case doing it as well as our icons, even better if possible, more innovative and adaptable to the considerable tasks that confront us.

We must make sure that the Netherlands, as climate-change-proof, sustainable and competitive country, will be still one of the most attractive places in the world. Still well made.

Een goed gemaakt land

Nederland is een door mensenhanden gemaakt land – dat is een cliché.

Het is ook erg goed gemaakt – dat is geen propaganda, maar de conclusie van de Canon van de Nederlandse Ruimtelijke Ordening. Na een breed opgezette discussie en stemming op internet luidde het algemene oordeel dat de kwaliteit van de leefomgeving hoog is. De 35 plaatsen en ‘kunstwerken’ die als beste naar voren kwamen zijn als iconen opgenomen in dit boek. Maar in feite vertegenwoordigen deze 35 iconen veel meer plaatsen en landstreken met dezelfde karakteristieke kwaliteit.

Omdat elke vierkante meter in Nederland op zijn minst één keer op de schop is genomen, mogen we zeggen dat de Nederlanders hun land zelf gemaakt hebben en goed gemaakt hebben.

Dit boek presenteert de verhalen achter de 35 iconen. De nummering en volgorde is willekeurig. Er schuilt geen waardeoordeel achter. Want geen enkel icoon staat op zichzelf. Volgens de jury die verantwoordelijk is voor de samenstelling van de Canon, bestaat de traditie van de Nederlandse ruimtelijke ordening eigenlijk uit vier grote verhalen.

Het is een verhaal over water – de kansen en gevaren daarvan zijn van beslissende invloed geweest op de geschiedenis van Nederland als belangrijkste Noordwest-Europese delta aan de monding van de rivieren Rijn, Maas en Schelde. Het is ook een verhaal over stedenbouw – al in de zeventiende eeuw woonde de helft van de bevolking in levendige steden.

Nauw daaraan verbonden is het verhaal van het platteland, de bescherming van waardevolle landschappen en de ontwikkeling van een agrarische sector die tot de wereldtop behoort.

Het vierde grote verhaal gaat over infrastructuur, van het belang van verkeer over water in vroeger tijden, tot aan de totale vernieuwing van stations aan hoge snelheidslijnen in de belangrijkste steden nu.

Wat deze verhalen duidelijk maken is dat we veel te danken hebben aan dit verleden vol gewaagde en tegelijkertijd zorgvuldige ingrepen. Het is nu aan ons om net zo weloverwogen de opgaven van de toekomst aan te pakken. Om het in ieder geval net zo goed te doen als bij de iconen, zo mogelijk nog beter, nog innovatiever, toegesneden op de grote uitdagingen die ons wachten. Het is aan ons om te zorgen dat een tegen klimaatveranderingen bestendig, duurzaam en concurrerend Nederland een van de meest aantrekkelijke landen van de wereld blijft. Nog steeds goed gemaakt.

Reading guide

The numbering and sequence of the icons does not equate to any value judgement. Similarly no icon should be viewed in isolation. The various stories of the icons can be regarded as being interrelated. For that reason there are constant references throughout to the numbers of related icons (→ X). Using these references the reader can trace historical links.

The icons do not just reflect endeavours at the national level. They indicate that spatial planning is the result of initiatives across the whole of society. They also illustrate the tension that these initiatives can create.

The jury responsible for the compilation of the Canon of Dutch spatial planning has written an essay about the 35 icons. That is the closing chapter of this book, to be found after the passages about the 35 icons.

There also is the explanation of how the Canon came about. The selection of the icons is the result of a wide-ranging discussion about the quality of Dutch spatial planning. More information on Dutch spatial planning and the Canon can be found on www.canonro.nl

Leeswijzer

De nummering en volgorde van de iconen drukt geen waardeoordeel uit. Geen enkel icoon staat op zichzelf. De verhalen zijn met elkaar verweven. Daarom zijn in de tekst verwijzingen opgenomen naar gerelateerde iconen (→ X). Aan de hand van deze verwijzingen kan de lezer zijn eigen lijn door de geschiedenis trekken.

De iconen vertegenwoordigen niet alleen werk van de rijksoverheid. In al hun verscheidenheid tonen ze dat ruimtelijke ordening het resultaat is van initiatieven uit de hele samenleving. Ze tonen ook de spanning die deze initiatieven kunnen oproepen.

De jury die verantwoordelijk is voor de samenstelling van de Canon van de Nederlandse Ruimtelijke Ordening heeft over de 35 iconen een essay geschreven. Dat is het sluitstuk van dit boek.

Daar staat ook de verantwoording hoe de Canon tot stand is gekomen. De keuze van de iconen is het resultaat van een breed gevoerde maatschappelijke discussie over de kwaliteit van de Nederlandse ruimtelijke ordening. Een schat aan materiaal daarover is te vinden op www.canonro.nl.

3

5

*icons
of
Dutch
spatial
planning*

*iconen
van
ruimtelijke
ordening
in
Nederland*

01

Randstad & Groene Hart



OPEN GREEN AREAS IN THE MIDDLE OF URBAN AGGLOMERATIONS

The Randstad and, within it the Green Heart, has been for many decades the most constant planning concept in national spatial planning and policy. A clear division between town and country is typical of the Dutch spatial planning tradition. In 1938 Albert Plesman, founder of KLM airlines, coined the term Randstad (means literally rim city) for the ring of towns and cities running from Amsterdam via Haarlem, Leiden and Delft to Rotterdam, Gouda and Utrecht. Seen from the air and on a map these towns and cities made this impression on him of a ring around an open green space. After 1945 the term Randstad became commonplace. As a 'Green Heart Metropolis' – this phrase was coined by English planner Gerald Burke in 1966 – the

SCHEIDING VAN STAD EN LAND

De Randstad en daarbinnen het Groene Hart als contramal vormden decennialang het meest centrale en constante ruimtelijke concept in het nationale ruimtelijke beleid. Een scherpe scheiding tussen stad en land is typerend voor de Nederlandse traditie van ruimtelijke ordening. Albert Plesman, grondlegger van de KLM, typeerde in 1938 als eerste de ring van steden tussen Amsterdam, Haarlem, Leiden, Den Haag, Rotterdam, Gouda en Utrecht als Randstad. Deze indruk maakte het op hem, gezien vanuit de lucht en op de kaart. Na 1945 werd de term Randstad gemeengoed. De Randstad is als Green Heart Metropolis – de typering komt van de Engelse planoloog Gerald Burke in 1966 – een treffend voorbeeld van bundeling (→ 5) en beperking van stedelijke groei en behoud van groene structuren. Een benadering die nu al decennialang de Nederlandse ruimtelijke ordening bepaalt. De Randstad was en is het gebied waar bijna de helft van de Nederlanders woont, waar het zwaartepunt van werkgelegenheid en economische ontwikkeling ligt en zich het centrum van



Randstad is a fine example of concentrating and restricting urban growth (→ 5) and preserving green structures. This approach has determined Dutch planning policy for decades.

The Randstad was and continues to be the area where almost half the Dutch population lives and where the main centres of employment and economic development are located and it is also the nerve centre of government and policy. With the high level of growth which was predicted in the report 'The Development of the West of the Country' in 1958 there was a fear that the whole urban area would become unacceptably congested. For this reason the national government proposed to keep buffers (→ 21) open between the towns and cities and also keep the central area open in combination with concentrating urbanization at a limited number of locations elsewhere in the country. The First National Spatial Planning Policy document (1960) sketched out an outwardly-focused model for growth for the Randstad around the open central area.

In International terms the Randstad is, like the Rhine-Ruhr area in Germany, regarded as an archetypical polycentric metropolis. The extent to which the Randstad works as

bestuur en beleid bevindt. In het rapport 'De ontwikkeling van het Westen des Lands' (1958) werd gevreesd voor het dichtslibben van het hele stedelijke gebied. Daarom stelde het rijk voor buffers (→ 21) tussen de steden open te houden evenals het middengebied, in combinatie met bundeling van verdere verstedelijking op een beperkt aantal plekken elders in het land. De 'eerste' Nota inzake de Ruimtelijke Ordening (1960) schetst een naar buiten gericht groeimodel voor de Randstad rondom het open middengebied.

Internationaal geldt de Randstad, samen met het Rijn-Ruhr gebied in Duitsland, als het archetype van de polycentrische metropool. In hoeverre de Randstad werkelijk als één stad functioneert, is echter punt van discussie. Het Ruimtelijk Planbureau relativeerde het concept in een studie met de veelzeggende titel 'Veel steden maken nog geen Randstad' (2006).

Het Groene Hart, de contramal van de Randstad, is markant voor openruimtebeleid maar is eerder een planologische constructie, een concept of idee, dan een geografische eenheid. Met de Hongerwinter van 1944 nog vers in het geheugen

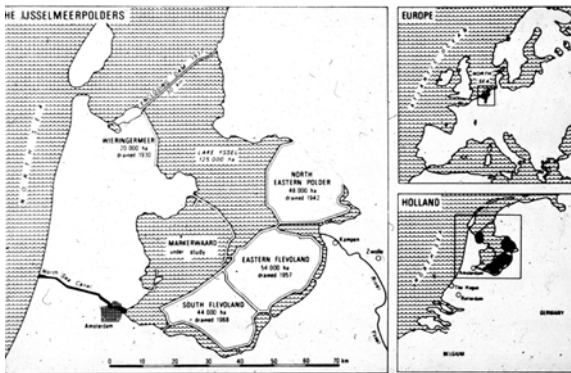
an entity is however a point for discussion. The *Ruimtelijk Planbureau* (National Spatial Planning Research Agency) put the concept into perspective in a study with the significant title 'Lots of towns and cities do not together make up a Randstad' (2006).

The Green Heart is notable for Dutch open space policy but it is more of a planning concept than a geographical entity. The so-called *Hongerwinter* (winter during the Second World War in which many people died of hunger) of 1944 was still very much in the memory when a decision was taken in the 1950s to use this area for agricultural purposes as much as possible. From the 1960s onwards the focus in policy shifted towards recreation. Under the influence of growing mobility the urban pressure on this peat meadow area also increased – a reason for drawing up a restrictive national policy in which municipal councils were only allowed to build for their own inhabitants. Anyone who looks at the Green Heart in subsequent national spatial planning policy documents will see the open area constantly decreasing in size. The precise boundaries were first established in 1993. This does not mean that the area was not nibbled at later on. The seven kilometre long tunnel between Hoogmade and Hazerswoude for the High Speed railway line to Belgium and France (→ 28) is a striking compromise to keep the Green Heart open as much as possible. The price attached to it made this choice controversial.

werd in de jaren vijftig besloten dit gebied zoveel mogelijk agrarisch te benutten. Vanaf de jaren zestig verschoof het accent in het beleid richting recreatie. Onder invloed van de toenemende mobiliteit nam daarnaast de stedelijke druk op dit veenweidegebied toe; reden om een restrictief rijksbeleid te formuleren, waarbij gemeenten uitsluitend nog voor eigen inwoners mochten bouwen. Wie de achtereenvolgende nota's voor de ruimtelijke ordening naslaat op het formaat van het Groene Hart, ziet het open gebied steeds kleiner worden. De precieze grenzen werden voor het eerst vastgelegd in 1993. Dat neemt niet weg dat ook sindsdien aan het gebied is geknabbeld. De ruim zeven kilometer lange HSL-tunnel (→ 28) tussen Hoogmade en Hazerswoude is een opvallend compromis om het Groene Hart zoveel mogelijk open te houden. Het prijskaartje eraan maakte deze keuze omstreden.

02

IJsselmeerpolders



LAND RECLAMATION AND POLDERS

A typical feature of Dutch town and country planning is that where there is a shortage of space, this space is simply imagined, and in many cases actually realised too. The most famous of all land reclamations is the Beemster in the province of North-Holland (drained between 1607 and 1612) which is protected by UNESCO as a world heritage site. The 19th century Haarlemmermeer polder, south west of Amsterdam where Schiphol airport is located, is the largest of its type. The land reclamation in the former Zuiderzee, however, the IJsselmeer polders, captures the imagination even more. The name of Cornelis Lely (1854-1929), engineer and Minister for Maintenance of Dykes, Roads, Bridges and Navigability of Canals, Trade and Industry in three different governments between 1891 and 1918 is inextricably linked with all this (→ 14). When he became a minister at the age of 36 he had just completed his plan for drainage and reclamation of the Zuiderzee, drawn up while in the service of the Zuiderzee association which had made land reclamation its goal. Although there had been much talk

LANDAANWINNING EN INPOLDERING

Typisch 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 in Noord-Holland (drooggelegd tussen 1607 en 1612). De negentiende-eeuwse Haarlemmermeerpolder, waarin Schiphol is gelegen, is de grootste in zijn soort. Maar nog meer tot de verbeelding spreekt de landaanwinning in de voormalige Zuiderzee: de IJsselmeerpolders. Daaraan is onverbreekelijk de naam verbonden van Cornelis Lely (1854-1929), ingenieur en tussen 1891 en 1918 in drie verschillende kabinetten minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid (→ 14). 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





about reclaiming this area from the sea at that time, Lely was the first person to produce a technically feasible plan. Lely's plan provided a solution to problems such as the drainage of the IJssel river. In his plan there was also considerable discussion about the advantages and disadvantages and the economic consequences for fishing villages, the cost of the project and the risks. The decisive factor in going ahead was the shortage of food during the First World War (→ 22). Additional agricultural land was necessary if the country was to become self-sufficient. The floods of 1916 also led to a change in thinking. In 1918 minister Lely piloted the Zuiderzee bill through parliament. His plan involved a considerable reduction of the length of the coastline, thanks to the 30 km *Afsluitdijk* (main dyke) – a dyke which still captures the imagination because of its pure simplicity. The first reclamation was that of the *Wieringermeer* in 1930. Building on the positive experiences of this, the reclamation of the *Noordoostpolder* (North East Polder) started in 1936. Later the two Flevopolders followed which resulted in southern Flevoland being given an important objective to accommodate the growing housing need in the northern wing of the Randstad, especially in the new town of Almere (→ 4).

The design and planning of the polders shows that Dutch spatial planning always has had quality of design at its heart. Prominent designers such as Granpré Molière, Verhagen and Van Eesteren played important parts. The plan for the *Noordoostpolder* in particular became a real life testing area for Christaller's central place theory with regard to scope and mutual distance of settlements. The *Wieringermeer* and the *Noordoostpolder* were drained and planned primarily as agricultural areas under the supervision of the Ministry for Maintenance of Dykes, Roads, Bridges and Navigability of Canals (→ 19). The Flevopolders came under the jurisdiction of the IJsselmeer Polders Agency whereby town planning and landscape architecture came to play a more significant role. In the *Noordoostpolder* traditional brick architecture is dominant, in Lelystad modern standardisation is prevalent; Almere started with residential precincts and now it aspires to be a testing ground for private sector housing and sustainability. The development of the Markerwaard was marked by

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 (→ 22). 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 (→ 4).

Aan het ontwerp van de polders is af te lezen dat in de Nederlandse ruimtelijke ordening de kwaliteit van het ontwerp altijd een belangrijke rol heeft gespeeld. Vooraanstaande ontwerpers als Granpré Molière, Verhagen en Van Eesteren speelden een grote rol. Vooral de inrichting van de Noordoostpolder werd een levensgroot testgebied voor Christallers centraleplaatsentheorie wat betreft omvang en onderlinge afstand van woonkernen. De Wieringermeer en de Noordoostpolder werden drooggelegd en ingericht onder leiding van Rijkswaterstaat (→ 19) 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 aarzelings

hesitation and uncertainty (→ 35). What should the land be actually used for: a second national airport, grain production, housing or as a recreation area? Only half of the dykes have been built. The ecological importance (→ 6) of keeping the IJsselmeer open prevailed over the aforementioned possible uses. The idea that Lelystad would become the central town of all the polders came to nothing. Meanwhile the reclamation of land from the sea is going ahead at other locations, such as the *Tweede Maasvlakte*, the extension of the Rotterdam port area even further into the sea (→ 28). The prospect of rising sea levels has also breathed new life into ideas such as the Plan Waterman for land reclamation off the coast of the province of South-Holland between The Hague and the Hook of Holland.

over verder inpolderen (→ 35). 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 (→ 6) 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 pas op de plaats laat onverlet dat op andere plaatsen land aanwinnen op zee doorgaat, zoals bij de Tweede Maasvlakte (→ 28). Stijging van de zeespiegel heeft ook ideeën zoals het Plan Waterman, voor landaanwinning voor de kust van Zuid-Holland, nieuw leven ingeblazen.

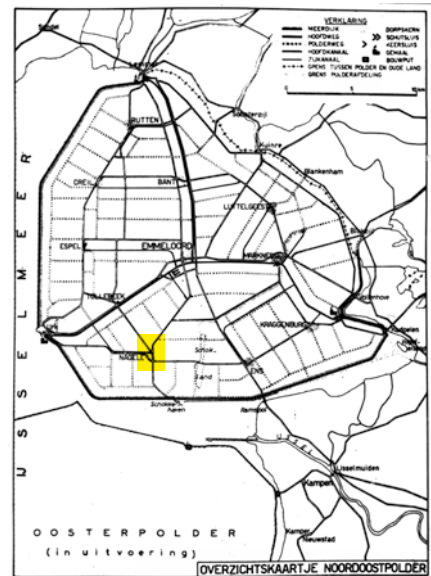


03

Nagele

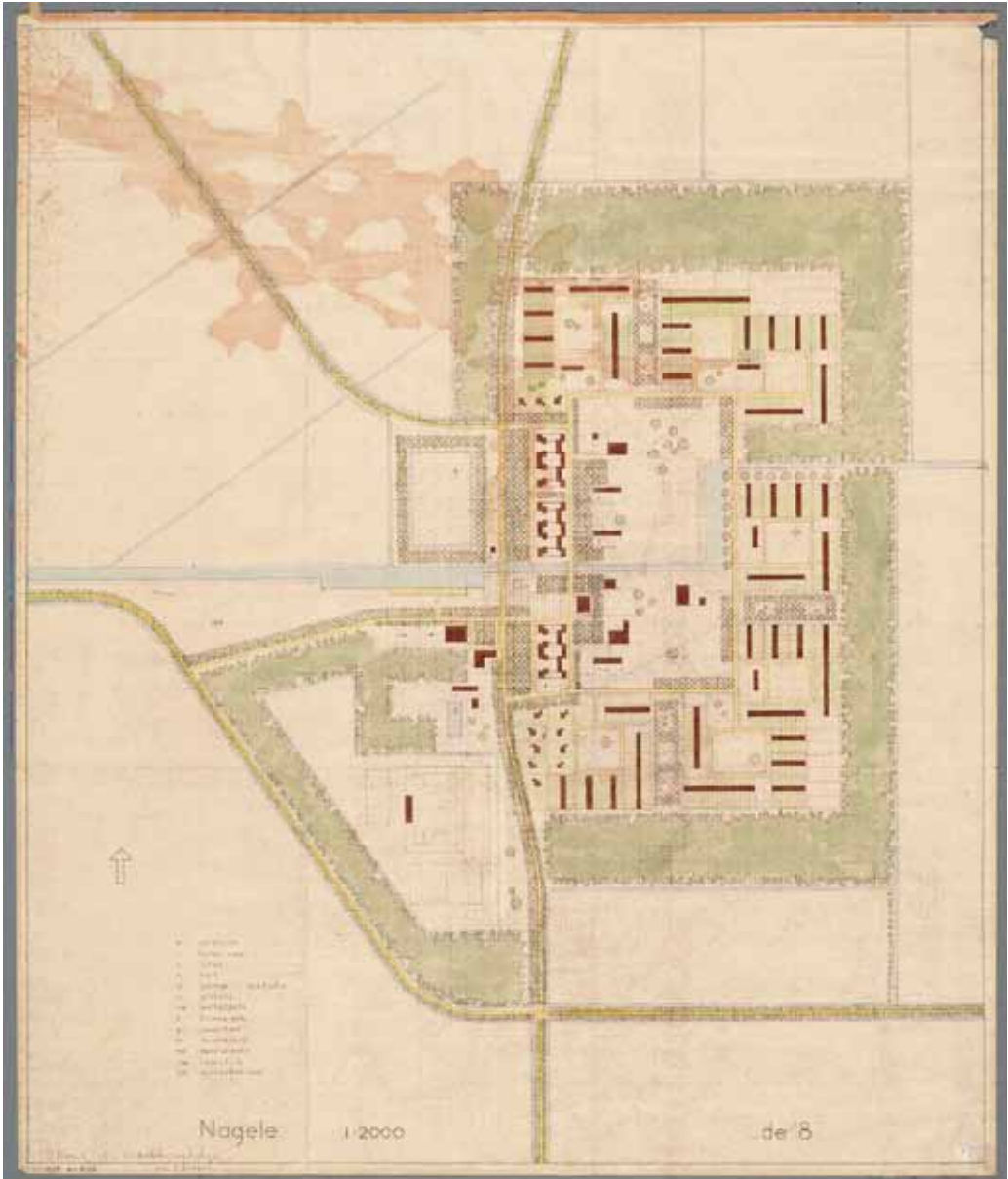
THE CULTURE OF CAREFUL DESIGN

Starting with the Wieringermeer and then the Noordoostpolder, the land reclamation of the Zuiderzee (→ 2) can be seen as an extensive exercise in the creation of settlements. It is also a showcase for the Dutch culture of design. Great care was not only taken with the land use of the polders – villages, towns and distances which were related to the bicycle – but future residents were included in the equation as well. Traditional standards and values were considered to be of paramount importance and were reflected in traditional architecture and town planning. The first break with this tradition came in Nagele, a modern village in the Noordoostpolder which came into being during post-war reconstruction (→ 18). It was designed as a model village for town planning and the architectural ideas of the *Nieuwe Bouwen* style (→ 16), the first test for modern architecture in the countryside. Nagele was given a rigid geometrical street pattern and a separate shopping area. The heart of Nagele is an extensive grassy open space instead of a closed square as seen in traditional villages. The rigid, open form of the planning can also be seen in the architecture of the public



DE TRADITIE VAN ZORGVULDIG ONTWERP

Te beginnen met de Wieringermeer en vervolgens de Noordoostpolder kan de inpoldering van de Zuiderzee (→ 2) gezien worden als een grote oefening in het maken van samenlevingen. Het is ook een toonbeeld van de Nederlandse traditie van zorgvuldig ontwerp. 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



buildings and dwellings which had flat roofs for the first time in the polder rather than pitched roofs with roof tiles. As was the case for most new inhabitants of the Noordoostpolder, the first residents were screened by a national agency which promised that Nagele would be a reflection of society with residents of 'good conduct'. The modern architecture was able to provide a helping hand in this. The kitchens in the houses were intentionally small in order to prevent eating in the kitchen as was customary for the 'lower' social class. In contrast to the wishes of the users, the flat roofs were without lofts or attics where 'clutter' could have been left. The social experiment was doomed from the beginning. The mechanisation of agriculture meant that agricultural workers had to look for other employment in neighbouring areas. The emergence of the moped and the car increased the activity radius of the residents. The local middle classes departed and Nagele was gradually populated by new residents. This was in parallel to the development in Flevoland where a society grew which was much less based on the agrarian tradition with residents who largely came from the Randstad.

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 (→ 18) tot stand kwam. Het was ontworpen als model-dorp voor de stedenbouwkundige en architectonische ideeën van het Nieuwe Bouwen (→ 16), de eerste proeve van moderne architectuur op het platteland. Nagele kreeg een strak geometrisch stratenpatroon en een aparte winkelstrook. Het hart van Nagele is een uitgestrekt grasveld, in plaats van een besloten pleintje zoals in de traditionele dorpen. De strakke, open vorm van de verkaveling komt ook terug in de architectuur van de openbare gebouwen en woningen, die voor het eerst in de polder platte daken kregen in plaats van zadeldaken met dakpannen. Zoals voor de meeste nieuwe bewoners van de Noordoostpolder gold, werden de eerste inwoners gescreend door een rijksdienst die erop toezag dat Nagele een afspiegeling van de samenleving zou vormen met inwoners van 'goed gedrag'. De moderne architectuur kon hun hierbij een handje helpen. De keukens in de huizen waren met opzet klein om het in de keuken eten, zoals gebruikelijk was in de maatschappelijke 'onderklasse', te voorkomen. Net zo haaks op de wensen van de gebruikers stonden de platte daken zonder vliering of zolder waar men de 'rotzooi' kon bewaren. Het sociale experiment was bij aanvang al achterhaald. Door mechanisering van de landbouw moesten landarbeiders ander werk zoeken in naburige plaatsen. Met de komst van de brommer en de auto werd de actieradius van de inwoners groter. De lokale middenstand kwijnde weg en Nagele werd geleidelijk door nieuwe inwoners bevolkt. Dit liep parallel aan de ontwikkeling in Flevoland waar een veel minder op de agrarische traditie gebaseerde samenleving groeide met bewoners die veelal uit de Randstad afkomstig waren.

04

'Blokjeskaart'

A FAMOUS MAP AS SYMBOL OF LONG TERM PLANNING

The explanatory map no. 3 accompanying the Second National Spatial Planning Policy Document in the Netherlands (1966), which became known as the 'Blokjeskaart' (map of building blocks) is a map that is still influential today. It was an exemplary planning tool but also noteworthy for the exaggerated viability thinking in the 1960s. The yellow, orange, red and brown blocks represent four types of urbanization. This environmental differentiation indicated how 20 million inhabitants could be housed in divergent living environments in the year 2000, ranging from village environments such as in Paterswolde to cities such as in central Amsterdam. The residential areas spread over the country were combined into urban districts as much as possible (→ 5). The form of the map was innovative and the underlying ideas of environmental differentiation and urban districts were influential. The map was drawn up by Eo Wijers and Götz Nassuth at the National Spatial Planning Agency. It is remarkable that many of the new centres can easily be found on the map today and they often represent popular

BEROEMD SYMBOOL VAN TRADITIE VAN LANGE TERMIJN PLANNING

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 blokken staan 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 (→ 5). 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 moeite-



living environments: Almere (→ 2), Blaricum, Huizen and Zoetermeer for example. Their form was outlined and the surface area of the blocks represented the real surface area and each type had a pronounced characteristic, with 15 to 60 dwellings per hectare. Type A (yellow) represented a spatial unit within the urban district of around 5,000 inhabitants, with local bus, park and local shops – comparable with Paterswolde, Breukelen and Aerdenhout. The other types (with 15,000, 60,000 and 250.000 inhabitants respectively) had a railway station, and regional bus service or express train service. The latter only applied to the largest centres and only where shops such as specialist clothing stores could be found. The difference between the Blokjeskaart and current reality is mainly in the extent to which the largest provincial towns have grown. Groningen, Leeuwarden, Twente, the towns in Zuid-Limburg (→ 24), Tilburg and Breda have grown less than was predicted on the map of 1966.

Characteristic for the Dutch planning tradition are planning policy documents such as the Second National Spatial Planning Policy Document. Following this document in 1966 the national government has since published four more documents of such importance for long term planning at the national scale.

loos op de kaart van nu terug te vinden en vormen vaak gewilde woonmilieus: Almere (→ 2), 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 (→ 24), Tilburg en Breda zijn minder groot geworden dan op de kaart van 1966 was voorzien.

'Grote Nota's' zoals de Tweede Nota zijn karakteristiek voor de Nederlandse traditie van ruimtelijke ordening. Sindsdien heeft het Rijk nog vier van dergelijke nota's uitgebracht die bepalend zijn voor de ruimtelijke ordening op nationaal schaalniveau.

05 Houten



NEW TOWNS INSTEAD OF URBAN SPRAWL

In the Second National Spatial Planning Policy document of 1966, a number of places were designated to act as overspill towns for the Randstad (→ 4, 1). It was feared that Amsterdam, Rotterdam and The Hague would otherwise grow into unmanageable metropolises, unmanageable in the sense that everything would grind to a halt (congestion) but also because unfettered residential expansion would threaten the green space around the cities (suburbanization, urban sprawl) (→ 21). In addition

GROEIKERNEN IN PLAATS VAN EEN HUIZENZEE

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 (→ 4, 1). Men vreesde dat anders Amsterdam, Rotterdam en Den Haag tot onbeheersbare metropolen zouden uitgroeien. Onbeheersbaar omdat alles zou vastlopen (congestie), maar ook omdat ongebreidelde woningbouw in het groen rond de steden dreigde (suburbanisatie) (→ 21). 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 (→ 2), Roca (Rotterdam Oost + Capelle aan den IJssel) en de dan nog nieuw te bouwen polderstad Almere. In het zuidelijk deel van de Randstad moesten Zoetermeer, Hellevoetsluis, Dordrecht en



people envisaged a shortage of employees if all activity was concentrated in the west of the country. It was therefore desirable to spread employment opportunities, also because employment in the agricultural sector in the countryside was more and more difficult to find. The places designated to receive this overflow in a coordinated form were for example Houten, Alkmaar, Purmerend, Lelystad (→ 2), Roca (Rotterdam East + Capelle aan den IJssel) and the still unbuilt polder town Almere. In the southern part of the Randstad the responsibility for this fell to Zoetermeer, Hellevoetsluis, Dordrecht and Breda. The word 'growth centre' appears in the Third National Spatial Planning Policy Document of 1976 but these growth centres were largely the same places as the former overflow districts. Hoorn was added and Dordrecht removed. In addition Groningen, Zwolle and Breda were designated 'growth towns'. Growth in the Netherlands from 3 million dwellings in the mid-1960s to 7 million today was thereby properly managed. Quality has always been, however, a point of discussion. Not all growth centres were a success. A good example of a successful one is, however, Houten, near Utrecht, especially as the town planning design made a marked contribution to reduced car use and more use of the bicycle and public transport (→ 34) than was the case in comparable towns.

Breda de overloop opvangen. Het woord 'groei-kern' doet pas in de Derde Nota (Verstedelijkingsnota, 1976) zijn intrede, maar deze groeikernen waren voor een groot deel dezelfde plaatsen als de eerdere overloopgemeenten. Hoorn wordt toegevoegd, Dordrecht verdwijnt. Daarnaast worden Groningen, Zwolle en Breda tot 'groei-stad' bestemd. Zo is de groei in Nederland, van 3 miljoen woningen midden jaren zestig naar 7 miljoen nu, in goede banen geleid. Over kwaliteit is natuurlijk altijd te twisten, niet alle groeikernen zijn even geslaagd. Een goed voorbeeld is Houten, met name omdat het stedenbouwkundig ontwerp hier aantoonbaar heeft bijgedragen aan minder autogebruik en meer gebruik van fiets en openbaar vervoer (→ 34) dan in vergelijkbare gevallen.

06

Ecoduct Best



BUILDING A NATIONAL ECOLOGICAL NETWORK

The National Ecological Network is a coordinated system of existing nature and wild life areas in the Netherlands and areas still to be developed (→ 15). This network emerged in 1990 as a strategic concept from the Nature Policy Plan of the Ministry for Agriculture, Nature and Food Quality and it provided inspiration for the European Natura 2000 project, which is a network of nature and wild life areas at the European scale. In the Netherlands most Natura 2000 areas are part of the national network, that forms the basis of the Dutch nature policy which aims to bring an end to

DE OPBOUW VAN EEN ECOLOGISCHE HOOFDSTRUCTUUR

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een samenhangend netwerk van belangrijke bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden in Nederland (→ 15). 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. De EHS is opgebouwd uit kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones. In elk EHS-gebied wordt toegewerkt naar specifiek omschreven natuurdoelen. Het streven was om in 2020 meer dan 750.000 hectare aan 'droge' EHS-gebieden te hebben (ruim 17% van het Nederlandse landoppervlak) maar is nu naar beneden bijgesteld. Daarnaast vallen grote delen van de Waddenzee, IJsselmeer en andere waterrijke gebieden onder de 'natte' EHS.

the decline in biodiversity. The National Ecological Network is made up of core areas, nature development areas and connecting zones. Specifically described nature targets are worked towards in each area. The aim was to have more than 750,000 hectares of 'dry' areas by 2020 (around 17% of the total land surface area of the Netherlands) but that aim has been reduced now. In addition large parts of the Waddenzee, IJsselmeer and other water-rich areas are part of the 'wet' National Ecological Network.

In general the building of large-scale infrastructure leads to the fragmentation of nature and wild life areas which presents problems for the distribution and even continuation of a great number of species. In a number of cases it is necessary to build new infrastructure (ecoducts) to connect separate nature and wild life. The first example is the viaduct at Terlet, built above the A50 motorway north of Arnhem in 1990 as a crossing point for animals: a specially designed natural path for nature. The illustration shows a recent ecoduct north of the city of Eindhoven

The designation of protected nature and wild life, especially the stringent Natura 2000 areas, has consequences for town and country planning. This regularly leads to social commotion. The building of the Maasvlakte (extension of the Port of Rotterdam) (→ 28), IJburg (a new residential district of Amsterdam) and the deepening of the Westerschelde estuary are examples of where planning projects took a different direction due to nature conservation or were even not carried out at all.

One principle which is often applied is that of nature compensation. The creation of a new nature area compensates for damage to the natural environment caused elsewhere such as the moving of a mussels bank at IJburg illustrates. That is not without controversy either: some people regard this as a grotesque shifting of nature. In addition to protection of areas, nature policy is also focused on protection of species; this regulation can also have a considerable influence on building plans. This has resulted in unusual species such as the South Limburg hamster (→ 33) and the crested newt becoming famous and indeed notorious for their influence on planning.

In het algemeen leidt de aanleg van grootschalige infrastructuur tot versnippering van natuurgebieden, wat problemen geeft voor de verspreiding en instandhouding van veel diersoorten. In een aantal gevallen is aanleg nodig van nieuwe infrastructuur (ecoducten) ter verbinding van gescheiden natuurgebieden. Eerste voorbeeld van de speciale infrastructuur die de EHS vergt om voorheen gescheiden natuurgebieden te verbinden is het wildviaduct bij Terlet. 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. De foto toont een recent ecoduct over de Az bij Best, ten noorden van Eindhoven.

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 bij de Rotterdamse haven (→ 28), IJburg bij Amsterdam en de uitdieping van de 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 (→ 33) en kamsalamander beroemd en berucht door geworden.



Ecoduct Best



07

Pieterpad

LONG DISTANCE WALKING AND CYCLE PATHS

For many Dutch people the networks of walking and cycle paths determines the perception value of the landscape and the image of town and country planning. The Netherlands has particularly good facilities for 'slow transport' – ramblers and cyclists. The recreational value of this network is increasing. A few decades ago this network consisted mainly of historic paths and routes which were only partially connected. They were mainly local paths. At present work is being undertaken nationally on a complete system of long distance paths and there is an increasing focus on the desired facilities around the network. New forms of signposting make the choice of routes easier. The Pieterpad can be seen as a catalyst for this change. It emerged at the end of the 1970s as a result of the dissatisfaction with the lack of long distance walking routes in the Netherlands. 'The Ladies of the Pieterpad', Bertje Jens (who lived in Groningen in the north of the Netherlands) and Toos Goorhuis (who lived in Tilburg, in the south), took the initiative in this. Previously they had gone abroad for walking holidays but this time the ladies decided to walk between their two places of residence. This quickly grew



NATIONALE NETWERKEN VAN WANDEL- EN FIETSPADEN

Voor veel Nederlanders bepaalt het wandel- en fietspadennetwerk de belevingswaarde van het landschap en het beeld van de ruimtelijke ordening in Nederland. Nederland kent opvallend goede voorzieningen voor langzaam verkeer – wandelaars en fietsers. De recreatieve waarde van dit netwerk neemt toe. Het netwerk bestond enkele tientallen jaren geleden vooral uit historische paden en routes die maar ten dele met elkaar samenhangen. Het waren vooral lokale paden. Tegenwoordig wordt op nationale schaal gewerkt aan een heel stelsel van lange afstandspaden en is er meer oog voor de gewenste voorzieningen rondom het netwerk. Nieuwe vormen van bewegwijzering maken vrij gekozen routes beter mogelijk. Het Pieterpad kan gezien worden als katalysator van die ontwikkeling. Het ontstond eind jaren zeventig uit onvrede over het



into a walking route from Pieterburen in Noord-Groningen to Sint Pietersberg in Southern Limburg. This Pieterpad is now the most popular long distance walking path in the Netherlands. The path was in a sense a grass roots victory over official town and country planning. A particular feature was the fact that people could walk through various districts and regions and across provincial borders. Official bodies had hardly paid any attention to this previously. The Pieterpad changed all that.

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.

08

Nieuwe Hollandse Waterlinie



THE INFLUENCE OF MILITARY LANDSCAPES

The *Nieuwe Hollandse Waterlinie* is a defensive line built between 1815 and 1940. With an ingenious system of watercourses, locks and partitions it was possible to defend the low-lying Netherlands against enemies by putting so-called flooding areas under water. The defensive line was reinforced with forts at vulnerable points and it runs from the IJsselmeer in the north (near the historic town of Muiden) to the rivers in the south (the Biesbosch national park). It replaces the *Oude Hollandse Waterlinie* which was built in the 17th and 18th centuries and which follows a more western route from Muiden via the west of Utrecht, Woerden and Goejanvervellesluis to Gorinchem. The waterlines follow the principle of point (fort) - line (connection) - area (flooding area and field of fire). The waterlines, including the Defence Line around Amsterdam

DE INVLOED VAN HET MILITAIRE LANDSCHAP

De Nieuwe Hollandse Waterlinie is een verdedigingslinie, aangelegd tussen 1815 en 1940. Met een ingenieus stelsel van watergangen, sluizen en schotten kon het lage land tegen vijanden worden beschermd door het onder water zetten van zogenaamde inundatievelden. De verdedigingslinie werd op kwetsbare plekken versterkt met forten en loopt van Muiden tot aan de Biesbosch. Zij vervangt de Oude Hollandse Waterlinie die in de zeventiende en achttiende eeuw is aangelegd en ten westen van Utrecht loopt van Muiden via Woerden en Goejanvervellesluis 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 wer-





In donkerblauw de onder water te zetten inundatievelden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Links daarvan in lichtblauw de inundatievelden van de stelling van Amsterdam.

Dark blue: the flooding areas of the Nieuwe Hollandse Waterlinie. To the left in lighter blue the flooding areas of the Stelling van Amsterdam.

(*Stelling van Amsterdam*) had a structural effect on where it was possible to build or not. That can be seen in the north western development direction of the town of Utrecht (→ 29); to the east the flooding areas had to stay open. The Nieuwe Hollandse Waterlinie is now part of the cultural heritage and once again important for landscape planning on the basis of cultural historical values. The tension between history and advancing urbanization – for example between Muiden and Utrecht – necessitates innovative solutions in order to do justice to both. Other lines are attracting increased interest too, such as the *Staats-Spaanse Linies* from the 16th and 17th centuries in Zeelandic Flanders, near the Belgian border. The historical ‘military landscape’ does however include much more than just (water)lines and is present everywhere for whoever wishes to see it. That varies from military training areas and airfields to traces of the *Atlantikwall* which was built during the Second World War all along the coast of the North Sea. Defensive interests were decisive on a smaller scale as well, as many parks around historic town centres prove. These replaced the previous city walls, town ramparts and defensive waterworks when these lost their military value at the end of the 19th century (→ 9).

king gehad op waar er wel en niet gebouwd mocht worden. Dat is goed te zien aan de noord-westelijke ontwikkelingsrichting van de stad Utrecht (→ 29): aan de oostkant moesten de inundatievelden open blijven.

De Nieuwe Hollandse Waterlinie is tegenwoordig cultureel erfgoed en opnieuw bepalend voor de inrichting van het landschap op basis van cultuurhistorische waarden. De spanning tussen historie en oprukkende verstedelijking – bijvoorbeeld tussen Muiden en Utrecht – dwingt tot innovatieve oplossingen om aan beide recht te doen. Ook andere linies komen steeds meer in de belangstelling te staan, zoals in Zeeuws-Vlaanderen de Staats-Spaanse Linies uit de zestiende en zeventiende eeuw. Het historische ‘militaire landschap’ omvat echter veel meer dan alleen (water)linies en is alom aanwezig voor wie het weet te zien. Dat varieert van militaire oefenterreinen en vliegvelden tot sporen van de Atlantikwall die tijdens de Tweede Wereldoorlog gebouwd werd langs de Noordzeekust. 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 (→ 9).

09

Bolwerk Zwolle



MILITARY RAMPARTS CHANGED INTO PARKS

Up until the Napoleonic period (→ 12) the Netherlands was a country of towns. It was governed by autonomous towns with their own currencies, justice, laws and excise duties. In the beginning of the 19th century this system was gradually transformed into a centralised form of national government and towns lost many of their rights. In most towns the military function of the fortifications had lapsed much earlier but once the circle of fortresses had also lost its role as a customs border and toll port, the fortifications could be demolished. They were often sold and bartered away but there are also towns like Arnhem, Den Bosch, Deventer, Haarlem, Leeuwarden, Nijmegen, Maastricht and Utrecht where the circle of fortresses was converted into a green

MILITAIRE BOLWERKEN VERANDERD IN GROENE SINGELS

Tot aan de Napoleontische tijd (→ 12) was Nederland een stedenland. Het werd bestuurd door autonome steden, met eigen munten, rechten, wetten en accijnzen. In het begin van de negentiende eeuw werd dit stelsel geleidelijk omgevormd tot een gecentraliseerde nationale bestuursvorm en verloren steden veel van hun rechten. In de meeste steden was de militaire functie van de vestingwerken al veel eerder komen te vervallen, maar toen de vestinggordel ook haar functie als accijnsgrens en tolpoort kwijt raakte konden de vestingwerken worden geslecht. Vaak werden ze verkocht en verkwaanseld, maar er zijn ook steden als Arnhem, Den Bosch, Deventer, Haarlem, Leeuwarden, Nijmegen, Maastricht en Utrecht waar de vestinggordel werd omgebouwd tot een groene stedelijke oase, een arcadisch landschap, met publieke wandelparken. Voor het eerst was de stedelijke burgerij bevrijd van de knellende vestingwerken en kon men genieten van de landschappelijke weelde van de parkengordel en het



Zwolle

municipal oasis, an Arcadian landscape with public walking areas. For the first time the population was freed from the oppressive fortifications and it was possible to enjoy the luxuriance of the circle of parks and the views over the open surrounding area. Creating parks was combined with the building of luxurious urban villas which were incorporated into the greenery in the form of attractive white pavilions. Around a century later we can confirm that the fortification parks are among the most sustainable municipal environments known to us. The crown is indisputably worn by the *Stadskroon* van Zwolle (see illustration). This series of fortifications parks is one of the most beautiful examples due to the pristine state in which they have been preserved, the variety and the spatial context. The recognition of the old fortifications which is still possible today reminds one that defence made its mark on town and country planning in the Netherlands from the early days. Outside the towns military defence lines such as the *Oude* and *Nieuwe Hollandse Waterlinie* (the old and new Dutch defence waterlines) (→ 8) have determined the face of large parts of the Netherlands.

uitzicht op het open ommeland. Parkaanleg werd gecombineerd met de bouw van luxueuze stadsvilla's, die als fraaie witte paviljoens in het groen werden ingebed. Ruim een eeuw later kunnen we constateren dat de bolwerkparken behoren tot de meest duurzame stedelijke milieus die we kennen. De kroon wordt hier onbetwist gespannen door de Stadskroon van Zwolle (zie foto). Deze reeks Bolwerkparken is een van de fraaiste voorbeelden, door de ongekend gave staat waarin ze verkeren, door de variatie en de ruimtelijke samenhang. De herkenbaarheid, nog steeds, van de oude vestingwerken herinnert eraan dat van oudsher defensie een sterk stempel heeft gedrukt op de ruimtelijke ordening in Nederland. Buiten de steden hebben militaire linies, zoals Oude en Nieuwe Hollandse Waterlinie (→ 8), de inrichting bepaald van grote delen van Nederland.

10

Plan Berlage Amsterdam-Zuid

LARGE-SCALE TOWN PLANNING

The *Plan Zuid* which Berlage (a well known Dutch architect and town planner) drew up in 1914 for the development of the area to the south of Amsterdam was one of the first large-scale urban expansion plans and in any case the most prominent of the 20th century. In accordance with this plan the *Nieuw Zuid* area was constructed between 1917 and 1940. The plan was notable for the emergence of urban aesthetics in the first half of the 20th century. For the first time public housing was assigned high architectural quality. Also for the first time here a large-scale urban expansion was realised on the basis of a single integrated plan and a coherent urban policy vision. Prior to this plan, the construction of flats by housing corporations was not carried out on such a large scale. This residential area has a quality which appeared to be sustainable. The built quality, the public amenities and the public open space are all still highly valued. The town planning vocabulary of streets, squares, boulevards, canals and parks brings together the diversity of the architecture into one whole.

When it became clear around 1930 that Amsterdam would grow much more quickly and to a much larger

GROOTSCHALIGE STADSUITBREIDING

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 stads-esthetiek 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



size than was deemed possible in 1914, Cornelis van Eesteren was appointed as municipal town planner on the recommendation of Berlage. The direction to be expanded was set out in his General Expansion Plan of 1934 (→ 16). The closed and finite city of Berlage was converted into a modern city which could expand without restriction. After the Second World War the construction of new areas gathered momentum, not just in Amsterdam but throughout the country as there was a great housing shortage. That this occurred systematically in new planned areas – and not ad hoc on private initiatives – was due to various factors. A practical problem was the marshy land in large parts of the country which necessitated an organised approach on a large scale. Councils played an important part in the preparation of the land for building. But the role which the Housing Act assigned to housing associations was at least as significant, together with the restrictive planning policy (→ 5) imposed by central government, which required compact building as close to the city as possible. That was not just beneficial for consolidating the economic base of the city but also for the farmers. They thus retained space for increases of

Algemene Uitbreidingsplan van 1934 (→ 16) werd de koers verlegd. De besloten en eindige stad van Berlage werd omgebouwd tot een stad die zich zonder beperkingen kon uitbreiden.

Na de oorlog nam het bouwen van uitbreidingswijken een grote vlucht, niet alleen in Amsterdam maar in het gehele land, omdat er een groot woningtekort was. Dat dit planmatig in uitbreidingswijken gebeurde – en niet hapsnap met particulier initiatief – had te maken met verschillende factoren. Een praktische kwestie was de zompige bodemgesteldheid in grote delen van het land die noodzaakte tot een georganiseerde aanpak op grotere schaal. Gemeenten speelden een belangrijke rol in het bouwrijp maken van de grond. Maar minstens zo bepalend was de grote rol die de Woningwet toebedeelde aan woningbouwverenigingen. Plus het restrictieve ruimtelijke beleid (→ 5) dat het rijk oplegde, dat dwong tot compact bouwen, zo dicht mogelijk bij de stad. Dat was niet alleen goed voor versteviging van het draagvlak van de stad maar ook voor de boeren. Die hielden zo ruimte voor schaalvergroting (→ 22). Ook voor alle uitbreidings-





scale (→ 22). All the urban developments too are large scale. But the design of the areas has changed through the decades. In the period of reconstruction (→ 18) from 1945 to the 1960s, neighbourhood thinking was dominant; the starting point was the idea of social cohesion in clearly structured neighbourhoods with local shops. In Rotterdam in particular this is recognizable in 'hallmark building' – a repetitive pattern of streets and blocks of high-rise and low-rise housing. The influence of the *Nieuwe Bouwen* (modern architecture) (→ 3), new techniques and standardisation ensured that the 'hallmarks' were typically filled with tenement flats and housing blocks with long living rooms typical of Dutch residential construction. From the start of the 1960s until the mid-1970s large-scale high-rise building predominated in the form of gallery slab blocks of flats. These were not well received, which led to a rapid change to the building of houses with gardens in small-scale residential precincts in the so-called 'bloemkoolwijken' (cauliflower shaped areas). Following the heavy recession which led to construction hitting a low point in the 1980s, a type of town planning which was once again more focused on tradition emerged at the start of the 1990s. This was thereafter perfected in many VINEX locations (→ 29) (built according to the VINEX, the Supplement to the Fourth National Spatial Planning Policy Document). In a number of cases large-scale slab blocks just as in the Berlage Plan recur. Things have come full circle. However this story is open ended because the construction of hundreds of thousands of dwellings is still necessary. Will these once again be in large-scale urban expansion plans?

wijken is de grote schaal kenmerkend. Wel verandert door de decennia heen de inrichting van de wijken. In de wederopbouw (→ 18) van 1945 tot de jaren zestig stond de wijkgedachte centraal, met als uitgangspunt sociale cohesie in overzichtelijke buurten met buurtwinkeltjes. Vooral in Rotterdam is dit te zien in de 'stempelbouw' – een repeterend patroon van steeds dezelfde opbouw van straten en stroken laag- en hoogbouw. Onder invloed van het Nieuwe Bouwen (→ 3), 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, wat vrij snel resulteerde in een omslag naar het bouwen van 'bloemkoolwijken': huizen met tuintjes aan kleinschalige woonerven. 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 (→ 29) geperfectioneerd werd. In een aantal gevallen keren monumentale straatwanden en assen zoals in Plan Berlage terug. Daarmee is de cirkel rond. Toch heeft dit verhaal een open einde, want er moeten nog honderdduizenden woningen worden gebouwd. Worden dat weer uitbreidingswijken?

11

Hevedorp



GARDEN CITIES

'Garden suburbs' are areas of towns with a typical village character – focused on Ebenezer Howard's *Garden Cities of Tomorrow* (1898) but implemented very differently. Between 1915 and 1925 many garden suburbs were built in the Netherlands in order to provide a counterweight to the impoverished workers' districts of larger cities (→ 20). Sometimes they were created by philanthropic business people, other garden suburbs were built by housing associations. The garden suburbs are characterised by small family homes with a front and back garden in a green environment with small-scale amenities such as schools and club buildings. The Agnetha Park in Delft (1884) was one of the first examples of social housing in the Netherlands initiated by Van Marken, a progressive liberal businessman with a social conscience. This park came about

GROEN IN DE STAD

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 (→ 20). 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

in a period in which the housing of the working classes was one of the greatest social issues. Poor and unhygienic living conditions, especially in the cities, represented a threat to public health and caused stagnation in the economic development of our country. Around the turn of the century Van Marken's initiative was followed by many similar ones. Philips built the Philips village in Eindhoven from 1910 onwards. At the same time Stork built the Lansink garden suburb in Hengelo. The Czech Bata company built the Bata village. In Gelderland the rubber manufacturer Wilhelmi was a social entrepreneur ahead of his time. He built Heveadorp, 83 homes for the workers and 14 homes for higher ranking staff. Most of these houses were built in the style of English country homes with a thatched roof. Even today these houses are significant features in the townscape and atmosphere in the town. After the First World War, councils and housing associations (→ 10) changed to the construction of garden suburbs on a large scale, often on cheap land some distance from the town. In Amsterdam a number of garden suburbs were created from 1914 onwards with Tuindorp Oostzaan and Betondorp being well-known examples. Tuindorp Vreewijk (1916) is a well-known example in Rotterdam. The aim was to promote social cohesion and emancipation. A house with a vegetable garden was so popular with the worker that he put up with the disadvantage of longer walk or cycle to work. The garden suburbs were actually not populated by workers in all cases. Middle class groups such as civil servants and policemen also moved to these areas. As far as company towns were concerned, employees did not always want to live close to their employer.

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, vormden een bedreiging voor de algehele volksgezondheid en veroorzaakten stagnatie in de economische ontwikkeling van ons land. Rond de eeuwwisseling kreeg het initiatief van Van Marken op veel plaatsen navolging. In Eindhoven bouwde Philips vanaf 1910 zijn Philipsdorp. 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 Heveadorp: 83 woningen voor de arbeiders en 14 woningen voor het hogere personeel. De meeste van deze huizen zijn gebouwd in Engelse landhuisstijl met een rieten dak. Ook nu nog zijn deze huizen beeldbepalend voor het aanzicht van en de sfeer in het dorp. Na de Eerste Wereldoorlog gingen ook gemeenten en woningbouwverenigingen (→ 10) 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.

12

Rijksstraatwegenplan 1814

CHANGE FROM WATER TO METALLED ROADS

At the start of the 19th century, with Napoleon's influence still strong (→ 9), following his centralisation of land administration, a start was made on a system of national roads. This followed the French model of *routes impériales*. They were financed by the state. Up until this time most Dutch roads were unmetalled. A high proportion of transport in the Netherlands was by water (→ 14) unlike in other countries such as France. The passenger boat was a popular means of transport. In 1814 there was an initial plan for roads at public expense. The building of metalled roads was particularly prevalent in areas where sufficient economic activity made the building of them attractive. Important routes to other countries were also metalled, such as through the eastern Overijssel province to Germany. Tolls were levied on the national roads. In the province of Overijssel alone, for example, there were twelve tolls on the route to Germany, between Zwolle and Enschede. The levying of tolls was sometimes so attractive that it led to the building of privately built and operated routes. In 1821 there were around 40 national roads. The construction and maintenance of them fell away once the building of railways

SYSTEEMSPRONG VAN WATER NAAR WEG

Aan het begin van de negentiende eeuw, nog onder invloed van Napoleon (→ 9) en diens centralisatie van het landsbestuur, werd begonnen met een stelsel van rijksstraatwegen à la het Franse stelsel van routes impériales. Die werden door het Rijk gefinancierd. Tot die tijd waren de meeste Nederlandse wegen onverhard. Een groot deel van het vervoer ging in Nederland – in tegenstelling tot landen als Frankrijk – over water (→ 14). De trekschuit was een populair vervoermiddel. In 1814 was er een eerste plan voor wegen op rijkskosten. Aanleg van verharde wegen vond met name plaats in gebieden waar voldoende economische activiteit de aanleg aantrekkelijk maakte. Ook belangrijke routes naar het buitenland werden verhard, bijvoorbeeld die door de Provincie Overijssel naar Duitsland. Op de rijkswegen werd tol geheven. Zo waren er bijvoorbeeld op de weg van Zwolle naar Enschede twaalf tollens. De tolheffing was soms zo aantrekkelijk, dat het leidde tot particuliere wegenaanleg. In 1821 waren er ruim veertig rijksstraat-



claimed the most funding and attention in the second half of the 19th century. From 1927 onwards the arrival of the car led to the systematic expansion of the network of national roads with the first plan for national roads for ongoing motorized transport (→ 13). Nowadays the first national highways of the 19th century can hardly be recognised as a separate network. They have principally been incorporated into the urban environment and are only recognizable as national roads through their street name, *Rijksweg*.

wegen. Aanleg en onderhoud ervan raakten op de achtergrond toen in de tweede helft van de negentiende eeuw de aanleg van spoorwegen veel kapitaal en aandacht opslokte. Door de komst van de auto werd vanaf 1927 de uitbreiding van het rijkswegennet planmatig aangepakt met het eerste Rijkswegenplan voor doorgaand gemotoriseerd verkeer (→ 13). Nu zijn de negentiende eeuwse rijksstraatwegen nauwelijks meer als apart netwerk te herkennen. Ze zijn veelal opgenomen in de stedelijke bebouwing en alleen nog door hun straatnamen als (rijks)straatweg herkenbaar.

13

Rijkswegenplan 1927

FROM ROUNDABOUT TO TURBINE

The first national plan for motorways was devised in 1927. This was the first national road plan since the departure of Napoleon (→ 12) at the beginning of the 19th century. He left behind a system of national roads but new national dedicated motorways were very necessary. The plan involved existing roads and roads to be improved as well as links which were to be built from scratch. It was estimated that the plan, which was due to cost 300 million guilders, could be completed within 30 years. The plan consisted in fact of tables for the various roads and an explanatory map. This map showed a system of main roads for motorized through traffic. It consisted of links between the towns, not round the towns. In addition a number of completely new routes were drawn up such as: Amsterdam-Utrecht (A2), Amsterdam-Gouda-Rotterdam (A3; never built due to protection of the Green Heart), Amsterdam-Leiden (A4) (→ 21), The Hague-Gouda-Utrecht (A12), The Hague-Rotterdam (A13).

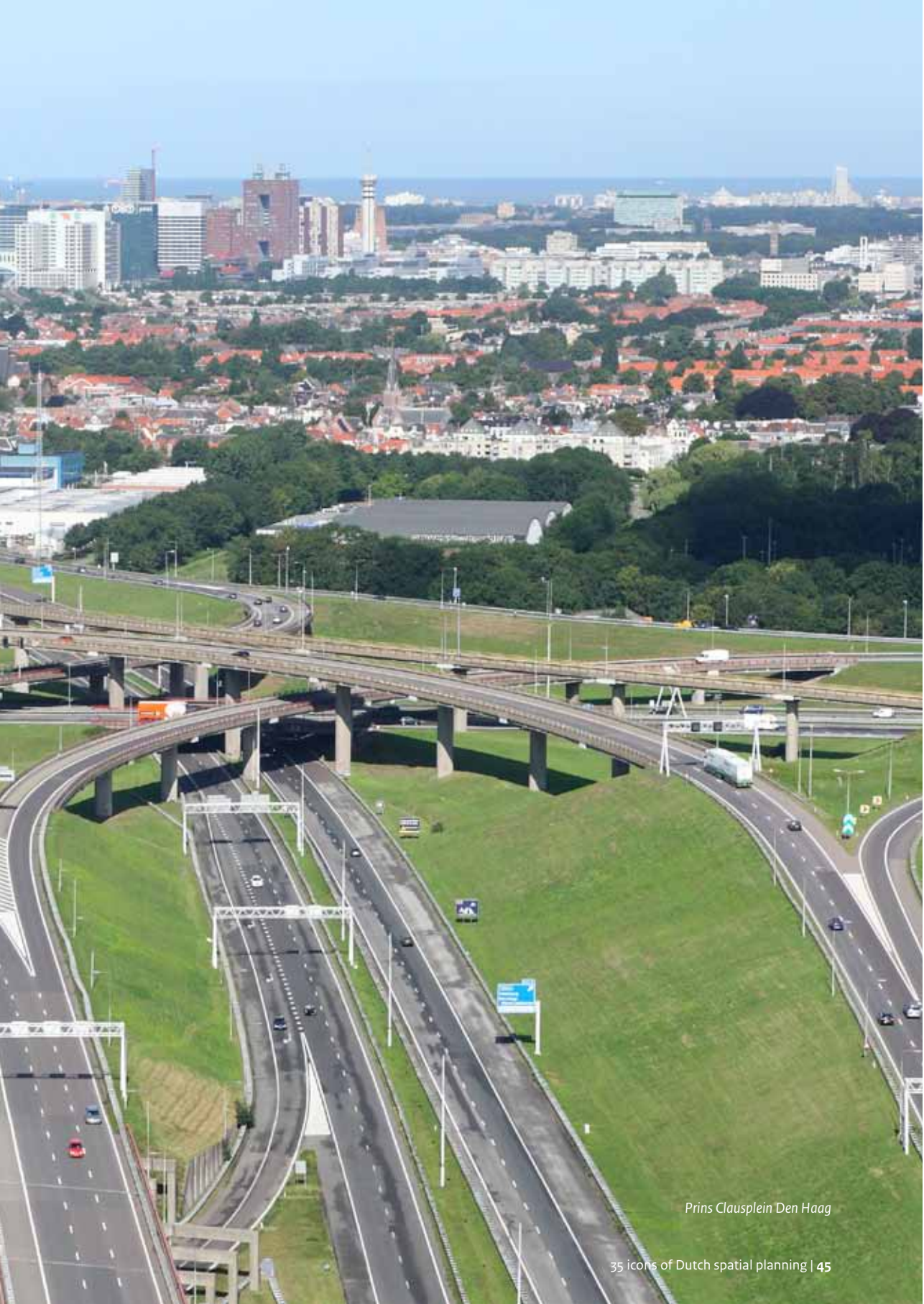
After 1930 motorways appeared as a new phenomenon in the landscape which would change the Netherlands forever. New interchanges emerged where these roads intersected.

VAN ROTONDE TOT TURBINE

Het eerste Rijkswegenplan is in 1927 opgesteld. Dit was het eerste wegenplan op nationale schaal na het vertrek van Napoleon (→ 12) in het begin van de negentiende eeuw, die een stelsel van rijksstraatwegen had nagelaten. De komst van de nieuwe rijkswegen, speciaal voor snelverkeer, 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) (→ 21), 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. Het is het oudste verkeersknooppunt van autosnelwegen in Nederland. Dit was destijds als rotonde





Prins Clausplein Den Haag

Verkeersplein Oudenrijn, right in the middle of the country, south of Utrecht, became the best known. It is the oldest motorway intersection in the Netherlands. As a roundabout it was at that time a more economical implementation of the German multi-level solution. The growing number of road users soon made adaptations necessary: the intersection developed from a simple roundabout to a cloverleaf (1967) and later (in 1996) into a network of flyovers as it is today. *Prins Clausplein* near The Hague (see illustration) is another example of such a development from crossroads to flyovers. The continuing growth of road traffic is a phenomenon which still causes tensions in town and country planning due, amongst other things, to noise and air pollution. In 1955 there was the first traffic jam at Oudenrijn. It was also a trendsetter in this regard.

een zuiniger uitvoering van de Duitse kruisings-vrije 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 klaver-turbine die het nu is. Het Prins Clausplein bij Den Haag (zie foto) is een ander voorbeeld van de ontwikkeling van kruispunt tot fly-overs. Toename van automobiliteit is een ontwikkeling die nog steeds, onder andere vanwege geluid-hinder en luchtverontreiniging, voor veel spanningen in de ruimtelijke ordening zorgt. In 1955 stond het verkeer rondom Oudenrijn voor het eerst muurvast. Ook daarin was het trendsettend.



14

Zuid-Willemsvaart

WATERWAYS AS DRIVING FORCE FOR DEVELOPMENT

The development of the Netherlands has always been shaped much more by the building of waterways of all types and at various scales than by a network of roads (→ 12). By removing bends from the rivers (canalisation), often combined with deepening and the building of barrages, river water levels could be much more easily controlled and rivers made more navigable. Most rivers in the Netherlands were canalised in this way (→ 30). The building of complete new canal systems promoted accessibility and thus the development of remote industrial areas. An extended system of 17th century transport by towed barges was for a long time vital for transport between the most important Dutch towns: intercity connections before their time. The history of the Zuid-Willemsvaart is characteristic of later developments. At the end of the 18th century the building of it enabled waste to be moved out of the town of Den Bosch and thereby the Peel and Kempense heath areas be reclaimed. At the start of the 19th century King William I ordered the modernisation of the Zuid-Willemsvaart and he also built canals elsewhere (the North Holland canal for

WATERWEGEN ALS DRIJVENDE KRACHT VOOR RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Veel meer dan door een netwerk van wegen (→ 12) 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 (→ 30). De aanleg van geheel nieuwe kanalenstelsels stimuleerde de bereikbaarheid en daarmee de ontwikkeling van afgelegen industriegebieden. Een uitgebreid stelsel van zeventiende 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







Nieuwe Waterweg

example) in order to stimulate industry. He made the Zuid-Willemsvaart wider, deeper and straighter and extended it as a link between Maastricht and Den Bosch. In 1915 the Dutch government decided to expand the network of canals and also to canalise the river Maas, under the leadership of Cornelis Lely (→ 2). From 1930 onwards the Twente canals and the Amsterdam-Rhine canal were excavated and the canalisation of the Maas was continued by the national agency for the maintenance of dykes, roads, bridges and the navigability of canals. The *Nieuwe Waterweg* (New Waterway) between Rotterdam and the North Sea and the *Noordzeekanaal* (North Sea Canal) near Amsterdam were of decisive importance to the development of our most important ports (→ 28). Ports, rivers and canals now form a cross-border network which is of crucial importance for the Dutch economy.

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 en kanalisatie van de Maas, onder leiding van Cornelis Lely (→ 2). Vanaf 1930 zijn door Rijkswaterstaat de Twentekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal gegraven en werd de Maaskanalisation voortgezet. Voor de ontwikkeling van onze belangrijkste havens (→ 28) 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.

15

Naardermeer

THE DESIRE FOR NATURE CONSERVATION

The *Naardermeer* is a protected conservation area in the Gooi area, to the south east of Amsterdam. It is an area of small lakes with reeds, marshland and grassland. It accommodates many species of marsh plants and fauna as well which may be unique. It could also have been very different: in 1904 the municipal council of Amsterdam proposed filling the lake with household refuse. Jac. P. Thijsse resisted this plan and proposed that the Naardermeer should be bought by an association as a natural monument to be protected. The council did not carry out the refuse disposal plan as cheaper solutions were found. In spite of this Thijsse continued the efforts to find a buyer which eventually led to the founding of the *Vereniging Natuurmonumenten* (Association of Natural Monuments) and the purchase of the Naardermeer in 1905. We can see this purchase as the starting point for large-scale organised conservation (→ 6) in the Netherlands. In recent decades conservation has also developed into nature *development*. That started in the *Oostvaardersplassen* nature reserve in the newly reclaimed land of the *IJsselmeerpolders*, and along the larger rivers (→ 30), where

HET VERLANGEN NAAR NATUURBEHEER

Het Naardermeer is een beschermd natuurgebied in het Gooi, gelegen tussen Muiderberg, Naarden, Hilversumse Meent en Weesp. Het is een plassen-gebied met riet, hooiland en moerasbos. Het biedt plaats aan veel en soms unieke moerasplanten en -dieren. Het had ook anders kunnen zijn: de gemeente Amsterdam opperde in 1904 om het meer vol te storten met huisvuil. Jac.P. Thijsse verzette zich tegen dit plan en stelde voor om het Naardermeer door een vereniging te laten aankopen als een te beschermen natuurmonument. De gemeente voerde het vuilstortplan niet uit omdat er goedkopere oplossingen gevonden werden. Desondanks zette Thijsse het streven tot aankoop door, wat uiteindelijk leidde tot de oprichting van de Vereniging Natuurmonumenten en de aankoop van het Naardermeer in 1905. We kunnen deze aankoop beschouwen als startpunt van grootschalig georganiseerd natuurbeheer (→ 6) in Nederland. Natuurbeheer heeft zich overigens de laatste decennia ontwikkeld tot natuurontwikkeling. Dat







nature was able to take its own course. Nature areas are increasingly being addressed with the aim of creating the best conditions for their own dynamic. The goal is to create a (more or less) self-sufficient natural system appropriate for each location.

begon in de Oostvaardersplassen en langs de grote rivieren (→ 30), waar de natuur haar gang mocht gaan. Steeds vaker worden natuurgebieden op de schop genomen met als doel de beste condities te scheppen voor een dergelijke dynamiek. Doel is een (min of meer) zichzelf instandhoudend natuurlijk systeem mogelijk te maken dat past bij die plek.

16

Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam

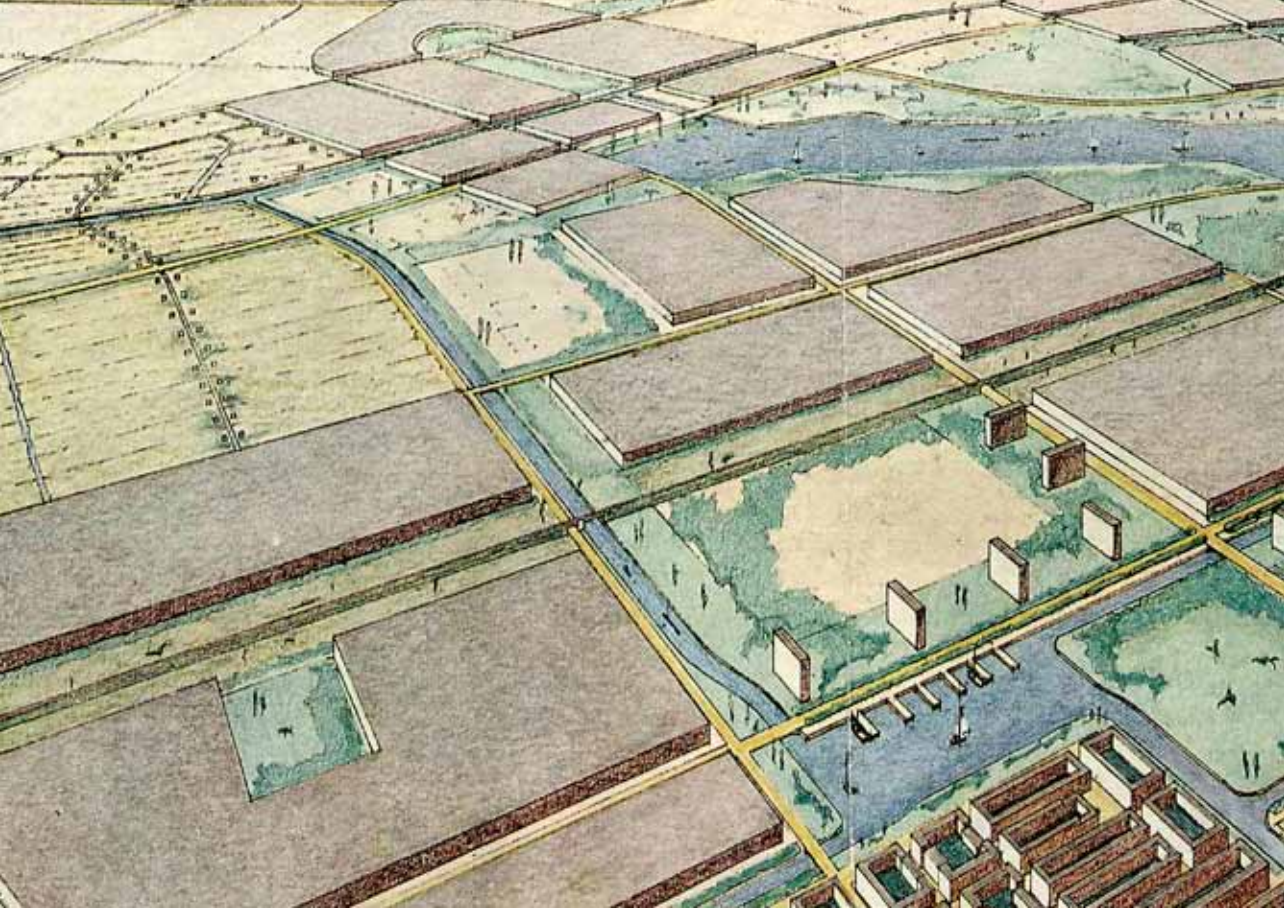


FUNCTIONAL TOWN PLANNING

The Western Garden Suburbs, rechristened *Nieuw West* in 2005, constitute the post-war expansion of Amsterdam (→ 10) following the guidelines of the General Expansion Plan (AUP or *Algemeen Uitbreidingsplan*). Architect and town planner Cornelis van Eesteren drew up this plan together with town planning researcher Theodoor van Lohuizen in the period between 1928 and 1934. It had an important influence on town planning theory around the time of the Second World War. Van Eesteren was Chair of the CIAM (*Congres Internationaux d'Architecture Moderne*), an international collaboration of modern architects and town planners

FUNCTIONALISTISCHE STEDENBOUW

De Westelijke Tuinsteden, in 2005 omgedoopt tot Nieuw West, vormen een naoorlogse uitbreiding van Amsterdam (→ 10) naar de opzet van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP). Architect en stedenbouwer Cornelis van Eesteren maakte dit plan samen met stedenbouwkundig onderzoeker Theodoor van Lohuizen in de periode 1928-1934. Het is van grote invloed geweest op het stedenbouwkundig denken rond de Tweede Wereldoorlog. Van Eesteren was voorzitter van het CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne), een internationaal samenwerkingsverband van moderne architecten en stedenbouwers die vanuit sociale en economische overwegingen een pleidooi hielden voor een rationele stedenbouw (→ 18). Daarin nemen verkeer, wonen, werken en recreëren elk een eigen plaats in. Het AUP 1934 was een eerste proeve van zo'n wetenschappelijk onderbouwd stedenbouwkundig plan. In plaats van vooropgezette esthetiek lagen hieraan behoeftelingen ten grondslag. Kenmerkend voor de hoofdstructuur

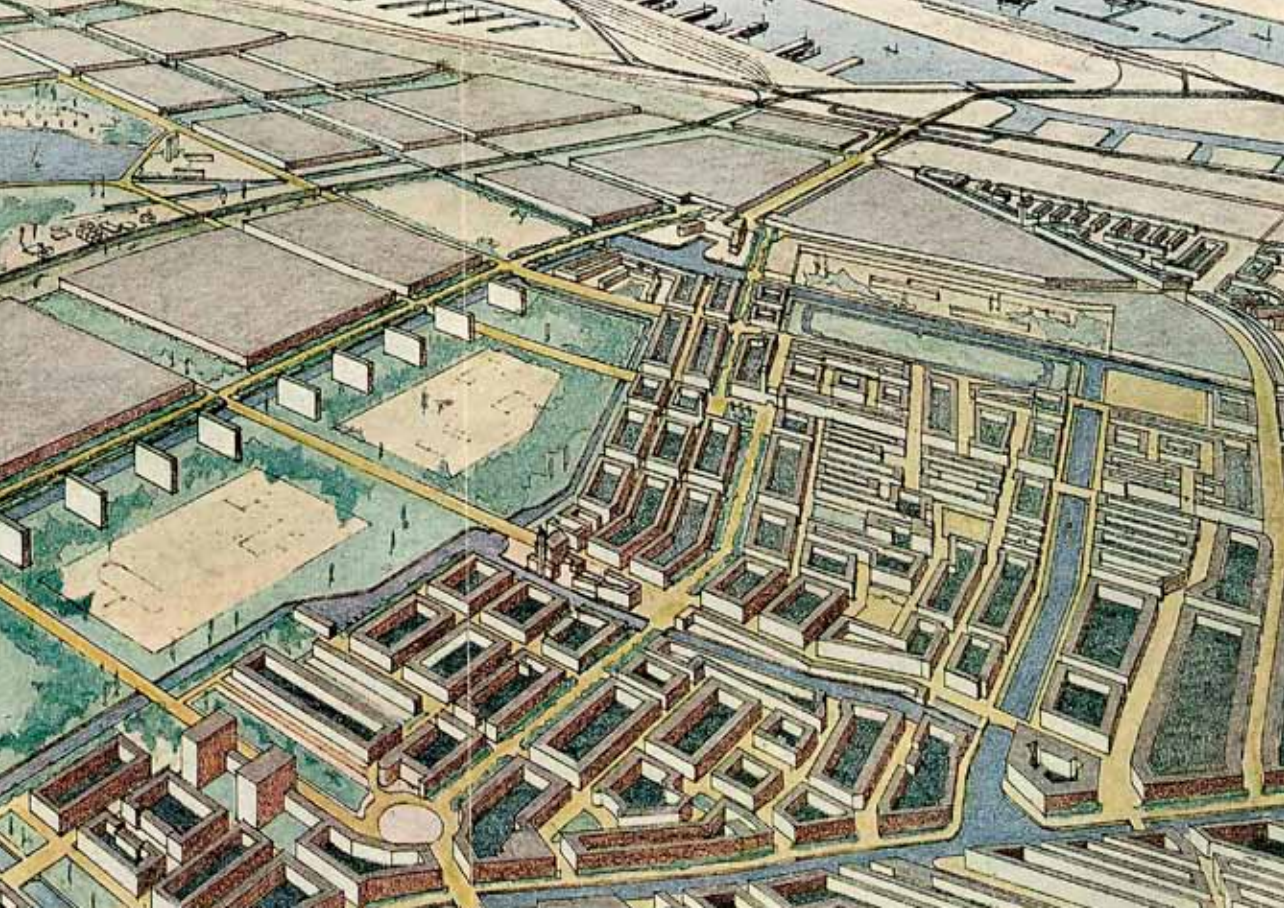


who argued for rational town planning (→ 18) on the basis of social and economic considerations. In this theory transport, housing, employment and recreation all have their own place. In 1934 the AUP was a first taste of such a scientifically based town planning policy. Estimates of needs were the basis of this instead of perceived aesthetics. The green wedges or watercourses are characteristic of the basic structure. The town is planned to grow outwards in the form of a hand: the residential areas form fingers with green recreational wedges in between. These provide the inhabitants with relatively easy access to open areas and greenery.

The AUP was implemented in the period from 1945 to 1965. First of all the Western Garden Suburbs, grouped around the *Slotermeer* landscape park and then the southern garden suburb of *Buitenveldert*, between the banks of the river Amstel and the *Amsterdamse Bos* (Amsterdam Woodland). Managers and experts travelled to Amsterdam from all over the world throughout the 1960s to admire the results. With around 45,000 dwellings and almost 130,000 inhabitants, Nieuw West is in terms of scale comparable to a medium-sized town. It consists mainly of tenement flats

van het AUP zijn de groene wiggen of scheggen. De stad groeit uit in de vorm van een hand: de woonwijken vormen vingers, met daartussen groene recreatieve wiggen. Deze bieden de stadsbewoners relatief dichtbij toegang tot open ruimte en groen. Het AUP werd uitgevoerd in de periode 1945-1965. Eerst de Westelijke Tuinsteden, gegroepeerd rondom het landschapspark Slotermeer, daarna de zuidelijke tuinstad Buitenveldert, ingeklemd tussen Amsteloever en het Amsterdamse Bos. Tot ver in de jaren zestig reisden uit heel de wereld bestuurders en vakmensen af naar Amsterdam om de resultaten te bewonderen.

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



from the 1950s and 1960s as the housing shortage and lack of government funds meant that a large number of small and cheap flats had to be built as quickly as possible. For this reason as well the Western Garden Suburbs appeared to become less and less popular in recent decades as residential areas due to growing socio-economic problems. In recent decades their regional position has also changed markedly. The area is now part of a dynamic city area, close to the main business district of the Southern Axis of Amsterdam (*Zuidas*), the western port area, Schiphol airport (→ 28), and the towns of Hoofddorp, Amstelveen, Haarlem and Zaanstad. New construction and urban renewal (→ 23) are part of an attempt to make Nieuw West a more attractive and better area of the city from a socio-economic point of view. The southern part of the AUP (*Buitenveldert*) has developed into a sustainable area of the city which will in the course of time form a whole together with the former commuter area of Amstelveen.

*sociaal-economische problemen. De afgelopen decennia is de regionale positie ook sterk gewijzigd. Het gebied is nu onderdeel van een dynamisch stadsgewest, dicht bij de Zuidas, het Westelijk Havengebied, Schiphol/Hoofddorp (→ 28), Amstelveen, Haarlem en Zaanstad. Met nieuwbouw en stedelijke vernieuwing (→ 23) wordt geprobeerd van Nieuw West een aantrekkelijker en in sociaal-economisch opzicht beter stadsdeel te maken. Het zuidelijke deel van het AUP (*Buitenveldert*) heeft zich ontwikkeld tot een duurzaam stadsdeel, dat in de loop van de tijd een eenheid is gaan vormen met de voormalige forensengemeente Amstelveen.*

17

Kootwijkerzand

AFFORESTATION VERSUS KEEPING NATURAL LANDSCAPES OPEN

In the 1920s conservationists (→ 15) were alarmed about the large-scale reclamation and afforestation of heaths, bogs and small marshes and fenlands and semi-wild grasslands over the whole of the country but especially in the regions of Drenthe, Brabant and Limburg in the south and east. For these reasons the Minister for Internal Affairs and Agriculture set up the Weevers Committee in 1929. This committee advised the Director of the National Forestry Service about the natural areas which had to be spared from afforestation. This resulted in numerous heaths, some bog areas and a few dune areas surviving, including the *Kootwijkerzand*.

In the years leading up to the Second World War and those immediately after, everything was focused on making the land more productive, by, amongst other things, better drainage and land use planning. This led to all kinds of semi-natural landscapes quickly disappearing and a constant battle between nature conservation and agriculture. In 1928 the National Forestry Service was given the task of making an inventory of all natural and

BEBOSSING VERSUS OPENHOUDEN VAN LANDSCHAP

In de jaren twintig van de vorige eeuw waren natuurbeschermers (→ 15) verontrust over de grootschalige ontginning en bebossing van heidevelden, hoogvenen, kleine moerassen en vennen en half wilde hooilanden in het hele land, maar vooral in Drenthe, Brabant en Limburg. Om die reden stelde in 1929 de minister van Binnenlandse Zaken en Landbouw de Commissie Weevers in. Deze commissie adviseerde de directeur Staatsbosbeheer over de natuurterreinen die bij bebossing moesten worden gespaard. Zo zijn talloze heidevelden, veengebieden en enkele stuifzandgebieden blijven bestaan, waaronder het Kootwijkerzand. In de jaren voor de Tweede Wereldoorlog en de jaren direct daarna was alles gericht op het productiever maken van gronden, onder andere door betere ontwatering en slimme verkaveling. Zo verdwenen in rap tempo allerlei half-natuurlijke landschappen, wat gepaard ging met een constant gevecht tussen natuurbeschermers en vertegenwoordigers van de landbouw. In 1928



scenic beauty in the Netherlands. These inventories were subsequently used for public works like dyke maintenance and land consolidation (→ 22).

The Weevers Committee was the forerunner of the *Natuurwetenschappelijke Commissie* (NWC) part of the *Natuurbeschermingsraad* (Scientific Committee of the Council for Conservation) – an advisory body which has done a great deal for nature conservation in drainage projects and land consolidation. That also applies to the many anonymous unemployed and other people put to work who were involved in digging and planting before and after the Second World War by the *Dienst Uitvoering Werken* (DUW) (Public Works Service). We can thank these people for the creation of greenery and also a large part of the afforestation of the Frisian Islands (→ 35). Their work can also be seen in towns and cities in various parks and large areas of the *Amsterdamse Bos* woodland (→ 16).

kreeg Staatsbosbeheer de opdracht om alle natuur- en landschapsschoon in Nederland te inventariseren. Deze inventarisaties werden vervolgens gebruikt bij de werkverschaffingsplannen, waterstaatswerken en ruilverkavelingen (→ 22).

De commissie Weevers werd de voorloper van de Natuurwetenschappelijke Commissie (NWC) van de Natuurbeschermingsraad – een adviesorgaan dat veel gedaan heeft voor het behoud van natuur en landschap in ontginningsprojecten en ruilverkavelingen. Dat geldt overigens ook voor de vele anonieme werklozen en andere tewerkgestelden die voor en na de Tweede Wereldoorlog, onder andere door de Dienst Uitvoering Werken (DUW), aan het spitten en planten werden gezet. Aan deze tewerkgestelden hebben we veel groen te danken, zoals een groot deel van de bebossing van de Waddeneilanden (→ 35). Maar ook in en bij steden, zoals diverse stadsparken en grote delen van het Amsterdamse Bos (→ 16).

18

Lijnbaan Rotterdam

THE POST-WAR RECONSTRUCTION OF OUR CITIES

When the huge scale of the damage of war and occupation became clear following liberation in May 1945, the first government in peacetime had to take drastic action, resulting in the launching of the plan for reconstruction of the Netherlands. The American Marshall Plan provided financial support. Ports, industry and infrastructure had to be repaired and modernised, the cities as well. Following on from the General Expansion Plan for Amsterdam in 1934 (→ 16), functional town planning was embraced as the most suitable approach. An efficient transport system formed the basis for the zoning of new residential and employment areas. Everything was focused on growth. Two potential problems were identified: social upheaval and dislocation, which were a legacy of the war and the housing need. In the residential areas the primary goal was promotion of social cohesion and streamlining of housing production. Functional town planning did not just focus on new areas. The existing urban areas also required a new planning concept. The existing urban areas suffered from pollution, traffic chaos and large areas were in ruins. In functional terms the city centres needed to be reserved for two main functions: representation and retail. Here too a transport system had to ensure the efficient movement of people and goods. In many towns and cities whose historic centres had not been damaged this functional approach resulted in a destruction of planning inheritance. The centre of Dordrecht is an example of this. It was only in the 1970s that a new understanding emerged about the importance of city

DE NAORLOGSE WEDEROPBOUW VAN ONZE STEDEN

Toen na de bevrijding in mei 1945 de gigantische schade van oorlog en bezetting werd opgemaakt, nam de eerste regering in vredetijd adequate maatregelen: de lancering van het Plan voor de Wederopbouw van Nederland. Het Amerikaanse Marshallplan bood financiële ondersteuning. Havens, industrie en infrastructuur moesten worden hersteld en gemoderniseerd. Maar ook de steden. In het voetspoor van het Algemene Uitbreidingsplan van Amsterdam uit 1934 (→ 16) werd de functionalistische stedenbouw omarmd als de meest geëigende aanpak. 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



centres and cultural history for the identity of towns and cities. The *Stokstraatkwartier* (Stokstraat neighbourhood) in Maastricht led the way (→ 20).

In the centre of Rotterdam which had suffered extensively from bombing and fire, the situation was completely different. As early as 1940, just after the bombing, director Witteveen of the Municipal Technical Service swiftly launched a radical plan for modernisation in order to limit German interference as much as possible. During the war already a few aspects of this were accomplished on the eastern side of the city centre. Following liberation his successor Van Traa launched an even more radical plan, the Basic Plan for the City Centre, in 1946. The *Lijnbaan*, the first traffic free shopping area in Western Europe, became a famous icon for this functional philosophy. Separate buildings were designed for housing, shopping, hotels, bars and restaurants and green space, instead of the traditional closed town block (→ 10). The functional thinking was not, however, taken to the extreme here. That was the influence of a new post-war generation of architects and town planners. They were searching for a new culture which would be more flexible. With the *Lijnbaan* it was the architect Jaap Bakema who ensured that a new type of mixing of city life (→ 23) emerged despite the functional separation.

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 (→ 20).

In de grotendeels gebombardeerde en uitgebrande binnenstad van 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 (→ 10). Toch is het functionalistische denken hier niet tot het uiterste doorgezet. Dat is de invloed geweest van een nieuwe naoorlogse 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 (→ 23) ontstond.

19

Deltawerken

THE INFLUENCE OF WATERMANAGEMENT

The Netherlands is a country of rivers (→ 14). It is the most important north western European delta. This fact is perhaps the most defining for how the country has been created and planned over the centuries. But over the course of the 20th century increased confidence in technological developments made us less concerned about the danger from water which had been dominant for so long. We no longer allowed our use of space to be dictated by water. We placed our trust in a highly technological approach. The national agency for the maintenance of dykes, roads, bridges and navigability of canals (→ 2) achieved a great deal. This powerful agency initially showed little interest in expanding the ‘soft science’ of town and country planning in the post-war decades. The Delta works in the Zeeland province – a response to the disastrous floods in 1953 – are characteristic of this. These works reduced the total length of the sea defence dykes by 700 km by damming arms of the sea. The first Delta works were solid dams which resulted in a freshwater environment with a deteriorating ecological quality. It was only under the influence of great social pressure that the later works such as the storm surge



DE INVLOED VAN RIJKSWATER-STAAT

Nederland is een rivierenland (→ 14), het is 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 echter 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 (→ 2) 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



barrier in the *Oosterschelde* stood out in both a technological and ecological sense (→ 16). Sea water can be allowed in here and the water environment as a result is less disturbed. The *Oosterschelde* barrier is only fully closed if there are storms or very adverse weather conditions. However the sustainability of these delta works is under question; the rise in the sea water level (due to climate change) forces us to consider modifying these works.

reactie op de waternoodramp in 1953. Deze werken verkortten de totale lengte van zeeverende dijken met 700 kilometer door het afdammen van zeearmen. De eerste Deltawerken waren solide afdammingen die een brak of zoetwatermilieu tot gevolg hadden, met een verslechterende ecologische kwaliteit. Pas onder invloed van grote maatschappelijke druk onderscheidden de laatste werken, zoals de stormvloedkering van de Oosterschelde, zich in zowel technische als ecologische zin (→ 6). Het zeewater wordt toegelaten en het watermilieu minder verstoord. Slechts in geval van noodweer wordt de Oosterschelde-kering volledig gesloten. Hoe lang deze deltaxwerken 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.

20

Stokstraatkwartier Maastricht

VITAL INNER CITIES

The Stokstraatkwartier in Maastricht was built in the 17th and 18th century on the principles of the Roman castellum. Leading residents, workers and traders lived alongside one another fraternally. Later on the leading residents and traders moved away. The area slowly declined and the houses decayed. At the start of the 20th century the Stokstraatkwartier was an overpopulated slum. The National Agency for the Care of Monuments was the driving force behind the municipal development agency drawing up a plan for the restoration of the area after the Second World War. The restoration plan had three objectives: first of all the improvement of the lamentable living conditions; secondly the involvement of the Stokstraatkwartier in modernisation of the city (→ 18) with specialised shops and new dwellings; and thirdly the restoration of dozens of special monuments. The district had been fully restored by the end of the 1960s. Internal areas were cleaned up and new buildings were put up behind the old facades. At the time this was a controversial approach. There was criticism that the old facades were no more than decoration and that the original residents were now dispersed throughout

VITALE BINNENSTEDEN

Het Stokstraatkwartier in Maastricht is in de zeventiende en achttiende eeuw gebouwd op de fundamenteën van het Romeinse castellum. Notabelen, arbeiders en handelaren woonden er gebroederlijk naast elkaar. Later zijn de notabelen en handelaren weggetrokken. De wijk raakte langzaam in verval, de huizen verkrotten. Het Stokstraatkwartier was begin twintigste eeuw een overbevolkte achterbuurt. Op aandrang van de Rijksdienst voor Monumentenzorg stelde na de Tweede Wereldoorlog de gemeentelijke Dienst Stadsontwikkeling een plan op voor sanering van de wijk. Het saneringsplan had drie doelen. Allereerst de opheffing van de erbarmelijke woonomstandigheden, ten tweede het met kleine speciale winkels en nieuwe woningen betrekken van het Stokstraatkwartier bij de 'cityvorming' (→ 18) en ten derde de restauratie van de tientallen bijzondere monumenten. Eind jaren zestig is het kwartier volledig gerestaureerd. Binnenreinen werden schoongepoetst en achter de oude gevels werden geheel nieuwe gebouwen opgetrokken. Indertijd was dat een



the town. But this early form of reasonably small-scale urban renewal (→ 23) (rather than large-scale clearance and new building) did indeed become a success. Currently the Stokstraat is one of the most expensive streets in the Netherlands. This means that the Stokstraat can be seen as a symbol for the commitment demonstrated in town and country planning to revitalising inner cities. The emphasis on this over many decades is among the most important constant factors in Dutch planning. The location policy for peripheral and large-scale retail establishments was of great importance in this. This regulated the location of new shops in order to protect existing retail establishments and contributed to the fact that the Netherlands, unlike other countries, has hardly any large out-of-town shops and there is a finely meshed retail trade structure which includes small supermarkets. This means that the services in and vitality of towns and villages have been better maintained than is frequently the case abroad. The other side of this is criticism that the policy for peripheral and large scale retail establishments has meant that undesirable but also desirable developments such as high-grade regional shopping centres have passed the Netherlands by. With regard to this a relaxation of the policy would make more customisation possible.

omstreden aanpak. Kritiek was dat de oude gevels niet meer dan een decor waren, en dat de oorspronkelijke bewoners over de gehele stad verspreid werden. Maar deze vroege vorm van redelijk kleinschalige stadsvernieuwing (→ 23) (in plaats van grootschalige kaalslag en nieuwbouw) werd wel een succes. Tegenwoordig is de Stokstraat een van de duurste straten van Nederland. Daarmee kan de Stokstraat symbool staan voor de inzet die in ruimtelijke ordening en stedenbouw is gepleegd om binnensteden te revitaliseren. De nadruk daarop gedurende vele decennia behoort tot de belangrijkste lange lijnen in de Nederlandse planologie. Van belang daarbij is het locatiebeleid geweest voor Perifere en Grootschalige Detailhandelsvestiging (PDV/GDV beleid). Daarmee werd vestiging van nieuwe winkels gereguleerd ter bescherming van de bestaande detailhandel. Dit heeft eraan bijgedragen dat er in Nederland, in tegenstelling tot het buitenland, nauwelijks grootschalige weidewinkels zijn en er een fijnmazige detailhandelsstructuur bestaat waarvan kleinschaliger supermarkten deel uitmaken. Daardoor is de leefbaarheid en vitaliteit van steden en dorpen beter in stand gehouden dan in het buitenland vaak het geval is. De keerzijde is de kritiek, dat als gevolg van het PDV/GDV-beleid behalve ongewenste ook wenselijke ontwikkelingen aan Nederland zijn voorbijgegaan, met name hoogwaardige regionale winkelcentra. Versoepeling van het beleid moet wat dat betreft meer maatwerk mogelijk maken.

21

Midden-Delfland

GREEN 'BUFFERS' BETWEEN CITIES

In 1958 the Standing Committee of the National Agency for the National Plan introduced 'buffer strips' for the first time. These were introduced in the report 'The Development of the West of the Country' (→ 1) with the aim of not allowing the towns and cities in the Randstad to grow into one another. They were zones of at least four kilometres in order to safeguard the feeling of openness. Since then this principle has been adhered to in nine national buffer zones and these have remained as safeguards against large-scale building. That result has been achieved through restrictive legislation in combination with government purchase of strategically placed land and investment in recreational amenities. Midden-Delfland (between Rotterdam and The Hague) and Spaarnwoude (between Amsterdam and Haarlem) are well known examples of this. In the early years the powerful agricultural sector provided enough counterweight to urbanization. Little by little however keeping these areas open became more difficult and increased emphasis was placed on possible recreational use. Midden-Delfland had to be completely replanned. The Land Consolidation



GROENE BUFFERZONES TUSSEN STEDEN

In 1958 introduceerde de Vaste Commissie van de Rijksdienst voor het Nationale Plan in het rapport 'De ontwikkeling van het Westen des Lands' (→ 1) 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



Act (→ 22) was not adequate for this purpose as it was designed for meeting agricultural objectives. The Midden-Delfland Reconstruction Act (1977) made a more integrated reorganization of Midden-Delfland possible. This act was also intended as a pilot project for a new general Land Development Act.

In previous decades the buffer zone policy had a somewhat passive existence. But the National Spatial Planning Policy Document of 2004 explicitly named the provision of sufficient green recreational opportunities as a condition for the liveability of the Randstad and the economically competitive position of the Netherlands. A large amount of this recreational space is still located in these national buffer zones. Nowadays this zoning is no longer national policy but in hands of the provinces. Consideration is being given to adding to the number of buffer zones with new areas outside the Randstad, between the cities of Nijmegen and Arnhem and between the towns in the province of West Brabant.

The policy was that national buffer zones must remain safeguarded against urbanization. In practice there has been conflicts with respect to all kinds of building and

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 (→ 22) 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) benoemde 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 is het bufferzonebeleid niet langer rijksbeleid maar in handen van

interventions. The plans for building the A4 motorway (→ 13) through Midden-Delfland is a good example of this. In Dutch planning this has been the longest investigation of a road route in history with ever changing and conflicting plans without any result. For around four decades the plans have been frustrated by planning procedures and decision-making processes which aimed to serve more interests than transport alone. The Midden-Delfland Reconstruction Act (1964) meant that this route could no longer be built. However, as the development of the urban network (→ 34) in this part of the Randstad continued and the transport requirements grew accordingly, political pressure to build the A4 increased as well; in 2012 building started. Nevertheless, as result of the special legislation for Midden-Delfland and the commitment of the provincial politician Borgman of the Province of Zuid-Holland in the 1970s and 1980s this area has developed into an exemplary buffer zone; a green and recreationally attractive area among the advancing urbanization of Westland, Delft and Rotterdam.

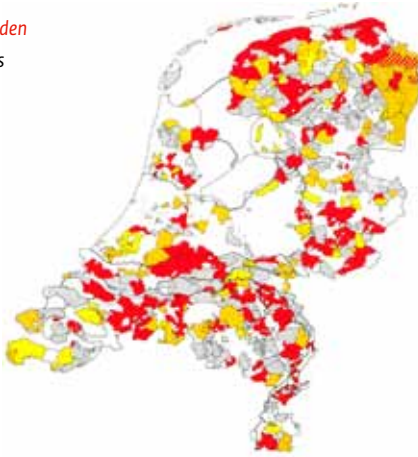
de provincies. Er wordt gedacht over uitbreiding van het aantal bufferzones met nieuwe gebieden buiten de Randstad: tussen Nijmegen en Arnhem en tussen Brabantse steden.

Op papier stond dat rijksbufferzones gevrijwaard moesten blijven van verstedelijking. In de praktijk bleek 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 (→ 13) 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 buitelandse plannen zonder resultaat. Ruim veertig jaar lang werden mobiliteitsambities gedwarsboemd door ruimtelijke orderingsprocedures en besluitvormingsprocessen die aan méér belangen recht wilden doen dan aan mobiliteit alleen. Met de Reconstructiewet Midden-Delfland (1964) was deze weg niet langer inpasbaar. Omdat echter de ontwikkeling van het stedelijk netwerk (→ 34) in dit deel van de Randstad doorging en de mobiliteitsbehoefte sterk groeide, groeide ook de politieke druk om de A4 toch aan te leggen; in 2012 is met de aanleg begonnen. 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.

22

Tielerwaard

Heringerichte gebieden
Reconstructed areas



LAND CONSOLIDATION AND REGULATION OF LAND USE

The Tielerwaard, located between the most important rivers in the central part of the Netherlands (→ 19), is the largest and most characteristic 'backland' area (low-lying clay area) in the Netherlands. When there were no dykes the Rhine and Waal rivers often flooded the flat land. The low-lying areas a little further away from the rivers (basins) flooded every spring and the clay subsequently became densely packed, layer on layer. Clay soil is not very water permeable. The Tielerwaard was thus originally a wet and poor quality agricultural area. During the land consolidation in 1970 this area was opened up with better roads and drainage was improved. The production conditions for agriculture

RUILVERKAVELING EN LAND-INRICHTING

De Tielerwaard, gelegen tussen de grote rivieren (→ 19) in Midden-Nederland, 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.



thus improved and many new farms were built. Due to the reduction in demand for agricultural products, however, the agricultural sector came under pressure. The area was therefore replanned at the start of the 21st century. At present part of the Tielervaard is owned by the National Forestry Agency, that wishes to keep the backlands in the 'original' marshy state as much as possible. Land consolidation and later on the legal regulations for land use and reconstruction were decisive factors in the appearance and functioning of the countryside. After the increase in communal use of commons and marshes at the start of the 19th century and the additional subdivision of agricultural plots through inheritance, the Land Consolidation Act (1924) represented a turning point in the creation of larger (and therefore more productive and profitable) plots. Agricultural engineer Frederik Bernard Löhnis saw three decades of dedication and activism rewarded with this act. Löhnis' contribution to the countryside was comparable with Lely's to the IJsselmeer polders (→ 2) and in both cases the shortage of food after the First World War provided the impetus to take action. After the Second World War the mechanisation and increase

Ruilverkaveling en later de wettelijke regelingen voor Landinrichting en Reconstructie zijn bepalend voor de verschijningsvorm en het functioneren van het platteland. Na opheffing van het gemeenschappelijk gebruik van meenten en marken, begin negentiende eeuw, en verdergaande versnippering van landbouwkavels door het erfrecht, vormde de Ruilverkavelingswet (1924) een keerpunt om tot grootschaligere (en daarmee productievere en rendabelere) verkavelingen te komen. Landbouwkundig ingenieur Frederik Bernard Löhnis zag drie decennia lang ijveren en actievoeren met deze wet beloofd. Wat Lely was voor de IJsselmeerpolders (→ 2), 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 schaalvergroting van de landbouw echt door. Van doorslaggevende invloed daarop waren de subsidies van het Europees gemeenschappelijk landbouwbeleid, waarbij de PvdA-eurocommissaris Sicco Mansholt de hoofdrol speelde. Rond 1960 kregen beleidsmakers



in scale of agriculture really took effect. The subsidies of the Common Agricultural Policy were a decisive factor in this with the European Commissioner Sicco Mansholt (prominent member of the Dutch Labour Party) taking the lead. Around 1960 it became clear to policy makers that land consolidation involved more interests than just agricultural ones. The new Land Development Act (1985) combined agricultural interests with infrastructure, housing construction, industry and recreation (→ 21). The centre of gravity shifted in the direction of conservation and planning of new nature areas (→ 15). The act allowed for multifunctional uses with several modules and it was found to be a great improvement. In the meantime land use has been merged into the even more far-reaching Land Consolidation Act.

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 (→ 21). Het zwaartepunt verschoof in de richting van natuurbeheer en aanleg van nieuwe natuur (→ 15). 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).

23

Dapperbuurt Amsterdam

URBAN RENEWAL

Rapid economic growth in the 1960s meant that full attention was focused on clearance and modernisation of the existing cities (→ 1) in order to provide the economy of towns and cities with the optimum amount of space. This resulted in clearance, the opening up of new streets and large-scale new build. Residents launched a counter movement in the 1970s: 'building for the neighbourhood'. This movement emphasised small-scale (→ 20) and rehousing neighbourhood dwellers within the location rather than 'deportation' to outlying areas and growth centres (→ 5). One of the first neighbourhoods where this took place was the Dapperbuurt in Amsterdam. These ideas about urban renewal quickly passed on to a number of towns and cities. In Rotterdam councillor Jan van der Ploeg developed the 'Rotterdam model', whereby residents and officials collaborated in project groups. As the private landlords could not or did not wish to bring about the necessary improvements, the municipality of Rotterdam quickly bought up dozens of residences in the old areas. Urban renewal became national policy under Secretary of State Jan Schaefer who himself emerged from the

STADSVERNIEUWING

Met de snelle economische groei na 1960 ging alle aandacht uit naar sanering en cityvorming (→ 18) om de economie van steden optimaal ruimte te bieden. Kaalslag ter wille 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 (→ 20) en herhuisvesting van buurtbewoners in plaats van 'deportatie' naar buitenwijken en groeikernen (→ 5). 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, zelf afkomstig uit Amsterdamse actiegroepen en later daar ook wethouder, werd stadsvernieuwing rijksbeleid. Hij was wars van eindeloos vergaderen en bekend van het gezegde 'in gelul kan je niet wonen'. Onder het kabinet-Den Uyl werd in 1977 de



Amsterdam action groups and later became a councillor there too. He didn't like long deliberations and was famous for the phrase 'you can't live in bullshit'. Under the Den Uyl government the Interim Saldo Regeling or ISR (public regulation for financing urban renewal) came into effect in 1977. A large proportion of Dutch pre-war housing stock was improved thanks to this regulation. The ISR regulation was superseded by the Town and Village Renewal Act in 1985 and this heralded the end of urban renewal in the classic sense. One criticism aimed at it was that the built environment may have been improved but too little attention was paid to underlying social problems. Since the 1990s the term urban renewal has made way for the term urban regeneration in which the central government and local administrations attempt to combine physical measures with social measures. To give this policy focus 40 areas were designated for special attention during a couple of years – the so called 'Vogelaarwijken', called after the minister in charge then.

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. Om dit beleid verder te concretiseren kregen veertig Vogelaarwijken – genoemd naar de minister die toen aan het bewind was – gedurende enige jaren extra aandacht.

24

Oostelijke mijnstreek

RESTRUCTURING THE REGIONALE ECONOMY

The coal mines in the province of Limburg brought much prosperity from the start of the 20th century but by the 1960s they were no longer profitable and they were closed. From 1970 onwards this necessitated restructuring and renewal of the regional economy. New projects which provided opportunities for employment – such as locating the ABP (the biggest Dutch pension fund) and CBS (the National Statistical Agency) in Heerlen – gave a stimulus to the towns located in the *Oostelijke Mijnstreek* (→ 4). The chemicals company DSM (Dutch State Mines) is a good example of the creation of new employment opportunities. In comparison to the often impoverished mining areas seen abroad, it was possible to deem the area around Heerlen and Kerkrade, the East Limburg mining area, as a reasonably successful example of urban reconstruction and regional rejuvenation as far as the national policy was concerned. Nevertheless, it is uncertain now how this region is continuing to develop. Economic decline and ageing of the population are causes for concern. Some cynics say that things have come full circle: the region will once again revert to what it was in the period before the coal mining. Others think that innovative, cross-border town and country planning, closer relationships with Aachen (in Germany) and Liège (in Belgium), for example, can create fresh stimuli. The councils in the former mining area have joined forces; they voluntarily draw up binding agreements and call themselves *Parkstad Limburg*.

REGIONALE HERINRICHTING

De kolenmijnen in Limburg hebben ons land vanaf 1900 veel welvaart gebracht maar waren in de jaren zestig niet langer rendabel. Ze werden gesloten. Dit dwong vanaf 1970 tot herstructurering en vernieuwing van de regionale economie. Nieuwe werkgelegenheidsprojecten – zoals de vestiging van het ABP en CBS in Heerlen – moesten een impuls geven aan de in de Oostelijke Mijnstreek gelegen steden (→ 4). 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 betreft, 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 en afficheren zich als Parkstad Limburg.



25

Haagse Beemden Breda

INVERSE TOWN PLANNING: LANDSCAPE AS BASIS FOR URBAN ARRANGEMENT

Haagse Beemden is a residential area which is built around high quality landscapes. The area in the northern part of the town of Breda, designed from 1977 onwards, symbolises a change in thinking in town planning (→ 16): 'green' provides structure for 'red' rather than the other way round. This is why it is called inverse town planning. The inspiration for this was provided for the town planner Leo Tummers and the landscape architect Frans Maas in the way in which London and The Hague had grown around older stately homes. Haagse Beemden contains seven neighbourhoods on the eastern side of the A16 motorway. At the start of the 1980s they were built on both sides of the Burgst estate, which was arranged in the form of a park. Historical elements such as a chapel and old homesteads have been retained. The designers aimed for a form of living

INVERSE STEDENBOUW: LANDSCHAP ALS BASIS VOOR STADSONTWERP

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 (→ 16): '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 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 (→ 11) en oude en nieuwe bebouwing combineerde. Dit alles maakt Haagse Beemden tot een toonbeeld van inverse steden-



which retained the rusticity (→ 11) and also combined old and new building styles. All this makes Haagse Beemden into a model of inverse town planning. The area previously belonged to the *Princenhage* district, hence the prefix 'Haags'. To the north and west of the residential areas there is a pastureland area of wet peaty soil and grassland along the Mark river. Hence the name Haagse Beemden.

bouw. 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.



Amsterdam

26

Krakers

SQUATTERS RAISING AWARENESS FOR REUSE

Squatters played an important role in raising awareness of problems concerning the long-term vacancy of buildings and possibilities for reuse. In this way they had a significant influence on urban renewal (→ 23). De Grote Karel in Nijmegen and Ruigoord in Amsterdam are well known examples, alongside numerous other squatted buildings such as Spuistraat 199 in the oldest part of the city of Amsterdam. Squatters often played a revitalising role, certainly where old commercial properties or districts were concerned. In this way they set the tone for thinking of towns as incubation areas for creativity and innovation and competitiveness. Councils are now consciously attempting to create such incubation areas. A characteristic of the typical Dutch (pragmatic) culture of tolerance is that squatting was regulated, not forbidden but also not permitted without restrictions.

In Nijmegen De Grote Karel was a squat in 1984. Initially the squatters called it De Grote Karel after the former owner Karel. Under this name the former printing office of a local newspaper became the figurehead of the Nijmegen squatting movement. In 2002 a legalisation process started

KRAKERS ZETTEN HERGEBUIK OP DE AGENDA

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 (→ 23). De Grote Karel in Nijmegen en Ruigoord in Amsterdam zijn bekende voorbeelden, naast talloze andere gekraakte panden, zoals Spuistraat 199 in de binnenstad van Amsterdam. Krakers hebben vaak een revitaliserende rol gespeeld, zeker als het oude bedrijfspanden of buurten betrof. Daarmee zetten ze al in de jaren tachtig de toon in het denken over steden als broedplaatsen van creativiteit en van innovatie en concurrentiekracht. Gemeenten proberen nu zelf bewust dergelijke broedplaatsen te creëren. Kenmerkend voor de typisch Nederlandse (pragmatische) gedoogcultuur is dat kraken geregeld werd, niet onbeperkt verboden maar ook niet onbeperkt toegelaten.

In Nijmegen werd De Grote Karel 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, de voormalige drukkerij van een lokale krant, uit tot het boegbeeld van de Nijmeegse kraakbeweging. In 2002 is een legalisatieproces gestart en de naam veranderd. In het pand vinden nu, net als in vele andere gekraakte panden, vele politieke en culturele activiteiten plaats (zie de website www.grotebroek.nl).



Nijmegen

and the name was changed in De Grote Broek. Nowadays many cultural and political activities take place in the property – for the program see www.grotebroek.nl – as they do in many other squats.

Spuistraat 199 – named S199 or the Serpent – was squatted in 1983. In 2008 it was bought by the housing corporation DeKey. The aim was to keep it a centre for alternative arts in combination with some dwellings. According to their website www.s199.nl the squatters, who offer a program of theatre, cinema and music, have ever since then been in disagreement about the developments.

Ruigoord was a village with the same name which was annexed by the municipality of Amsterdam in order to make room for port expansion. Artists squatted in the empty buildings in the 1970s. Now workshops have been established and cultural activities are organised in the former church building.

After a long struggle parliament accepted an anti-squatting law in 2010 which makes squatting a criminal offence. Municipalities now have more opportunities to deal with (office) buildings standing vacant. Many councils do however report that they see little benefit in this new approach.

Spuistraat 199 – S199 of De Slang genaamd – werd in 1983 gekraakt. In 2008 kocht corporatie De Key het pand, met het doel om het karakter ervan te behouden, als centrum voor alternatieve kunst in combinatie met enkele woningen.

Op hun website www.s199.nl is te lezen dat de krakers, die een programma brengen van theater, film en muziek, het oneens zijn over de ontwikkelingen sindsdien.

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.

27

Céramique Maastricht

FIRST GENERATION 'KEY PROJECTS' ON WATERFRONTS

The first generation of Key Projects (emerging from the Fourth National Spatial Planning Policy Document in 1988) involved large-scale restructuring in towns and cities. The best known are the *Céramique* area in Maastricht, the *Kop van Zuid* (a district in Rotterdam) and the *Oostelijk Havengebied* (Eastern Port Area) in Amsterdam. It is no coincidence that all three projects involve waterfronts. At that time the redevelopment of old port areas and obsolescent industrial areas on waterfronts played an important role in many countries. The goal was to breathe new life into these areas and thereby provide a new stimulus to the (inner) city. After the severe recession of the 1980s (→ 29), which also saw the decay of old industrial areas in many places, such a stimulus was of huge importance for the vitality of the cities. The key projects also symbolise the growing importance of concrete projects and area development in town and country planning. While policy documents, global visions and generic policy were dominant in the past, town and country planning today is typified as 'projectology'. The *Céramique* district in Maastricht is a good example of the approach and

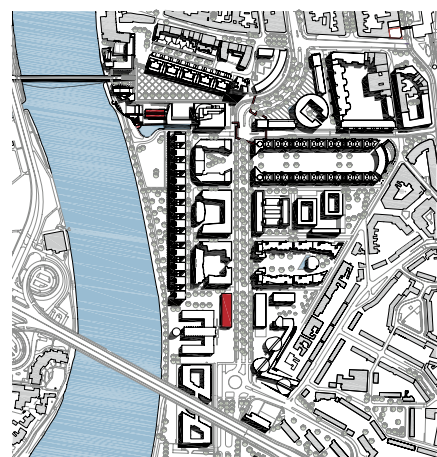
WATERFRONTEN, DE EERSTE GENERATIE SLEUTELPROJECTEN

De eerste generatie Sleutelprojecten (voortkomend uit de Vierde Nota Ruimtelijke ordening, 1988) waren grote herstructureringen in steden. De bekendste zijn het stadsdeel Céramique in Maastricht, de Kop van Zuid in Rotterdam en het Oostelijk Havengebied in Amsterdam. Het is niet toevallig dat alle drie de projecten waterfronten betreffen. In die jaren speelde in tal van landen herontwikkeling van oude haventerreinen en aan groot water gelegen verouderde industrie-terreinen een belangrijke rol. De kunst was deze gebieden nieuw leven in te blazen en zo de (binnen)stad een impuls te geven. Na de diepe recessie van de jaren tachtig (→ 29), op veel plaatsen met bijkomende verloedering van oude bedrijventerreinen, was zo'n impuls van levensbelang voor de vitaliteit van de steden. De Sleutelprojecten staan ook symbool voor het groeiende belang van concrete projecten en gebiedsontwikkeling in de ruimtelijke ordening. Domineerden van oudsher beleidsnota's, globale visies en generiek beleid, tegenwoordig wordt ruimtelijke ordening wel getypeerd als 'projectologie'. Voorbeeldig voor de aanpak, kwaliteit maar ook de problemen van deze nieuwe aanpak met Sleutelprojecten is het stadsdeel Céramique in Maastricht. In 1987 begon de gemeente Maastricht aan de herontwikkeling van het 23 hectare grote voormalige bedrijventerrein van de aardewerkfabriek Sphinx. Ooit lag dat aan de rand van de stad maar inmiddels was er woon- en kantorenwijk Randwyck omheen gegroeid. Architect Jo Coenen ontwierp samen met andere Nederlandse en Europese top-architecten het



quality but also the problems which emerge from this new approach with key projects. In 1987 the Maastricht council began to redevelop the 23 hectare former site of the Sphinx earthenware company. At one time that was on the edge of the town but the residential and commercial district of Randwyck had gradually grown up around it. Architect Jo Coenen together with other leading Dutch and European architects redesigned the new district and it was financed through public-private cooperation (→ 32) with the ABP pension fund and national, regional and local subsidies. The focus was placed on the mixture of housing, employment, retail, restaurants, bars and hotels. The Bonnefantenmuseum, the Centre Céramique and Nederlands Architectuurinstituut Maastricht are also located there.

nieuwe stadsdeel, dat is gerealiseerd in publiek-private samenwerking (PPS) (→ 32) met pensioenfondsen ABP, en met subsidies van rijk, provincie en gemeente. Nadrukkelijk streven was menging van wonen, werken, detailhandel, horeca en hotels. Ook het Bonnefantenmuseum, het Centre Céramique en het Nederlands Architectuurinstituut Maastricht hebben er een plaats gevonden.



28

Mainports Rotterdam, Schiphol

EMPHASIS ON ECONOMIC INTERESTS

Amsterdam Schiphol Airport and the Port of Rotterdam are of great economic importance to the Netherlands. In the Fourth National Spatial Planning Policy Document (1988) (→ 29) they were designated as ‘mainports’ and seen as a driving force for our economy and spatial development. The ‘mainport’ policy is focused on reinforcing their position with sufficient space for development, if necessary at the expense of other functions. The greatest stimulus for this policy emerged from the prospect of the EU internal borders disappearing in 1992. After the recession of the 1980s (→ 27) it was all the more important to create new economic vitality. New international transport links such as the Betuwelijn (a dedicated freight railway link between the Port of Rotterdam and the German Ruhr area) and the high speed passenger rail link with Belgium and France would help stimulate this development. As ‘mainports’, Schiphol Airport and the Port of Rotterdam are pillars of the national spatial framework and are developed multi-functionally as much as possible. Schiphol can be regarded as Airport City: a multifunctional city area. It is a fulcrum between international and national networks of people, flows of goods and information – but the focus is equally on a high quality area for employment and housing. The desire to strengthen Schiphol’s position was expressed in the building of the fifth runway. That was controversial as

NADRUK OP HET ECONOMISCH BELANG

Schiphol en de Rotterdamse haven zijn van groot economisch belang. In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (1988) (→ 29) worden ze benoemd tot mainports en gezien als drijvende kracht voor onze economie en ruimtelijke ontwikkeling. Het mainportbeleid is gericht op versterking van hun positie met ruim baan voor ontwikkeling, desnoods ten koste van andere functies. De grootste prikkel voor dit beleid ging uit van het vooruitzicht dat in 1992 de grenzen binnen de Europese Unie zouden wegvallen. Na de recessie van de jaren tachtig (→ 27) was het des te belangrijker om nieuw economisch elan te creëren. Nieuwe achterlandverbindingen zoals de Betuwelijn en Hoge Snelheidslijn (HSL) moesten deze ontwikkeling stimuleren. Schiphol en de Rotterdamse haven zijn als mainports onderdeel van de ruimtelijke hoofdstructuur en worden zoveel mogelijk multifunctioneel ontwikkeld. Schiphol kan gezien worden als Airport City: een multifunctioneel grootstedelijk gebied. Het is draaischijf tussen internationale en nationale netwerken van personen-, goederen- en informatiestromen, maar ook de focus van een hoogwaardig woon- en werkgebied. De wil om die positie van Schiphol te versterken kwam tot uiting in de aanleg van de Vijfde Baan. Die was omstreden, zoals vrijwel elke uitbreiding van de luchthaven. Net zo goed geldt dat voor de haven van Rotterdam, de grootste haven van Europa, liggend in de delta van grote Europese rivieren.







virtually all airport expansions are. The same applies to the Port of Rotterdam, Europe's largest port, located in the delta of large European rivers. Here the first major expansion in the 1960s was indeed an integrated plan with zoning of port activities, infrastructure and greenery (including the *Brielse Meer*) but the fact that the *De Beer* (a bird sanctuary) had to give way to *Europoort* met with great resistance. Newly constructed port facilities, on land reclaimed from the sea, such as *Maasvlakte 1* and *2* were characterised by increase of scale and water draughts in order to guarantee accessibility for the largest ships. The construction of the *Betuwelijn* is the most obvious consequence of the 'mainport' policy. The development of these 'mainports' goes hand in hand with ever increasing emphasis on environmental requirements and compensation for nature (→ 6). The successful 'mainport' policy also appeared to be contagious: later on other 'ports' were added as clones, such as 'greenports' (the horticulture areas of *Westland* and around *Aalsmeer*) and *Brainport Eindhoven*.

Hier was de eerste grote uitbreiding in de jaren zestig weliswaar een integraal plan met zonerings van havenactiviteiten, infrastructuur en groenvoorziening (met o.a. het Brielse Meer), maar dat natuurgebied de Beer moest wijken voor Europoort, riep groot verzet op. Nieuw aangelegde havens op in zee gewonnen land, zoals de Eerste en Tweede Maasvlakte worden gekenmerkt door toenemende afmetingen en diepten om zo een goede toegankelijkheid voor schepen te waarborgen. De aanleg van de Betuwelijn is het meest opvallende gevolg van het mainportbeleid. De ontwikkeling van deze mainports gaat hand in hand met steeds grotere nadruk op milieueisen en compensatie voor natuur (→ 6). Het succesvolle mainportbeleid bleek ook aanstekelijk: later zijn andere 'ports' benoemd, zoals de Greenports – Westland en omgeving en Aalsmeer bijvoorbeeld – en Brainport Eindhoven.

29

VINEX Leidsche Rijn Utrecht

NEW URBAN DISTRICTS IN THE 1990S

VINEX is an acronym for *Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening Extra* (Supplement to Fourth National Spatial Planning Policy Document, 1991) (→ 28). With this policy the government placed heavy emphasis on locations for new large-scale residential building in and in close proximity to the towns and cities. Never previously has an acronym gone on to have such a life of its own. VINEX has become a well-known brand with Leidsche Rijn in Utrecht the best known example. Leidsche Rijn is the largest new build location. By 2025 30,000 dwellings will have been constructed there for around 80,000 people. The plans involve a shifting and partial covering of the A2 motorway in order to link the new district with Utrecht; in addition there will also be three new bridges over the Amsterdam-Rhine Canal. Two new railway stations, new cycle links and a rapid bus service (→ 34) will ensure that the accessibility of this area is optimal. However, because in many cases public transport facilities were not realised quickly enough, VINEX received a bad name in this regard.

The VINEX development is from a planning perspective a new variant on the tradition of post-war expansion areas;

UITBREIDINGSWIJKEN SINDS DE JAREN NEGENTIG

VINEX is een afkorting voor Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening Extra (1991) (→ 28). Met dit beleid legde het rijk de nadruk sterk op locaties voor nieuwe grootschalige woningbouw in en aan de stad. Nog niet eerder is een beleidsafkorting zo'n eigen leven gaan leiden, want Vinex is een bekend merk geworden, met het Utrechtse Leidsche Rijn als bekendste voorbeeld. Leidsche Rijn is de grootste nieuwbouwlocatie. Tot 2025 worden hier 30.000 woningen gebouwd voor ongeveer 80.000 mensen. De plannen voorzien in een verplaatsing en gedeeltelijke overkapping van rijksweg A2 om het nieuwe stadsdeel te verbinden met Utrecht; daartoe komen ook drie nieuwe bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal. Twee nieuwe treinstations, nieuwe fietsverbindingen en een snelle busverbinding (→ 34) moeten zorgen voor goede ontsluiting van het gebied. Maar doordat beloftes over goed openbaar vervoer hier niet tijdig werden ingelost, kreeg Vinex een slechte naam wat dat betreft.

In de traditie van naoorlogse uitbreidingswijken is de Vinexwijk stedenbouwkundig gezien een nieuwe variant; na de stempeljwijken, hoogbouw in de jaren zeventig en bloemkoolwijken keerde





after the 'hallmark' areas, high-rise building in the 1970s and cauliflower shaped 'bloemkoolwijken', town planning did in most cases return to a more traditional repertoire which reminds one of the pre-war Berlage Plan in southern Amsterdam (→ 10). As far as implementation is concerned, VINEX is however revolutionary – never previously was housing construction on such a scale left to the private sector. Prior to the development and realisation of the VINEX areas, covenants were drawn up between central government, regions and municipalities which were of decisive importance in the implementation. Almost everything necessary for the realisation of the large new residential areas was realised in one go: land costs, soil decontamination, green areas and transport facilities for a period of ten years. The covenant appeared to be a powerful tool by which the objectives set were largely attained.

de stedenbouw met Vinex in de meeste gevallen terug naar een traditioneler repertoire dat herinneringen oproept aan het vooroorlogse Plan Berlage in Amsterdam-Zuid (→ 10). Wat realisatie betreft is Vinex echter revolutionair – niet eerder werd op deze schaal woningbouw overgelaten aan marktpartijen. Voor de ontwikkeling en realisatie van de Vinex-wijken zijn convenanten gesloten tussen rijk, provincies en gemeenten, die voor de uitvoering van de wijken van doorslaggevend belang zijn geweest. In één keer werd nagenoeg alles geregeld wat er nodig was voor de realisatie van de grote 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.

30

Beerze Reusel

GO WITH THE FLOW AND CREATE NEW NATURE

The restoration of small rivers is an important theme in many areas. Countless initiatives have made it clear how important water management (→ 19) is for our low country. The restoration of rivers and lakes show how thinking concerning water management changes over time. A characteristic of this is the 'water test' which has been developed in recent years: a way to coordinate water management and planning developments at the earliest possible opportunity in every plan. From the 1990s onwards water managers have often taken the initiative in improving water courses and nature in areas where there are also other interests to be considered. With respect to smaller water courses, the restoration of smaller rivers and water systems are often precursors for the realisation of broader social objectives such as having 'red' urban functions pay for 'green' ones (nature development). In the restoration of the Beerze and Reusel rivers, the *De Dommel Waterschap* (water management authority) is collaborating with *Brabants Landschap*, *Natuurmonumenten* (→ 15) and the municipality of Oirschot. Here, just as in the Gelderse Vallei, integrated development of an area is linked to cultural history and the development of nature. We can see this development

MEEBEWEGEN MET WATER EN NATUUR

Beekherstel is op veel plaatsen aan de orde. De vele initiatieven maken duidelijk hoe belangrijk waterbeheer (→ 19) 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. 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 (→ 15) en de gemeente Oirschot. Hier is, net als in de Gelderse Vallei, integrale gebiedsontwikkeling gekoppeld aan cultuurhis-





not only with respect to small rivers, new nature is also appearing along larger rivers. *Plan Ooievaar* (1985), in which the Rhine river was allowed more space, was decisive in broadening thinking about water management. The first result of this was the *Blauwe Kamer* nature reserve in Rhenen. *Plan Ooievaar* won first prize in an open competition for regional planning and design and was as such a pioneering example of regional landscape design. The design focused on returning to the dynamic in the Gelderse river area and the restoration of a natural system by which processes of sedimentation and erosion were once again made possible in a large area of around 10,000 hectares. The design provided a type of toolbox for less rigid river management and it played an important role as a catalyst between various interests. The *Plan Ooievaar* was a precursor of the later focus on planning issues surrounding water on a regional scale which resulted, amongst other things, in the *Ruimte voor de Rivier* (Space for the River) programme.

torie 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 landschapsontwerp. Het ontwerp richtte zich op het terugbrengen van de dynamiek in het Gelderse Riviereengebied 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 voorzorg 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.

31

Nederweert

REDEVELOPMENT OF AREAS WITH INTENSIVE LIVESTOCK FARMING

The unbridled rise of intensive livestock farming came to an end in 1998. Around 10 million pigs in a total of 429 locations had to be slaughtered as a result of swine fever. It became clear that more regulation was necessary in order to promote animal health and counter environmental problems. Initially attention was paid to the management of the spread of animal diseases at the outbreak of epidemics. From a planning point of view this meant clustering locations and allocation of pig free zones. Very soon after the European Union approved the vaccination of the animals which meant that clustering and keeping intermediate zones free of pigs became less important. Clustering and zoning did however appear to be effective in tackling a number of environmental issues such as odour, over-fertilisation and the associated 'acid rain' and contamination of ground water. The *Reconstructiewet Concentratiegebieden* (Act for Reconstruction of Concentration Areas) (2002) provided the opportunity to tackle these problems in an area-specific way (→ 22) in the sandy areas of the southern and eastern Netherlands. The provinces

RECONSTRUCTIE VAN GEBIEDEN MET INTENSIEVE VEEHOUDERIJ

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 milieu-problemen 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 overbemesting 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 (→ 22) 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



have designated a total of 12 reconstruction areas where an alternative land use gives a positive stimulus to both the agricultural structure and the quality of nature, woodlands, landscape, recreation areas, water and the environment. Nederweert was one of the first locations where a pilot involving reconstruction was carried out in the late 1990s. An evaluation in 2007 came to the conclusion that reconstruction was a laborious process due partly to the many conflicting interests and sometimes unclear objectives. Recently another issue has been added to the equation: the development of huge operational units with up to 20,000 pigs on one location. As multi-storey building had been discussed, the word 'varkensflat' (pig flat) came into usage. Central government has taken a detached approach: it is up to the provinces to work with the local councils to provide a suitable solution to accommodating these large developments, which incidentally are still a cause of some unrest.

was een van de eerste plaatsen waar, eind jaren negentig, een pilot met reconstructie werd uitgevoerd. Bij een evaluatie in 2007 was de conclusie dat reconstructie een moeizaam proces was, onder andere door de vele tegenstrijdige belangen en niet altijd even heldere doelen. Recent 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.

32

Paleiskwartier Den Bosch

A NEW FUTURE FOR STATION AREAS

The way in which the railway station in Den Bosch and the surrounding area have been regenerated has been imitated across the country. What was originally a location on the edge of the town centre, defined by the noise of trains and obsolescent functions, has now been transformed into an attractive part of the expanded town centre. There is no longer talk of an ugly 'back of the station'. Offices, flats, shops and buildings for education and culture form a new part of the centre in the *Paleiskwartier* (Palace quarter) to the west of the station. All this was developed in close cooperation with the Dutch Railway Company NS, the local council, central government and the private sector. This PPS (*publiek-private samenwerking*), or public-private cooperation construction had a form and approach which was later copied in the context of many specific area developments. Central government had a pioneering role in this: PPS constructions were given a stimulus by, for instance, building new law courts, such as in Den Bosch. This was the case with respect to various inner city key projects (→ 27) which were accomplished thanks to central government funding in the context of the Fourth National Spatial Planning Policy Document (1988). The same applies to the new key projects which followed: all large railway station areas in the Netherlands are being regenerated at present. These developments are expected to have just as positive an effect on towns and cities as is the case with the area around the station in Den Bosch. The future will show whether this really does happen.

EEN NIEUWE TOEKOMST VOOR STATIONSGBIEDEN

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 geherstructureerd tot een uitnodigend onderdeel van het vergrote stadscentrum. Van een stationsachterkant is geen sprake meer. In het Paleiskwartier ten westen van het station vormen kantoren, woningen, winkels en gebouwen voor onderwijs en cultuur een nieuw stuk centrum. Dit alles is ontwikkeld in een nauwe publiek-private 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 (→ 27) 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 is. De toekomst zal uitwijzen of dit echt zo uitpakt.

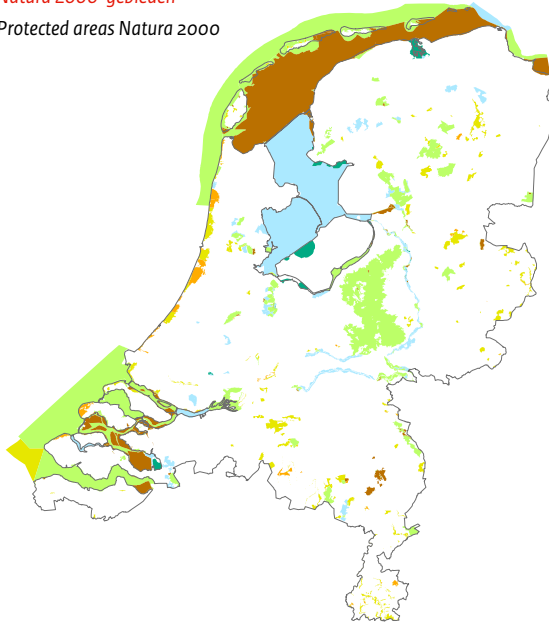




33

Korenwolf

Natura 2000-gebieden
Protected areas Natura 2000



THE INFLUENCE OF EUROPEAN NATURE POLICY

Area protection and species protection are necessary in order to protect the biodiversity and the continued existence of around 40,000 types of plants and animals in the Netherlands. As far as area protection is concerned a National Ecological Network (→ 6) has been under development since the start of the 1990s. This network includes the Natura 2000 areas which make up a European

DE INVLOED VAN EUROPEES NATUURBELEID

Om de biodiversiteit, het voortbestaan van grofweg 40.000 soorten planten en dieren in Nederland, te beschermen is er gebiedsbescherming en soortenbescherming. Wat betreft gebiedsbescherming wordt sinds begin jaren negentig gewerkt aan een Ecologische Hoofdstructuur (EHS) (→ 6). Dit netwerk omvat de Natura 2000-gebieden die onderdeel zijn van een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. De stringente 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, wat tot grote vertragingen kan leiden. Dat heeft onder-tussen 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 plannemakers 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



network of protected nature areas. The stringent rules of this have led to some resistance among businesses in the agricultural and recreational sectors. As area protection is not always enough to preserve species, the nature policy also includes species protection. This is where the European hamster rears its head along with many other unusual animals and plants. If they are found and are worthy of protection this can mean that building projects grind to a halt or have to be modified, leading to a great deal of delay. This caused a growing resistance against nature protection. The National Database for Flora and Fauna can be used to trace which special plants and animals are present at any given location so that planners can take this into account at an early stage. Nevertheless the nature policy is increasingly being regarded as unworkable. Strict European regulations are blamed by some while others point to the way in which the Netherlands has interpreted the regulations in unnecessarily complicated legislation. Species are protected by the Flora and Fauna Act and also by specific plans for species protection, plus a special approach to living environments and so-called red lists. As a result of this sort of legislation in the Netherlands the European hamster is a

de Flora en Faunawet maar ook met soortenbeschermingsplannen, de leefgebiedenbenadering en zogenaamde rode lijsten. In Nederland is als gevolg van deze soortenbescherming het knaagdiertje 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, kam-salamander, 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 consistenter en transparanter kunnen. Daaraan wordt nu gewerkt.

species which has become famous: the few examples which were still around frustrated new building projects in South-Limburg. After this similar incidents followed one after the other and made much of the public aware of the spadefoot toad, crested newt, dune lizard, whorl snail and northern vole among others. Sometimes it appeared to be a vicious circle: preparing an area for building attracted unusual species after which it was not possible to continue building. An evaluation of the Dutch nature legislation showed that the European and other international regulations for the protection of nature were adequately incorporated into national legislation but also that the Dutch nature acts could be more consistent and transparent. This is currently being worked on.

*Kaart uit 2011 van de vele categorieën natuur- en landschapsbeleid
Map (dated 2011) of the various policies for nature and landscape*



34

Randstadrail



RAPID PUBLIC TRANSPORT IN URBAN NETWORKS

The area between The Hague, Rotterdam and Zoetermeer is urbanizing at a rapid rate (→ 21). A light rail network (RandstadRail) has been developed to improve accessibility. The RandstadRail provides frequent, punctual, comfortable and reliable public transport between a number of dispersed residential and employment areas and town centres. RandstadRail does for the most part make use of existing railway tracks such as the Zoetermeer line and the Hofplein line. These existing links were converted and linked to the local tram or metro network which meant that light rail vehicles could serve a large network. This successful renewal shows the importance of excellent public transport at the level of the urban region which is developing into an urban network. The choice of light rail represents a high quality regional concept for public

SNEL OPENBAAR VERVOER IN STEDELIJKE NETWERKEN

Het gebied tussen Den Haag, Rotterdam en Zoetermeer verstedelijkt in hoog tempo (→ 21). Om de bereikbaarheid op peil te houden wordt gewerkt aan een lightrail-netwerk. De RandstadRail biedt frequent, stipt, comfortabel en betrouwbaar openbaar vervoer tussen vele verspreide woon- en werkgebieden en stadscentra. RandstadRail maakt voor het grootste deel gebruik van bestaand spoor, zoals de Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn. Deze bestaande verbindingen zijn omgebouwd en gekoppeld aan het lokale tram- of metronet waardoor de lightrailvoertuigen één groot netwerk kunnen bedienen. Deze succesvolle vernieuwing markeert het belang van goed openbaar vervoer op het niveau van de stedelijke regio die zich ontwikkelt tot stedelijk netwerk. Door de keuze voor lightrail is RandstadRail een hoogwaardig regionaal openbaar vervoersconcept. Een vergelijkbaar regionaal concept is in het noordelijk deel van de Randstad de Zuidtangent, een snelle busverbinding die over vrije busbanen rijdt tussen Haarlem, Schiphol (→ 28) en Amsterdam. De oorspronkelijke plannen voor een tramlijn bleken te duur in de exploitatie. De vrije busbaan met





transport. A comparable regional concept can be found in the northern part of the Randstad in the *Zuidtangent*, a rapid bus link between Haarlem, Schiphol airport (→ 28) and Amsterdam on designated bus lanes. The original plans for a tram line appeared too expensive to implement. The designated bus route with tram-like stops quickly became a big success. The line, which can still be upgraded to light rail, connects important employment areas around Schiphol airport with large residential areas (Haarlem, Amstelveen, Ouderkerk aan de Amstel, Amsterdam). The current line is being extended towards IJburg and from Hoofddorp towards Nieuw Vennep and Uithoorn. Light rail and other high quality public transport links have the potential to contribute to (new) developments by substantially improving accessibility.

haltes van een kwaliteit op tramniveau werd in korte tijd een groot succes. De lijn, die eventueel nog kan worden opgewaardeerd tot lightrail, verbindt belangrijke werkgebieden rond Schiphol met grote woongebieden (Haarlem, Amstelveen, Ouderkerk a/d Amstel, Amsterdam). De huidige lijn wordt verlengd richting IJburg en vanuit Hoofddorp richting Nieuw-Vennep en Uithoorn. Lightrail en ander hoogwaardig openbaar vervoer heeft door het stevig vergroten van de bereikbaarheid de potentie om aan (nieuwe) gebiedsontwikkelingen bij te dragen.

35

Waddenzee

SEARCHING FOR A BALANCE BETWEEN CONFLICTING INTERESTS

The Wadden Sea is of significant ecological value as part of the National Ecological Network (→ 6) and it is also on the list of UNESCO world heritage sites. The Wadden Sea is also significant for fishing and recreation, for natural gas resources and access to the ports in the northern provinces – in short: a number of significant and contrasting interests. Around 1960 there were still far-reaching land reclamation plans for the Wadden Sea. In the context of the Second National Spatial Planning Policy Document (1966) (→ 4) it was decided to postpone these plans indefinitely. The decision not to pursue land reclamation was taken in the first Wadden Sea policy document (1976). This policy document was among the first to be subject to public participation (as part of the Key National Spatial Planning Decision Procedure). In the third Wadden Sea policy document in 2006 it was finally possible to find a balance between a number of partly contrasting interests. A Wadden fund of 800 million euros was also set up for the benefit of future developments in this region: the improvement and reinforcement of the natural and landscape quality, the reduction or removal of external threats to the natural riches of Wadden Sea and a sustainable economic development with a transition to sustainable energy economy in the Wadden and adjoining area.

EVENWICHT ZOEKEN TUSSEN STRIJDIGE BELANGEN

Het Waddengebied heeft een grote ecologische waarde, is onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (→ 6) 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 (1966) (→ 4) 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.





Searching
for
the elusive

The fact that the Netherlands is a well-made country often escapes us because our gaze is focussed on things, such as ancient monuments and towns. But the context of it – of the places where we live and work, of water, nature and towns, of motorways and ecoducts – in short the town and country planning of all that, is much more elusive. You need to be an insider to know what lies behind it, how ingeniously the clockwork of the delta, rivers, towns, farmland, paths and lanes fit together, how it has developed and is still in progress. It appears as if it is never right – we create polders and flood them again, we canalise rivers and then change them again. And what about the railway stations in the cities – all under reconstruction. Town and country planning is an ongoing process. It is therefore also the source of continuous discussion. Where does all that planning actually lead to? How ‘makeable’ is the country and how do we do it well? Does it ever stop? No, it never stops.

That makes it difficult to compile a canon of icons as undisputed highlights which rise majestically above their time. The highlights are those actions, ideas or results that ensure breakthroughs, which make new developments possible. But they can also be chains of steady transformation and improvement. It is not always spectacular. Anyone who walks through the Dapperbuurt (a neighbourhood in Amsterdam) will not be impressed by the town planning. But here was where urban renewal started. It was a turning point in the long history of our town planning. Over the country as a whole this assumed great significance, not in the least due to the appearance of the dynamic Secretary of State (and thereafter Councillor in Amsterdam) Jan - ‘you can’t live in bullshit’ - Schaefer which captured the imagination.

Such background information makes it clear that planning is largely a human activity. There are sometimes even true heroes such as Cornelis Lely who worked for decades to bring about the Zuiderzee Works. The story about ‘his’ IJsselmeer polders makes it clear that inventive ideas are not sufficient. Good organisation is necessary, often funding as well and above all a unified goal. And stable management is needed that does not fail to deliver on its promises.

Great stories

The Canon of Dutch Spatial Planning is a story which can be told in many ways, with elaborate and modest story lines. We can however postulate a few grand, overarching storylines.

1. Dutch town and country planning is first and foremost a story about the important North West European Delta, about the all-defining water, of both the large rivers and smaller rivulets in the south and east and on the other side of the sea. A story of delta works and dykes, but also a test case of how we deal with nature and the environment. Do we do it all by ourselves or do we move with the water and give space to natural processes? The permeable storm surge barrier at Oosterschelde was a turning point in the thinking in this respect. Now we see projects for river restoration and nature development all over the country. The institutions behind this are also changing: the water management boards or the engineers of the national agency responsible for the maintenance of dykes, roads, bridges and the navigability of canals are no longer the most important actors. This is the story behind icons such as the Beerze and Reusel river basin in Brabant, the Delta works and the Wadden Sea. The

story of the Dutch delta contains of course also a very clear link to economic prosperity, for which we have to thank the flourishing ports of the Hanseatic towns.

2.

That is the second great story, Dutch town planning. Modern town planners are reproached for exaggerating the viability aspect – see the Nagele, Plan Berlage and Lijnbaan icons - but already four hundred years ago Simon Stevin was working on the design of an ideal town. At that time town planning was already an export product: hundreds of towns all round the world are based on the Dutch ideal town. Just as later – before the Second World War – when the so-called scientifically planned town created furore with the general Amsterdam expansion plan (AUP). And now ‘VINEX’ is a term known as far away as China. It is possible to criticise the subsequent generations of large urban expansions but it remains an achievement of Canon format that the building explosion from 3 million dwellings in the mid-1960s to 7 million dwellings today led to a manageable and liveable environment. Careful urban renewal plays an important role in this, including retaining the retail function in the towns and cities to prevent the growth of large out-of-town shopping centres. The Randstad (agglomeration of The Hague, Amsterdam, Utrecht and Rotterdam) is spoken of now as a metropolis. How can we maintain in this metropolis the quality of the living and working environments? We can learn a lesson from the achievements of the Canon of Dutch Spatial Planning. How previous generations realised great accomplishments: be cautious but not afraid.

3.

The ‘green’ story is closely linked to this ‘red’ story. For example, the Green Heart, the open green and agricultural area in the middle of the Randstad agglomeration. The fact that the large polders to the south of Amsterdam are only a five minute cycle ride from the Zuidas business district is an eye-opener. In order to attain this quality it is necessary to have the courage to pursue policies in the long term, for decades. Personal courage is required, as appears from the Midden-Delfland icon, the green area between Westland, Delft and Rotterdam which was defended tooth and nail by the provincial politician Borgman in the 1970s and 1980s. The story of the National Ecological Network is even more heroic. Not in a personal sense but from a conceptual point of view: the idea of drawing up a network of conservation areas over the whole of the Netherlands is a considerable achievement, a monument to viability thinking, matching fully with the large scale ‘green’ tradition of land consolidation, land use and reconstruction. These are all large undertakings which, even if they are controversial, have strongly influenced the use of the Dutch countryside and thus have a place in the Canon.

4.

The fourth overarching story tells us about the transport infrastructure, varying from Roman roads to ship canals and Betuwelijn (a freight railway link from the Port of Rotterdam to the German Ruhr-area). Water has been the dominant factor for a long time here as well. It was only halfway through the 19th century that the change from the Netherlands as a water transport country to a road and rail transport country took place. It is fascinating how the railways developed; in the 19th century a large

number of regional train and tram links was built at a rapid rate but subsequently they for the most part disappeared. At present railway stations are developing into the most important hubs in urban networks and the development of regional public transport is playing an important role in this, as with RandstadRail in the southern part of the Randstad.

The slogan of recent decades – ‘The Netherlands as a country of distribution’ – demonstrates the increasing significance of international networks and the close relationship between infrastructure and economic structure. The Betuwelijn and Hoge Snelheidslijn (HSL, high speed passenger rail link to Belgium and France) cannot be separated from the economic importance of the Port of Rotterdam and Amsterdam Schiphol Airport.

Change in tempo

The grand stories help to put the importance of the icons into perspective. However they remain difficult to evaluate against one another due to great differences in scale and ‘tempo’. The speed of change of what we build is much higher than that of changes in the subsoil. Somewhere inbetween is the speed of change of networks, roads, railways, canals and navigation. Town and country planning involves long processes on a large scale. The Canon of Dutch Spatial Planning is thus not a finishing point but it points towards the future – how will it continue, how do we retain things of value, how do we develop new value?

What this Canon brings to light is the importance of good town and country planning. The icons show us the importance of good design, good regulation, good management and above all involvement. That means: no quick fixes and one-sided

approaches. Give it full weight. In any case do it as well as our icons, even better if possible, even more innovative and adaptable to the significant tasks that lie ahead.

The jury

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

This is a shortened version of the report. Read the complete version on www.canonro.nl

Op zoek naar
het
ongrijpbare

Dat Nederland verdraaid goed is gemaakt ontgaat ons omdat onze blik blijft haken bij dingen, zoals monumenten en steden. Maar de samenhang ervan – van de plekken waar we wonen en werken, van water, natuur en steden, van snelwegen en ecoducten – kortom de ruimtelijke ordening van dat alles, die is veel minder grijpbaar. Je moet insider zijn om te weten welke verhalen erachter zitten, hoe ingenieus het raderwerk van delta, grote rivieren, steden, boerenland, wegen en stegen in elkaar steekt. Hoe het zich ontwikkeld heeft en nog voortdurend in beweging is. Het lijkt wel of het nooit goed is – we maken polders en zetten die weer onder water, we kanaliseren beken en doen dan weer aan ‘beekherstel’. En neem de stations in de grote steden – allemaal in verbouwing. Ruimtelijke ordening is een *continuing story*. Dus ook bron van voortdurende discussie. Waar leidt al dat ordenen nu eigenlijk toe? Hoe maakbaar is het land en hoe maak je het goed? Houdt dat nou nooit eens op – nee, dat houdt nooit op.

Dat maakt het moeilijk om een canon samen te stellen van iconen als onbetwiste hoogtepunten die statig uitrijzen boven hun tijd. Hoogtepunten zijn die acties, ideeën of resultaten die voor doorbraken zorgen, die nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken. Hoogtepunten kunnen ook lange lijnen zijn van gestage transformatie en verbetering. Dat ziet er lang niet altijd spectaculair uit. Wie door de Amsterdamse Dapperbuurt loopt, zal niet onder de indruk zijn van de stedenbouw. Maar hier was wel het begin van de stadsvernieuwing. Het was een keerpunt in het grote verhaal van onze stedenbouw. Dat nam in heel Nederland een grote vlucht. Niet in het minst door het tot de verbeelding sprekende optreden

van staatssecretaris (en daarna wethouder in Amsterdam) Jan – ‘in geluk kun je niet wonen’ – Schaefer.

Dergelijke verhalen achter iconen maken duidelijk dat planning in hoge mate mensenwerk is. Soms zelfs van echte helden, zoals Cornelis Lely, die zich tientallen jaren heeft ingezet om de Zuiderzeewerken tot stand te brengen. Het verhaal over ‘zijn’ IJsselmeerpolders maakt duidelijk dat goede ideeën niet genoeg zijn, goede regelingen zijn nodig, vaak ook geld en vooral eensgezindheid. En dan is ook nog een stabiel bestuur nodig dat niet terugkomt op gedane beloftes.

Grote verhalen

De Canon van de Nederlandse ruimtelijke ordening is een verhaal dat op vele manieren te vertellen is. Met breedsprakige en bescheiden verhaallijnen. We kunnen echter enkele grote, overkoepelende verhalen vooropzetten.

1.

De Nederlandse ruimtelijke ordening is allereerst een verhaal over een belangrijke Noordwest- Europese delta, over het allesbepalende water, zowel van de grote rivieren als kleinere beken in het zuiden en oosten, en aan de andere kant de zee. Een verhaal van deltawerken en dijken, maar ook steeds een testcase hoe wij met natuur en milieu omgaan. Zetten we alles naar eigen hand, of bewegen we mee met het water en geven we ruimte aan natuurlijke processen? De doorlaatbare stormvloedkering van de Oosterschelde was een kantelpunt in het denken daarover. En nu zien wij overal in den lande projecten van beekherstel en natuurontwikkeling. Daarachter gaan ook veranderende instituties schuil: de

ingenieurs van Rijkswaterstaat zijn niet langer allesbepalend, de waterschappen geen onaantastbare koninkrijkes meer. Dit is het verhaal dat schuilt achter iconen zoals de Brabantse beken Beerze en Reusel, de Deltawerken en Waddenzee. Door dit verhaal van Nederland als delta loopt natuurlijk ook een duidelijke verhaallijn over de welvaart die we te danken hebben aan de florerende haven- en Hanzesteden.

2.

Dat is het tweede grote verhaal, de Nederlandse stedenbouw. Moderne stedenbouwers wordt een overdreven maakbaarheidsdenken verweten – zie de iconen Nagele, Plan Berlage en Lijnbaan – maar al vierhonderd jaar geleden dokterde Simon Stevin aan het ontwerp voor een ideaalstad. Toen al was stedenbouw een exportproduct: honderden steden over de hele wereld zijn gebaseerd op de Hollandse ideaalstad. Net zoals later – voor de Tweede Wereldoorlog – de zogenaamd wetenschappelijk geplande stad á la het Amsterdamse Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) furore maakte, en nu ‘Vinex’ een begrip is tot in China toe. Welke kritiek ook mogelijk is op de opeenvolgende generaties van grote uitbreidingswijken sinds de wederopbouw, het blijft een prestatie van Canonformaat dat de bouwexplosie van 3 miljoen woningen midden jaren zestig naar 7 miljoen woningen nu in beheersbare en leefbare banen is geleid. Zorgvuldige stadsvernieuwing speelde daarbij een belangrijke rol, inclusief behoud van detailhandel in de stad om leegloop naar grootschalige ‘weidewinkels’ te voorkomen. Sprake is nu van de Randstad als metropool. Hoe kunnen we in die ontwikkeling de kwaliteit van leef- en werkmilieu hooghouden? We kunnen lering trekken uit de wapenfeiten van de Canon van de

Nederlandse ruimtelijke ordening. Hoe vorige generaties grote opgaven tegemoet traden: behoedzaam maar niet bangelijk.

3.

Sterk verbonden met dit grote stedelijke verhaal is het ‘groene’ verhaal. Zoals het Groene Hart met de Randstad. Dat de grote polders ten zuiden van Amsterdam op vijf minuten fietsen van de Zuidas liggen is fenomenaal. Om dat te bereiken is de moed nodig om beleid decennialang stug vol te houden. Persoonlijke moed, zoals blijkt uit het icoon Midden-Delfland, het groene gebied tussen Westland, Delft en Rotterdam dat in de jaren zeventig en tachtig met hand en tand verdedigd werd door gedeputeerde Borgman. Nog heroïscher is het verhaal van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Niet in persoonlijke zin, maar conceptueel gezien: het idee om over heel Nederland één grote structuur van natuurgebieden tot stand te brengen kan niet anders dan ontzagwekkend worden genoemd. Een monument van maakbaarheidsdenken, geheel passend bij de grootschalige ‘groene’ traditie van ruilverkaveling, landinrichting en reconstructie. Allemaal enorme ondernemingen die, al zijn ze omstreken, sterk de inrichting van het Nederlandse platteland hebben bepaald en dus een plek hebben in de Canon van de Nederlandse ruimtelijke ordening. Om op zijn minst verder te kunnen strijden over de goede en slechte kanten ervan.

4.

Het vierde overkoepelende verhaal vertelt over de verbindingen, de infrastructuur variërend van Romeinse wegen tot aan trekvaarten en Betuwelijn. Ook hier is water lange tijd de dominante factor geweest. Pas halverwege de negentiende eeuw vindt de omslag plaats van

Nederland als watertransportland naar wegentransportland. Het is fascinerend hoe spoorwegen zich ontwikkeld hebben; in de negentiende eeuw zijn in een razend tempo heel veel regionale spoor- en tramlijnen aangelegd maar vervolgens ook grotendeels weer verdwenen. Op dit moment ontwikkelen stations zich tot de belangrijkste knooppunten in stedelijke netwerken en speelt de ontwikkeling van regionaal openbaar vervoer daarbij weer een belangrijke rol, zoals bij Randstadrail in het zuidelijk deel van de Randstad. De slogan van de laatste decennia – ‘Nederland distributieland’ – wijst op het toenemend belang van internationale netwerken en op de sterke relatie tussen infrastructuur en economische structuur. De Betuwelijn en Hoge Snelheidslijn (HSL) zijn niet los te zien van het economisch belang van de Rotterdamse haven en Schiphol.

Verskil in tempo

De grote verhalen helpen om het belang van de iconen in perspectief te zetten. Toch blijven ze moeilijk tegen elkaar af te wegen, door grote verschillen in schaal en ‘tempo’. De omloopsnelheid van wat we bouwen is veel hoger dan die van veranderingen in de ondergrond. Ergens daartussenin zit de omloopsnelheid van netwerken, de wegen, spoorwegen, kanalen en vaarten. Ruimtelijke ordening gaat over grote lijnen, lange processen op grote schaal. De Canon van de Nederlandse ruimtelijke ordening is dus geen eindpunt maar voert naar de toekomst – hoe zal het verdergaan, hoe behouden we in de ruimtelijke ordening wat van waarde is, hoe ontwikkelen we nieuwe waarde?

Wat deze canon aan het licht brengt, is het belang van goede ruimtelijke planning. Uit de iconen spreekt het belang van

goed ontwerp, goede regelgeving, goed bestuur en bovenal betrokkenheid. Dat betekent: geen vloggertjes of eenzijdige benaderingen. Gaan voor het volle pond. Het in ieder geval net zo goed doen als onze iconen, liefst nog beter, nog meer vernieuwend en inspelend op de grote opgaven waar we voor staan.

De jury:

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

Dit is een verkorte versie van het juryrapport. De volledige versie is te lezen op www.canonro.nl.

Verantwoording / Credits

The Canon of Dutch Spatial Planning, called CanonRO.nl, is a joint initiative of the Dutch government and the Institute for Planning and Housing (Nirov). In 2009 nine working sessions took place throughout the country. During these sessions, and also by web forms on the website www.canonro.nl, ideas for 120 potential icons were generated. The 75 most favoured icons were presented to a specialist jury for reflection on this result and to indicate which were the 35 most important icons in their opinion. This book is the result of this deliberate process.

De Canon van de Nederlandse ruimtelijke ordening, CanonRO.nl, is een gezamenlijk initiatief van de Rijksoverheid en de vereniging voor professionals op gebied van ruimtegebruik NIROV. In 2009 vonden in het hele land werksessies plaats. Tijdens deze sessies, maar ook via de website www.canonro.nl, werden ideeën voor 120 potentiële iconen aangedragen. De 75 meest favoriete iconen zijn voorgelegd aan een vakjury, voor reflectie en verdere selectie, om aan te geven welke 35 iconen volgens hen de belangrijkste zijn. Het resultaat daarvan is dit boek.

Redactie / Editor: Tom Maas, Ministry of Infrastructure and the Environment
Vormgeving / Design: Molotov Grafische Vormgeving, Den Hoorn

Foto's / pictures:

Beeldbank Rijkswaterstaat: 2 (s), 6, 13, 14 (s), 30; Beeldbank IenM: 28 (s); Peter Hoeks: 24; Kennisplein Mooi Nederland: 16; Jan Kranendonk, Nationale Beeldbank: 34; Menno Kuiper, ministerie IenM: 8, 10, 15 (s), 17, 19, 22, 23, 27, 35; Wil Meinderts, Buiten-Beeld: 15; Onderwijsgek, wikimedia: 9; Projectbureau NHW: 8 (kaart/map); Rob Poelenjee, beeldbank Atlantis, ministerie IenM: 1, 14, 21, 32; Chrys Steegmans: 20; Siebe Swart: 2, 28, 29; Slagboom en Peeters Luchtfotografie BV: 5; Vereniging Nederlands Cultuurlandschap: 33; Vermaas: 7; Jan Vrijhof, Geheugen van Nederland: 18; Wakker Dier, Menno Herstel: 31; What's up with Amsterdam: 26; Bing Maps: 25; Google Maps Street View: 26 (s)

De nummers verwijzen naar iconen / the numbers indicate icons.

Voor zover reproductierechten niet correct zijn geregeld kunnen rechthebbenden contact opnemen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. / Contact the Ministry of Infrastructure and the Environment in case copyrights are not handled right.

Dit is een uitgave van het / Published by

Ministerie van Infrastructuur en
Milieu /
Ministry of Infrastructure and the
Environment

Postbus / PO Box 20901
2500 EX Den Haag / The Hague
www.rijksoverheid.nl/ienm

September 2012