

De staat van de ruimte 2007

Nederland zien veranderen

DE STAAT VAN DE RUIMTE 2007 NEDERLAND ZIEN VERANDEREN

Wim Derksen
Anton van Hoorn
Han Lörzing
Siebe Swart
Joost Tennekes

NAi Uitgevers, Rotterdam
Ruimtelijk Planbureau, Den Haag
2007

INHOUD

BEVINDINGEN

Nederland zien veranderen 9

Inleiding 11

Zien en kijken 12

Ideaalbeelden als bril voor een veranderend

Nederland 14

Heldere scheiding tussen stad en land 17

De binnenstad is het hart van de stad 20

De gemengde buurt 22

De stedelijke uitbreiding als maquette 25

Wegen als symbool van ruimte en vrijheid 27

Het idyllische platteland 29

Ongerepte natuur 32

Een tussenbalans 33

Zoektocht naar ideaalbeelden 35

VERDIEPING

Veranderend beeld 41

Veranderend ruimtegebruik 59

De Nederlandse ruimte als podium van groei 59

Metten van ruimte: legenda als ordening van

Nederland 62

Metten is zien: het meetinstrument als drager van

idealen 63

Metten van gebruik: maatschappij als legenda

voor ruimte 65

Conclusie 67

Heldere scheiding tussen stad en land 79

Het ideaal- en het schrikbeeld 79

Ideaalbeeld in beleid 79

De praktijk 80

Confrontatie 82

De binnenstad is het hart van de stad 89

Het ideaal- en het schrikbeeld 89

Ideaalbeeld in beleid 91

De praktijk 91

Confrontatie 93

De gemengde buurt 99

Het ideaal- en het schrikbeeld 99

Ideaalbeeld in beleid 99

De praktijk 101

Confrontatie 104

De stedelijke uitbreiding als maquette 111

Het ideaal- en het schrikbeeld 111

Ideaalbeeld in beleid 111

De praktijk 113

Confrontatie 115

Wegen als symbool van ruimte en vrijheid 123

Het ideaal- en het schrikbeeld 123

Ideaalbeeld in beleid 123

De praktijk 126

Confrontatie 127

Het idyllische platteland 135

Het ideaal- en het schrikbeeld 135

Ideaalbeeld in beleid 135

De praktijk 136

Confrontatie 138

Ongerepte natuur 147

Het ideaal- en het schrikbeeld 147

Ideaalbeeld in beleid 147

De praktijk 148

Confrontatie 150

Literatuur 155

Over de auteurs 159

Bevindingen

- Velen zien Nederland in snel tempo veranderen. Het 'zien veranderen van Nederland' veronderstelt een bepaalde manier van kijken. Door aandacht te schenken aan het kijken kan de lezer meer zien. Om die reden maken we hier de *Staat van de Ruimte* op aan de hand van ideaalbeelden over de ruimte. Dit laat onverlet dat over ideaalbeelden nimmer consensus bestaat en dat ideaalbeelden altijd in de tijd verschuiven, alleen al omdat de werkelijkheid verandert.
- De *heldere scheiding tussen stad en land* is aan het verdwijnen, of is zelfs al verdwenen. Met name in de Randstad ontstaan stedenwolken, maar ook elders gaan steden en dorpen op in het tussenland van de volgende stad. Zo ontnemt het tussenland ons op veel plaatsen het zicht op de volgende stad.
- *Was de (historische) binnenstad altijd het hart van de stad*, de laatste decennia hebben steden zich verbreed tot stadsgewesten met meerdere centra die hun eigen voorzieningen hebben. Deze nieuwe centra zijn neven-geschied, en niet ondergeschikt, aan de oude binnensteden, en hebben een eigen profiel. De oude binnensteden staan steeds meer in het teken van funshoppen en uitgaan.
- Van (werkelijk) *gemengde buurten* is in Nederland geen sprake. De Vinexwijken zijn vooral het domein geworden van allerlei gradaties van middenklasse. Lage inkomens en allochtonen blijven zich concentreren in bepaalde wijken, al neemt de segregatie van deze buurten niet verder toe. De rijke autochtonen daarentegen wonen steeds meer gesegregeerd. Ook van de schrikbeelden van *getto's* en *gated communities* is in Nederland echter geen sprake.
- Hoezeer het denken over stedelijke uitbreiding de afgelopen decennia ook is veranderd, toch worden nieuwe wijken nog steeds aangeboden als totaalpakket. Dat komt doordat het met name de projectontwikkelaars zijn die het bouwproces beheersen. Burgers hebben lange tijd baat gehad bij deze *stedelijke uitbreiding als 'maquette'*. Toch zijn er steeds meer mensen die liever zelf hun huis zouden laten bouwen om daarmee een kleine bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van hun stad.
- De Nederlandse snelwegen zijn in rap tempo volgelopen. Fysieke en visuele congestie hebben plaatsgemaakt voor *wegen als symbool van ruimte en vrijheid*. De files verhinderen de doorgang en de snelle ontwikkeling van de bebouwing langs de wegen ontnemt de automobilist zijn uitzicht.
- Het Nederlandse landschap is de laatste decennia aanzienlijk veranderd. Enerzijds komt dit door de schaalvergroting en de industrialisering van de landbouw, anderzijds door de voortgaande verstedelijking. Maar ook de

consumptie van het landschap door de burger heeft ertoe bijgedragen. Het *idyllische platteland* verdwijnt uit beeld door de vele recreanten, die daarnaar juist op zoek zijn.

- In Nederland is er de laatste decennia veel natuur bij gekomen. Het ideaalbeeld van *de ongerepte* natuur lijkt zelfs op veel plaatsen dicht te worden benaderd. Met de nadruk op 'lijkt', aangezien al die 'ongerepte natuur' door mensenhanden is gecreëerd. Terwijl de mens in het schrikbeeld juist wordt gezien als de vernietiger van de 'ongerepte natuur', blijkt deze daarvan juist de schepper te zijn.
- Aan bijna al deze veranderingen in het beeld van Nederland ligt het veranderende gedrag van de burger ten grondslag, en met name de toegenomen welvaart, de toegenomen individualisering en het toegenomen autogebruik. Het is de burger die buiten de stad wil wonen of recreëren, de automobilist die de files veroorzaakt, de ondernemer die zich langs de snelweg vestigt en de boer die de schaal van zijn bedrijf moet vergroten.
- Het blijkt dat de gepresenteerde ideaalbeelden zich één voor één goed laten herkennen in het beleid en de verschillende beleidsnota's. Daarmee krijgt de analyse een breder gewicht. Meerdere ideaalbeelden die nog steeds in veel beleidsnota's zijn terug te vinden, verdwijnen immers geleidelijk uit beeld of zijn nog nimmer werkelijk in beeld geweest.
- Dat roept de vraag op of ideaalbeelden nog steeds als wensbeeld moeten gelden, en zo ja: welke. Wie een effectief beleid wil voeren, heeft in ieder geval behoefte aan een hedendaagse bril; een nieuwe werkelijkheid vraagt soms om een vernieuwd ideaalbeeld. Daarbij moeten onomkeerbare maatschappelijke ontwikkelingen, op het gebied van economie, demografie en mobiliteit, het uitgangspunt vormen.

Inleiding

Nederland verandert snel. En dat valt velen op. Plotseling gaat het publieke debat over de ruimte zwanger van begrippen als 'verrommeling' en 'Mooi Nederland'. Landschapsarchitect Adriaan Geuze protesteerde tegen de verrommeling van Nederland met het plaatsen van opblaaskoeien bij de uitvalswegen van enkele grote steden. De studie *Bloeiende bermen* van het Ruimtelijk Planbureau kreeg veel politieke aandacht, niet zozeer vanwege de oplossingen die werden aangereikt, maar als kristallisatiepunt van de maatschappelijke onvrede over de 'dozenstroop' langs de snelwegen. Pieter Winsemius liep op de valreep van zijn ministerschap nog te hoop tegen de lintbebouwing tussen Utrecht en Rotterdam. Rijksbouwmeester Mels Crouwel greep een interview in *NRC Handelsblad* aan om de verrommeling bovenaan de ruimtelijke agenda te plaatsen. En Jacqueline Cramer besloot als nieuwe minister van Ruimtelijke Ordening van meet af de strijd aan te binden tegen de verrommeling van Nederland. Het streven naar een 'Mooi Nederland' werd één van de belangrijkste pijlers van haar beleid.

Deze revival van de ruimtelijke ordening is in twee opzichten opvallend. Het debat over ruimtelijke ordening werd de laatste jaren, en zeker in Den Haag, gevoerd in procesmatige en niet-inhoudelijke termen. Het ging over de noodzaak van decentralisatie en over het inspelen op de wens van de burger door meer marktwerking te introduceren. Het ging over ontwikkelingsplanologie en later over gebiedsontwikkeling. Ruimtelijke ordening ging vooral over besluitvormingsprocessen, over het 'hoe'. De ruimtelijke ordening was de laatste jaren op rijksniveau verworden tot een vorm van ruimtelijke bestuurskunde, waarbij de vraag in welke richting de ruimte zich moest ontwikkelen, 'het wat', bijna buiten beeld was geraakt.

Ook in een ander opzicht is het debat over 'Mooi Nederland' opvallend. Bij ruimtelijke ordening ging het in vroegere tijden basaal om maatschappelijke ordening. Het ging om het versterken van de economische structuur, het ging om een rechtvaardige verdeling van kansen. En ook als het om de fysieke inrichting van Nederland ging, ging het toch vooral over concepten als gebundelde deconcentratie, compacte steden, bundelingsgebieden en netwerksteden. Bij ruimtelijke ordening sprak je niet in termen van 'netjes' of 'rommel'. Het 'beeld' van Nederland was een abstract beeld.

De discussie over de verrommeling van Nederland laat dus een interessante wending in het debat zien. Ruimtelijke ordening gaat weer over de inrichting van Nederland. De wat-vraag heeft de hoe-vraag van het eerste plan verdreven. En daarbij ligt het accent minder dan vroeger op grote maatschappelijke vragen, op vragen van maatschappelijke ordening, maar veeleer bij het 'zien' veranderen van Nederland, om de 'schoonheid van Nederland'. Daarbij gaat het bovenal om een 'gevoel'; in het algemeen wordt de term verrommeling weinig gespecificeerd. Verrommeling staat vooral voor 'lelijk', verrommeling is bovenal de tegenhanger van 'Mooi Nederland'. Juist omdat processen en procedures de ruimtelijke ordening de laatste jaren zo domineerden, lijkt het

protest tegen de verrommeling dan ook niet alleen een protest tegen de teloorgang van het Nederlandse landschap, maar ook een protest tegen de teloorgang van de ruimtelijke ordening.

Vanwege het actuele debat in beleidskringen over het veranderende beeld van Nederland staat *De Staat van de Ruimte*, die het Ruimtelijk Planbureau periodiek uitbrengt, ditmaal in het teken van het zien veranderen van Nederland. Daarbij spreken wij geen oordeel uit over de vraag wat onder 'mooi' of 'lelijk' moet worden verstaan of over de vraag of Nederland 'lelijker' wordt. Dat is niet de rol van een planbureau. We betrekken geen positie in het debat over verrommeling en over Mooi Nederland. Wij willen slechts, ter wille van het politieke debat, dat door anderen behoort te worden gevoerd, laten zien hoe Nederland verandert.

Zien en kijken

Wat weten we van de visuele veranderingen van Nederland? Daarover is in ons land niet heel veel in beeld gebracht. In België daarentegen heeft men bij toeval de beschikking over een fotoarchief waarin de veranderingen van met name het Belgische landschap fraai zijn gedocumenteerd, te beginnen met een verzameling foto's uit het begin van de twintigste eeuw, van de hand van Jean Massart. Vanaf dezelfde plekken waar Massart – een deskundige op het gebied van landschapskunde en natuurbescherming – fotografeerde, zijn in 1980 en 2003 opnieuw foto's gemaakt (Uyttenhove 2006). De visuele veranderingen in het landschap die deze foto's laten zien, zijn enorm, met name tussen 1980 en 2003. Helaas moeten we het in Nederland doen zonder zo'n systematische bron van kennis. Wij zullen de visuele veranderingen van Nederland bovenal aan de hand van andere data moeten laten zien.

In dit verband is het goed om twee soorten visuele veranderingen te onderscheiden: enerzijds veranderingen in de *morfologie*, de fysieke verschijningsvorm, van de ruimte en anderzijds veranderingen in het *gebruik* van de ruimte: wat zie je mensen in die ruimte doen. Door beide soorten veranderingen verandert het beeld van Nederland. Morfologische en functionele veranderingen gaan overigens vaak hand in hand. Met bijvoorbeeld de aanleg van een nieuw bos, van nieuwe snelwegen, van nieuwe woonwijken, van nieuwe bedrijventerreinen verandert de morfologie van het landschap. Tegelijkertijd verandert het gebruik van de ruimte: het bos wordt gebruikt voor recreatie, de snelwegen worden in gebruik genomen door automobilisten en de nieuwbouwwijk wordt een klein stukje stad. Zonder het gebruik zou het nieuwe Nederland er heel anders uitzien.

Niettemin verandert het beeld van Nederland ook als alleen de morfologie van de ruimte of alleen het gebruik van die ruimte door de mens verandert. Met het aanleggen van dijken of het hermeanderen van beken verandert alleen de morfologie, niet het gebruik. Andersom kan de morfologie van de ruimte onveranderd blijven, terwijl het gebruik wél verandert; ook dit kan grote visuele gevolgen hebben. Zo hebben de snelwegen uit de jaren zestig van de fraaie foto's van Cas Oorthuys, met een enkele auto, plaatsgemaakt

voor overvolle wegen met files. Zo hebben vele kantoren aan de Amsterdamse grachten plaatsgemaakt voor appartementen. Zo zijn de steden in de zomer vol met terrassen, in tegenstelling tot enkele decennia geleden. En op het platteland worden steeds meer voormalige boerderijen opgekocht door stedelingen die er rust zoeken, soms alleen voor het weekend maar vaak ook permanent. Op zich verandert er aan die boerderij in de regel niet zo veel. En toch verandert de 'ruimte', omdat de boerderij zo anders wordt gebruikt. Geen trekker meer op het erf, geen rommel, geen openstaande staldeuren, maar een Range Rover, een mooi aangelegde tuin met borders en de deur zit zelfs op slot. En naast de boerderij bakenen witte hekken het trapveldje van het hobbypaard af. Er is zelfs sprake van een hausse van hobbypaarden, een nieuwe 'horsificatie' van Nederland, in de woorden van de rijksadviseur voor het landschap, Dirk Sijmons.

Het lijkt een bijna objectieve weergave van een veranderend Nederland. Niets is echter minder waar. Wat je ziet, hangt af van de bril waarmee je kijkt. Naast het visuele element is er bij het waarnemen sprake van een mentale dimensie. De voorstellingen van de ruimte zijn als het ware mentale constructies, waarmee wij onszelf in de ruimte oriënteren. Auke van der Woud (2006) haalt Schopenhauer aan: 'Dat het objectieve bestaan der dingen afhankelijk is van iemand die zich van die dingen een voorstelling maakt en dat de objectieve wereld dus slechts als voorstelling existeert, is geen hypothese, nog minder een machtspreuk, of zelfs geen paradox om een boom over op te zetten. Het is de zekerste en simpelste waarheid.' En in de woorden van Van der Woud zelf: 'Zo scheppen wij van kind af aan de wereld als onze subjectieve, cultureel bepaalde werkelijkheid' (Van der Woud 2006: 19). Derhalve is het kijken naar de ruimte een cultureel bepaalde activiteit. Normen en waarden bepalen hoe wij de ruimte waarderen, evenals de veranderingen die daarin optreden.

Onze normen en waarden voor de ruimtelijke inrichting zijn neergeslagen in ideaalbeelden van Nederland, met schrikbeelden als hun tegenhanger. Die ideaalbeelden zijn terug te vinden in beleidsnota's, maar ook in het denken van burgers. Enige jaren geleden voerde Milieudefensie bijvoorbeeld actie voor de 'groene lijn', als virtuele verdedigingslinie tegen het schrikbeeld van de oprukkende verstedelijking. Een actie die veel weerklank vond onder de bevolking. In de ruimtelijke ordening herkennen we hetzelfde ideaalbeeld in alle pogingen om stad en land helder van elkaar gescheiden te houden. We zouden kunnen zeggen dat 'Het gezicht op Haarlem' van Van Ruisdael (ca. 1670-1675) zowel voor burgers als voor beleidsmakers nog steeds als ideaalbeeld geldt: een vlak landschap met veel lucht erboven, en op de achtergrond een scherp afgebakende stad. Zo zag Nederland er eeuwenlang uit en zo zouden velen het graag nog zien. 'Tussenland' en verrommeling vormen hier de tegenhanger, het schrikbeeld. Met 'tussenland' wordt verwezen naar het onduidelijke overgangsgedebied tussen stad en land dat noch stad noch land is (Frijters e.a. 2004).

Ook over het ideaalbeeld voor de binnenstad lijken velen het met elkaar eens te zijn: de oud-Hollandse stad, met haar grachtengordels, haar lage gebouwen opgetrokken uit donkere baksteen. Rotterdam en Middelburg mogen beide in de Tweede Wereldoorlog hun stadscentra hebben verloren, velen zullen de binnenstad van Middelburg momenteel meer waarderen dan die van Rotterdam. Immers, de eerste is herbouwd naar het oude ideaalbeeld van de Nederlandse stad, terwijl Rotterdam indertijd juist heeft gekozen voor een nieuw ideaalbeeld, dat voor velen nog steeds een schrikbeeld is. Het ideaalbeeld zien we ook terugkomen in de nieuwbouw. Denk aan de Vinexwijk Brandevoort in Helmond, aan Almere Haven en aan het stadje dat niet eens vaste bewoners heeft: Esonstad in de buurt van Dokkum in het noorden van Friesland; alle gebouwd naar het oud-Hollandse ideaalbeeld.

De voorbeelden laten zich eenvoudig met andere aanvullen. De ruimte is niet in één of twee ideaalbeelden te vatten. Zo bestaat 'Mooi Nederland' uit een compilatie van ideaalbeelden, en 'verrommeling' uit een compilatie van schrikbeelden. Dat maakt de discussie over beide begrippen ook zo complex: welke ideaalbeelden en welke schrikbeelden heeft degene die deze begrippen bezigt, letterlijk voor ogen? Gaat het bij Mooi Nederland om de oud-Hollandse steden, om Nederland als delta op de rand van de zee, om de beschikbaarheid van 'echte' natuur, om het aloude polderlandschap van het Groene Hart of om het ideaalbeeld van het boerenland van 1900? En gaat het bij verrommeling om de vervagende grenzen tussen stad en land, om het samen klonteren van de steden in het westen van het land tot stedenwolken, om de wegwijnende snelwegpanorama's en de nieuwe dozenstroop langs de snelwegen? Of gaat het slechts in het algemeen om het verdwijnen van rust en stilte?

Idealbeelden als bril voor een veranderend Nederland

Door ideaalbeelden te beschouwen als een kristallisatiepunt van opvattingen over de ruimte, mogen tegelijkertijd twee dingen duidelijk zijn. Ten eerste bestaat over ideaalbeelden nimmer consensus, hoeveel steun een ideaalbeeld ook onder burgers en beleidsmakers mag genieten. Ten tweede zijn ideaalbeelden, evenals normen en waarden, altijd in beweging. Ze verschuiven, alleen al omdat de werkelijkheid verandert. Op beide elementen gaan we in het onderstaande nader in, alvorens we zeven ideaalbeelden willen aanreiken, als een bril om de verandering van Nederland beter in beeld te krijgen.

Helaas is over ideaalbeelden voor de ruimte weinig systematisch onderzoek voorhanden. Het zou vooral boeiend zijn om de verschillen tussen de ideaalbeelden van beleidsmakers en die van gewone burgers in kaart te brengen. Het is niet boud te veronderstellen dat de voorkeur voor de modernistische stedenbouw van de twintigste eeuw vooral een voorkeur van de beroepsgroep en van beleidsmakers is geweest en veel minder van de burger. In dat opzicht lijkt de consensus over (de ideale) stedenbouw tussen beleidsmakers

en burgers momenteel groter. De overgang naar het woonerf in de jaren zeventig van de twintigste eeuw bracht de beleidsmakers al meer in de buurt van de voorkeuren van de burgers. En met de opkomst van de jarenertigwijken die tegenwoordig alom worden gebouwd, kunnen beleidsmakers en burgers elkaar bijna de hand reiken.

Ook uit reacties in en van de media over de verrommeling van het Nederlandse landschap kunnen we opmaken dat de ideaalbeelden van de beleidsmakers zeker niet haaks staan op de ideaalbeelden van het publiek. Dat is ook niet geheel verwonderlijk, aangezien dergelijke ideaalbeelden onderdeel zijn van de bredere cultuur. Dat Nederland ('geordend') en België ('rommelig') ruimtelijk zo'n verschillende ontwikkeling hebben doorgemaakt, kan niet alleen aan een ander beleid worden toegeschreven. Het gaat ook om een fundamenteel andere manier van kijken naar de ruimte die burgers én beleidsmakers in beide landen hebben. Beleidsmakers en burgers maken deel uit van eenzelfde cultuur. Daarnaast is er vanzelfsprekend een wisselwerking. Het beleid beïnvloedt het denken van burgers en de wensen van burgers vinden hun doorwerking in het beleid. Dit neemt niet weg dat er tussen burgers en beleidsmakers grote verschillen in ideaalbeelden kunnen bestaan, om nog maar niet te spreken over de verschillen in ideaalbeelden tussen burgers onderling.

Daarnaast zijn er verschillen in de tijd. Sommige ideaalbeelden lijken tamelijk constant, andere veranderen gaandeweg. Soms zijn dergelijke verschuivingen binnen één nieuwbouwwijk te zien, zoals in de Merenwijk in Leiden. Men startte met het bouwen van grootschalige flats om daarna – geheel in de geest van de jaren zeventig – over te stappen op de bouw van woonerven. Het modernisme had definitief plaats gemaakt voor wat Carel Weber later de 'neotruutigheid' zou noemen. De jaren negentig van de vorige eeuw brachten de Vinexwijken, waarin visuele variatie voorop kwam te staan (Lörzing e.a. 2006). De, ook in visueel opzicht, ideale woonwijk is dus steeds aan verandering onderhevig. Een ander voorbeeld vormen de hoogspanningsmasten: vinden we die tegenwoordig nog steeds lelijk of zijn we ze gaandeweg als een normaal onderdeel van het landschap gaan beschouwen? En waarom horen we niemand meer klagen over de hoogbouw in Amsterdam, terwijl een voorstel voor hoogbouw bij Station Slotervaart twintig jaar geleden bijna als heiligschennis werd ervaren?

In algemene zin geeft de ruimtelijke inrichting van Nederland in de loop der jaren een betekenisvolle verschuiving te zien, namelijk van ideaalbeelden naar schrikbeelden. In de naoorlogse jaren stond de ruimtelijke ordening in het teken van nieuwe polders en nieuwe snelwegen. Na de Februariramp van 1953 ging het over de Deltawerken. In de *Tweede Nota inzake de Ruimtelijke Ordening* uit 1966 werd de basis gelegd voor nieuwe steden, de latere groeikernen. Maar hoe idealistisch ook, het schrikbeeld van een ongebreidelde verstedelijking van Nederland had in de *Tweede Nota* al de overhand. Groeikernen werden niet gebouwd omdat we nieuwe steden wilden bouwen; nee, groeikernen werden gebouwd om de aantasting van het

open land tegen te gaan. In de daarop volgende nota's is het accent meer en meer komen te liggen op het beteugelen van ruimtelijke ontwikkelingen die niet aan de op dat moment heersende ideaalbeelden voldeden. Ongebreidelde suburbanisatie werd het dominante schrikbeeld.

De laatste nota in rij, de *Nota Ruimte*, wijkt in veel opzichten af van de voorgaande vijf. Het blauwdrukdenken wordt principieel verlaten, een centrale sturingsfilosofie wordt losgelaten. De nota schetst weinig nieuwe ideaalbeelden en lijkt ook de schrikbeelden te hebben verlaten. Hajer & Sijmons (2006) beklagen zich over een gebrek aan richting in de ruimtelijke ordening. Wie echter goed leest, merkt al gauw dat de *Nota Ruimte* nog steeds is gestoeld op de oude schrikbeelden van de voorgaande nota's.

Dat ideaalbeelden en schrikbeelden geleidelijk verschuiven, is overigens goed te begrijpen. Niet alleen verandert de cultuur, en daarmee de normen en waarden die gelden voor de ruimte; ook verandert de fysieke ruimte, mede door het gebruik dat wij ervan maken. Daardoor kunnen geleidelijk nieuwe ideaalbeelden ontstaan. Het voorbeeld van de stedeling die gelukkig is met zijn voormalige boerderij, is hier illustratief. Zou deze stedeling überhaupt zien dat de witte hekken die zijn hobbypaard omheinen, het oorspronkelijke landschap aantasten? Zou hij beseffen dat deze hobbypaarden niets te maken hebben met de werkknollen van eertijds? Of passen zijn paarden nu juist in het ideaalbeeld – bij een boerderij hoort een paard – dat hij van het platteland heeft? Hij belichaamt een nieuwe werkelijkheid met nieuwe idealen. Zo kunnen onze beelden van de ruimte zich geleidelijk aanpassen aan een veranderende omgeving.

Maar die aanpassing verloopt niet altijd zonder spanningen. Er kunnen belangrijke 'faseverschillen' optreden. Het is denkbaar dat de ruimtelijke werkelijkheid sneller verandert dan onze ideaalbeelden van de ruimte. Op zich is daar niets op tegen. Waarom zouden we niet elke ruimtelijke verandering mogen bezien in het licht van een vaste standaard? Anderszins is onvrede onvermijdelijk als we altijd terugverlangen naar een landschap dat definitief is verdwenen. Dan kijken we met de ogen van gisteren naar het snel veranderende Nederland van nu.

Het 'zien veranderen van Nederland' veronderstelt dus een bepaalde manier van kijken. Door aandacht te schenken aan het kijken kan de lezer wellicht meer zien. Om die reden formuleren wij in dit boek over de visuele veranderingen van Nederland zeven ideaalbeelden voor de ruimte:

- heldere scheiding tussen stad en land
- de binnenstad is het hart van de stad
- de gemengde buurt
- de stedelijke uitbreiding als maquette
- wegen als symbool van ruimte en vrijheid
- het idyllische platteland
- de ongerepte natuur

Deze ideaalbeelden zijn niet helemaal willekeurig gekozen. Ten eerste hebben ze bij voorkeur betrekking op de terreinen waar zich de grootste veranderingen hebben voorgedaan en waar zich (wellicht door faseverschillen) de grootste spanningen voordoen. Om die reden besteden we bijvoorbeeld weinig aandacht aan het veranderde gebruik van de meren. De snelle groei van de watersport stuit immers weinig tot niet op protest. Ten tweede hebben we ons waar mogelijk gebaseerd op beleidsbronnen. In het tweede deel van dit boek (de Verdieping) laten we zien hoezeer de gekozen ideaalbeelden zijn geworteld in het beleid. Voor het overige mag iedere lezer voor zich bepalen welk gewicht de ideaalbeelden hebben in zijn ideale beeld van Nederland.

Heldere scheiding tussen stad en land

De scheiding van stad en land is een heel herkenbaar ideaalbeeld van Nederland: een weids platteland biedt een helder zicht op steden en dorpen. 'Het Gezicht op Haarlem' van Jacob van Ruisdael staat hier model. Maar ook ver nadat de wallen en de muren rondom de steden waren geslecht, bleef het streven naar een heldere scheiding tussen stad en land dominant in het denken over de Nederlandse ruimte. Zo staat het modernistische Nagele al evenzeer model voor een oud ideaalbeeld. Nog steeds spreken we in Nederland niet over suburbane gebieden, hoewel ze er inmiddels al lang zijn (Zonneveld & Verwest 2006). En de heldere scheiding tussen stad en land gaat nog steeds zo ver dat het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zich bekommert om het (vitale) platteland, terwijl het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer met name de verstedelijking onder haar hoede heeft.

Waar de heldere scheiding van stad en land het ideaalbeeld is, is *urban sprawl* het schrikbeeld. In de ruimtelijke ordening verwijzen 'Amerikaanse toestanden' naar ongebreidelde verstedelijking, waarbij aan de randen van de steden, voor zover daarvan überhaupt nog sprake is, niets over is van de compactheid die de kern van de steden kenmerkt. *Urban sprawl* was de angst van de bestuurders die zich in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw geplaatst zagen voor een verwachte bevolkingsgroei tot twintig miljoen inwoners. Het was duidelijk dat de oude steden deze groei niet zouden kunnen opvangen. Zo ontstond het beleid gericht op 'gebundelde deconcentratie': de bevolkingsgroei moest worden opgevangen in nieuwe groeikernen, die al even helder van het platteland werden gescheiden als de oude steden. Na de gebundelde deconcentratie van de *Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening* kregen we de 'compacte steden' in de *Vierde Nota*, waarbij een nog grotere compactheid van de steden werd geplaatst tegenover een niet-verstedelijkt platteland. Suburbanisatie, zeker in ongebreidelde vorm, moest te allen tijde worden tegengegaan. Jan Pronk experimenteerde in de *Vijfde Nota* met de gedachte van 'rode contouren', die de grens tussen stad en land voor lang zouden moeten markeren.

Hoe scherper de grenzen op de kaart werden getrokken, hoe sneller de grenzen tussen stad en land in de praktijk vervaagden. Niet alleen werden de buitenwijken steeds groener en nam tegelijkertijd de bevolkingsdichtheid in het omliggende platteland toe, waardoor de overgangen tussen stad en land geleidelijker werden en de grenzen steeds vager. Ook ontwikkelde zich in de laatste decennia aan de randen van de steden een steeds omvangrijker tussenland, een gebied dat noch als stad noch als platteland valt te omschrijven (Frijters e.a. 2004). Wij doelen hierbij op de afwisseling van bedrijventerreinen, snelweglocaties, nieuwbouwwijken, opgeslokte dorpen, meubelboulevards, weidewinkels en recreatieterreinen, die we tegenwoordig passeren als we vanuit de stad onderweg gaan naar de rust van het platteland. De Duitse taal kent hiervoor het prachtige begrip *Zwischenstadt* (Sieverts 1999). Niet zelden loopt dit tussenland van verschillende steden tegenwoordig in elkaar over. De steden gaan daarmee op in stedenwolken. En daar bedient het Vlaams ons met het prachtige begrip 'nevelstad'. Het enige open gebied van enige omvang in de Noordvleugel van de Randstad, van Beverwijk tot aan het Gooi, is inmiddels de luchthaven Schiphol; dat is te danken aan een ingewikkeld net van geluidscontouren rondom de luchthaven. En het enige open gebied in de Zuidvleugel is het reeds in 1970 tot bufferzone aangewezen Midden-Delfland. Vanaf Wasse-naar, Den Haag, Zoetermeer, Zevenhuizen, Westland, Rotterdam, inclusief de Maasvlakte, eindigt de 'aaneengesloten bebouwing' pas na Dordrecht. Dit alles neemt niet weg dat we nog steeds proberen nieuwe wijken aan de randen van de voormalige steden harde grenzen te geven waar ze het veen-weidegebied raken. Deze harde randen nemen het gevoel van tussenland en stedenwolken echter niet weg, omdat ze zozeer tijdelijkheid uitstralen. Bovendien kan die ene harde grens de horizonvervuiling en het voortschrijdende tussenland in de directe omgeving niet verbloemen. Het blijft een paradox: harde randen symboliseren 'planning' en planning heeft altijd de dreiging dat er verder wordt gepland.

Hoewel er van Amerikaanse toestanden in Nederland zeker geen sprake is, is het ideaalbeeld van een heldere scheiding tussen stad en land bij veel steden toch een vervlogen ideaalbeeld geworden. Met name in de morfologie van de Randstad dienen de stedenwolken zich aan, maar ook elders gaan steden en dorpen op in het tussenland van de volgende stad. En op veel plaatsen ontnemt het tussenland ons het zicht op de oorspronkelijke stad. Overigens zij ter relativering gezegd dat zelfs buiten de Middeleeuwse stadsmuren en wallen al sprake was van tussenland (Rutte & Van Engen 2005). Wat dat betreft heeft de suburbanisatie een lange geschiedenis.

Wij allen hebben als gebruiker deel gehad aan de vervaging van de grenzen tussen stad en land. De Nederlandse bevolking is fors gegroeid, zij het minder dan indertijd werd voorzien. En met name het aantal huishoudens is toegenomen, door een proces van 'gezinsverdunding' waardoor ook op dit moment nog steeds een grote behoefte aan nieuwe woningen blijft bestaan. Door de toegenomen welvaart kan de gemiddelde Nederlander zich steeds grotere

huizen permitteren en kunnen steeds meer mensen het ideaal van een huis met een tuin realiseren. Het is echter vooral de combinatie van het steeds grotere aantal huishoudens, de economische groei én het algemene bezit van een auto dat tot verdergaande suburbanisatie heeft geleid. Velen zijn tegenwoordig in staat om op enige afstand van hun werk een woonstek te kiezen. Of zoals planologen zeggen: de vestigingsplaatskeuze van gezinnen wordt in toenemende mate bepaald door consumptie- in plaats van productiefactoren (Van der Cammen & De Klerk 2003: 173).

Daarnaast maakt de auto al die voorzieningen en diensten in het tussenland voor iedereen bereikbaar. Met steeds meer huishoudens die meer dan één auto bezitten, zal deze ontwikkeling in de komende jaren alleen nog maar doorzetten. Burgers wonen niet meer óf in een stad óf op het platteland; de meeste burgers wonen in stadsgewesten die rondom de grote steden zijn ontstaan (Van Oort e.a. 2006; Ritsema van Eck e.a. 2006; Asbeek Brusse e.a. 2002). Voor een overzicht van deze maatschappelijke ontwikkelingen die de 'deconcentratie' van de stad hebben bevorderd verwijzen we naar het hoofdstuk 'Veranderend ruimtegebruik' in de Verdieping.

Het succes van het ruimtelijk beleid, zo sterk gericht op de heldere scheiding tussen stad en land, is hier moeilijk vast te stellen, met name vanwege een gebrek aan 'controlegroep'. Toch mogen we stellen dat het ruimtelijk beleid met het ontwikkelen van groeikernen ('gebundelde deconcentratie') aanvankelijk redelijk succesvol is geweest. In de laatste twintig jaar echter is het succes van het beleid minder evident; de verschillende voorbeelden daarvan zijn aan de orde geweest. De scheiding tussen stad en land werd steeds minder helder. Zelfs de meeste Vinexwijken hebben het idee van stedenwolken eerder versterkt dan dat zij daartegen een dam hebben opgeworpen, hoewel dat wel een oogmerk van het Vinexbeleid was.

Bovendien kan men zich afvragen of het nastreven van een mooi ideaalbeeld beleidsmakers ook blind heeft gemaakt voor onvermijdelijke ontwikkelingen. Waar de Nederlandse ruimtelijke ordening bekend staat om zijn 'orde', lijkt het 'tussenland' tussen stad en land min of meer toevallig te zijn ontstaan. Steeds is een 'laatste' puzzelstukje aan de stad toegevoegd, waardoor de samenhang in het tussenland lijkt te ontbreken. Dat roept de vraag op waar de overheid was. Het lijkt wel of het tussenland pas aandacht krijgt als het er al lang is. Eén voorbeeld: de omgeving van het Prins Clausplein, een knooppunt van snel- en spoorwegen, mist elke structuur. De laatste open ruimte wordt inmiddels opgevuld met een nieuw stadion voor ADO Den Haag. Heeft de overheid hier geen kansen laten liggen, omdat het gebied als tussenland lange tijd gewoonweg is vergeten?

Hier lijkt dus sprake te zijn van een faseverschil: het ideaalbeeld van de beleidsmakers is niet alleen door de ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen steeds meer uit beeld geraakt, het lijkt ook sleets te zijn geworden. Het zou een reden kunnen zijn om na te denken over nieuwe ideaalbeelden voor stad en land. Of is ook dit begrippenpaar al zodanig verouderd dat daarmee geen grip kan worden gekregen op de huidige werkelijkheid?

De binnenstad is het hart van de stad

De binnenstad, met zijn openbare gebouwen, winkels, horeca, theaters, concertzalen en markten, is dé ontmoetingsplaats voor de inwoners van de stad, en van het omliggende gebied. Althans dat is het ideaalbeeld. Een ideaalbeeld van een binnenstad die wordt gekenmerkt door de menging van functies zoals winkelen, wonen en werken; de binnenstad als plaats bij uitstek voor de sociale ontmoeting. Het stadscentrum heeft dan ook de hoogste plaats in de rangorde van stedelijke voorzieningen (Van der Cammen & De Klerk 2003: 182). Men vindt er de echt gespecialiseerde winkels en de werkgelegenheid, met name in de zakelijke dienstverlening. Openbare gebouwen als kerken en raadhuisen geven identiteit aan die binnenstad.

Tegenover dit ideaalbeeld staat het schrikbeeld van de verlaten en kwijnende binnenstad. Aanvankelijk, in de jaren vijftig en zestig van de twintigste eeuw, werd dat schrikbeeld bestreden met verkeersdoorbraken om de binnenstad bereikbaar te houden voor de nieuwe stroom aan auto's. Tegelijkertijd werd daarmee de aantrekkelijkheid van de binnenstad soms heftig geschaad; denk aan het dempen van de Catharijnesingel in Utrecht en de bouw van het Prins Bernardviaduct in Den Haag. Pas in de jaren zeventig drong het besef door dat die kille verkeersdoorbraken de ideale binnenstad eerder schaadden dan dienden. De cityvorming – het verschijnsel dat een binnenstad vrijwel uitsluitend als zakencentrum dient en de woonfunctie verliest – werd synoniem voor het schrikbeeld: een surplus aan kantoren en een gebrek aan levendigheid in de avonduren.

In latere jaren was het beleid van de overheid om binnensteden als hart van de stad te behouden, in veel opzichten succesvol. Van kwijnende binnensteden is bijna nergens meer sprake. Dit geldt zeker voor de historische binnensteden; in verschillende groeikernen daarentegen is de centrumvorming minder florissant, met het centrum van Lelystad als ultieme voorbeeld. De opkomst van megawinkels aan de randen van de steden is met succes vertraagd. De rijksoverheid stimuleerde A-locaties voor kantoorvestigingen in de nabijheid van stadscentra, en de centrale stations in de grote steden werden gedurende het laatste decennium 'sleutelprojecten': de renovatie van inmiddels verouderde stationsgebouwen ging gepaard met de planning van vele vierkante meters vloeroppervlak voor wonen en werken.

Hoe goed het met veel binnensteden ook gaat, in een ander opzicht moet het beeld van de binnenstad als 'het hart van de stad' nadrukkelijk worden gerelativeerd. In alle steden zijn ook andere centra tot ontwikkeling gekomen, met hun eigen voorzieningen. Deze centra zijn nevens geschikt aan de oude binnenstad, en niet ondergeschikt, en hebben een eigen profiel. Meubel- en autoboulevards hebben zich ontwikkeld aan de randen van de steden, zeer bereikbaar voor de automobilist. De kantoren die bestemd waren voor de Amsterdamse binnenstad aan het IJ, hebben zich gevestigd aan de Zuidas en de kantoren die zich op de Kop van Zuid en in het centrum van Rotterdam hadden moeten vestigen, zitten inmiddels aan de voet van

de Brienoordbrug. *Shopping malls* ontwikkelen zich buiten de oude stadscentra (Evers e.a. 2005). Bioscopen worden in Amsterdam en Rotterdam gekoppeld aan voetbalstadions, ver buiten de binnenstad. Outletcentra ontstaan buiten de steden, zoals het geheel op zichzelf staande Bataviastad bij Lelystad. En Schiphol ontwikkelt zich tot een echte A-locatie: veel winkels, veel voorzieningen, veel vervoer, maar dan niet in de binnenstad en zelfs geheel zonder bewoners.

De binnensteden zelf zijn inmiddels sterk van karakter veranderd. Enerzijds heeft de filialisering van grote winkelketens ertoe geleid dat veel binnensteden op elkaar zijn gaan lijken. Anderzijds is er sprake van selectieve uitplaatsing: bepaalde winkels zijn weggetrokken (meubels, auto's) of zullen dat op korte termijn doen, mede ten gevolge van het winkelen op internet (witgoed, bruingoed, reisbureaus) (Weltevreden 2007). Andere functies zijn gebleven, zoals de openbare gebouwen. Raadhuisen vindt men nog altijd in de binnenstad. Daarnaast is de recreatieve functie van de binnenstad enorm versterkt. Het historische karakter is het *unique selling point* van de binnenstad geworden. Funshoppen en uitgaan zijn tegenwoordig de belangrijkste functies voor de binnenstad (Van Engelsdorp Gastelaars & Hamers 2007), terwijl het doelshoppen (gerichte aankopen) zich veelal heeft verplaatst naar de randen van de steden, bij de afslag van de snelweg. De snelle boodschap (runshoppen) doen we in de binnenstad of in de eigen wijk.

Kortom, we gebruiken de binnenstad inmiddels anders. Daarmee hebben we zelf het ideaal van de binnenstad als enig hart van de stad naar de geschiedenis verwezen. Dit ideaalbeeld past niet meer bij het hedendaagse gedrag. We willen gemak, bereikbaarheid en kunnen heel goed leven met een stad die meerdere centra heeft. Zo is de oude concentrische en monocentrische stad met de binnenstad als het hart van de stad veranderd in een polycentrisch stadsgewest, of een polynucleaire metropool, zoals geografen zeggen. Van Hager & Reijndorp (2001) is de mooie uitspraak dat iedere burger tegenwoordig het centrum vormt van zijn eigen stadsgewest. De bereikbaarheid, en daarmee de automobilititeit, is daarbij een bepalende factor.

Beleidsmakers zijn zich van deze nieuwe werkelijkheid bewust. Zij weten dat de tijd van het mononucleaire stadsgewest voorbij is. De 'netwerkstad' en het 'stedelijk netwerk' zijn inmiddels bekende beleidsconcepten. Dit kan niet verbloemen dat diezelfde beleidsmakers soms de neiging hebben vast te houden aan het ideaalbeeld van de binnenstad als het enige hart van de stad. Zo lijken de sleutelprojecten rondom de stations in de centra van de grote steden onevenredig veel aandacht te krijgen. De projecten vorderen slechts langzaam en dat geldt met name voor de realisatie van de geplande kantoorlocaties (zoveel vraag naar kantoren is er nu ook weer niet). De aandacht voor de ontwikkeling van de Zuidas in Amsterdam vormt daarop een interessante uitzondering. De cityvorming rondom Schiphol lijkt daarentegen weer aan de aandacht van de overheid te ontsnappen, en het stedenbouwkundig ontwerp van de nieuwe winkelcentra aan de rand van de steden krijgt minder aandacht dan het verdient. Wie echter van meet af aan de komst van *shopping malls* accepteert, heeft meer kansen om de negatieve gevolgen

ervan tegen te gaan en meer kansen om het aanzien van deze malls acceptabel te maken (Evers e.a. 2005).

De binnenstad mag in veel gevallen nog steeds het kloppend hart zijn van het gehele stadsgewest, stadsgewesten hebben tegenwoordig veel meer centra. Ook hier lijkt het ideaalbeeld de beleidsmakers soms blind te maken voor de ruimtelijke ontwikkelingen zoals die zich inmiddels hebben afgetekend. Daardoor krijgen sommige ontwikkelingen te weinig aandacht en lijkt elke uitplaatsing uit de binnenstad (eerst) als een verlies te worden ingeboekt.

De gemengde buurt

Soms vloeien ruimtelijke ideaalbeelden en normatieve afwegingskaders voor ruimteclaims geleidelijk in elkaar over. Zo is het ideaalbeeld van de gemengde buurt niet alleen een visueel maar nadrukkelijk ook een sociaal wensbeeld. Aanvankelijk, in de jaren vijftig van de twintigste eeuw, stond in het beleid het belang voorop van de vorming van sociale gemeenschappen, om mensen weerbaar te maken tegen de anonieme samenleving. Daar kwam vervolgens de wens bij om mensen met verschillende inkomens met elkaar te mengen, en nog later de wens om buurten een gevarieerde leeftijdsopbouw te geven. Vanaf de jaren zeventig en met name de jaren tachtig kwam het accent bij de gemengde buurt te liggen op de multiculturele buurt. Wit en zwart moesten zoveel mogelijk door elkaar wonen. Dat zou niet alleen leiden tot culturele verrijking (winkels van allochtonen), vooral ook werd de buurt hier bij uitstek gezien als integratiekader.

De gemengde buurt wordt in het algemeen gezien als een belangrijk middel om het isolement van de kwetsbaren in de samenleving te voorkomen, als motor van sociale cohesie. Zo wordt het isolement van bejaarden voorkomen door hen te midden van opgroeiende kinderen te laten wonen; het maatschappelijk isolement van de werkloze wordt voorkomen door ervoor te zorgen dat slechts een minderheid in een buurt werkloos is, en de integratie van de allochtoon wordt bereikt door hem in contact te brengen met de Nederlandse cultuur en bij uitstek de Nederlandse taal. Overigens gaat het bij bejaarden meer specifiek om het tegengaan van een sociaal isolement, terwijl het bij lagere inkomenscategorieën en bij etnische categorieën veel meer gaat om 'verheffing'. Voor hen wordt de gemengde buurt – terecht of onterecht – gezien als mogelijkheid om te komen tot volwaardige integratie door het verwerven van een baan.

De gedachte dat mensen door segregatie de kansen ontberen om maatschappelijk mee te doen, leeft met name vanaf 1950. Met golven is de buurtgedachte teruggekeerd in het publieke debat, het laatst met het rapport *Vertrouwen in de buurt* van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR 2005), al lag het accent daar meer op de coalitie die de overheid met de buurt zou moeten sluiten om het afnemende vertrouwen in overheid en politiek te keren. De gemengde buurt staat dus voor harmonie en sociale cohesie.

Tegenover het ideaalbeeld van de gemengde buurt staan twee soorten schrikbeelden. Enerzijds bestaat de angst voor het getto. Vergelijkingen met de Verenigde Staten worden hier al snel gemaakt, en de laatste jaren niet zonder reden ook met de Franse *banlieus*. Het getto staat niet alleen voor het ontbreken van autochtonen, maar ook voor een monocultuur van werkloosheid, verpaupering en brandende auto's. Het schrikbeeld van het getto staat voor conflict en uitsluiting. Maar er is ook een rijke tegenhanger van het ideaalbeeld van de gemengde buurt: de *gated communities*, de afgesloten woonblokken voor de rijken. Het is hier met name de privatisering van de publieke ruimte die wordt afgewezen. Ook dit schrikbeeld wordt toegeschreven aan de vs.

Wat laat de praktijk ons inmiddels zien? De tijd van segregatie van bejaarden in verzorgingstehuizen aan de rand van wijken en parken ligt alweer achter ons. Desondanks verschillen buurten sterk in de mate van vergrijzing; vooral de randgemeenten en de Vinexwijken kennen een jongere populatie. Segregatie van lagere inkomenscategorieën en segregatie van etnische categorieën zijn in de laatste decennia voor een belangrijk deel gaan overlappen. Allochtonen zijn sterk oververtegenwoordigd onder werklozen en onder lage inkomens. Van Amerikaanse getto's is overigens nergens sprake, alleen al omdat er in Nederland altijd sprake is van een combinatie van verschillende etnische categorieën. Daarnaast heeft de stadsvernieuwing de verkrotting voorkomen die vaak met getto's wordt geassocieerd.

Van werkelijk gemengde buurten is evenmin sprake. Hoewel het streven bij de Vinexwijken was te komen tot een evenwichtige spreiding over sociale woningbouw en vrije sector, is de Vinex (op voorhand) toch vooral het domein geworden van allerlei gradaties van middenklasse. Allochtonen daarentegen lijken een langzame trektocht door de stad te maken. Turken en Marokkanen woonden in Amsterdam in de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw vooral in de negentiende-eeuwse wijken rondom het centrum; inmiddels zijn ze doorgetrokken naar de naoorlogse nieuwbouwwijken. Hieraan ligt niet alleen een proces van *gentrificatie* van de wijken rondom het centrum ten grondslag (De Pijp): oude in verval geraakte stadsbuurten veranderen in specifieke woon-werkmilieus voor jonge hoogopgeleiden. Ook de stadsvernieuwing heeft kanslozen vaak opgejaagd naar wijken met nog wel betaalbare huren; dit ondanks het streven naar 'bouwen voor de buurt'.

Als er echter sprake is van segregatie, dan lijkt deze momenteel meer de rijke autochtonen dan de arme allochtonen te gelden (De Vries 2005). In de rijke buurten van de steden geldt het 'ons soort mensen' steeds meer, terwijl de door allochtonen gedomineerde buurten niet verder segregeren. Die laatste trend kan overigens gemakkelijk omslaan nu de suburbanisatie van allochtonen, met name van Surinaamse achtergrond, op gang blijkt te komen, als symptoom van integratie. Zo trekken veel Surinamers inmiddels van de Bijlmer naar Almere en van Rotterdam naar Capelle aan de IJssel. In de rijke buurten is van het schrikbeeld van de echte *gated communities* geen

sprake. Wel doet zich in Nederland een onverholven trend voor in de richting van exclusief wonen voor mensen met een goed inkomen. Het streven naar geborgenheid en identiteit speelt daarbij een grotere rol dan gevoelens van onveiligheid (Hamers e.a. 2007).

Het ideaalbeeld van de gemengde buurt mag in beleidsnotities nog opgeld doen, in de praktijk is daarvan nauwelijks sprake. Mensen hebben de neiging zich uit te sorteren, als ze daartoe de kans krijgen. Het beleid van de overheid is dan ook vooral symbolisch geweest, als uitdrukking van een te koesteren politieke wens, maar zonder veel effect. Woningcorporaties zijn ertoe aangezet bij woningtoewijzing beter te letten op 'leefstijl', om wijken niet verder te laten afzakken. Om een monocultuur van werkloosheid en armoede tegen te gaan is de Rotterdamwet aangenomen, die het mogelijk maakt mensen met lage inkomens uit bepaalde wijken te weren. Het effect van deze wet moet overigens nog worden afgewacht. Daar staat tegenover dat de overheid ook al lange tijd probeert het zogenaamde 'scheefwonen' tegen te gaan. Dit beleid is erop gericht om té rijke mensen uit té goedkope huurwoningen te verdrijven, hetgeen de overheid een besparing op de huurtoeslag kan opleveren. Met een dergelijk beleid worden echter alleen de (lagere) middeninkomens weggejaagd uit wijken met een omvangrijke sociale huursector. Niet menging maar uniformering is daarvan het gevolg.

Een gemengde buurt kan men ook proberen te bereiken door de fysieke homogeniteit te doorbreken door in armere buurten duurdere woningen en appartementen te bouwen. Dit beleid komt maar moeizaam van de grond, te meer daar weinig mensen met een hoger inkomen veel geld over hebben voor een woning in een armere buurt (Visser & Van Dam 2005). Momenteel lijkt het beleid dan ook al weer te kantelen: bij de herstructurering van buurten wordt meer aandacht geschonken aan de wooncarrières van mensen die reeds in de buurt wonen. Het lijkt beter hen langer aan de buurt te binden, ook als ze een groter huis kunnen bekostigen, dan in te zetten op het aantrekken van buitenstaanders met een veel hoger inkomen (VROM-raad 2006). Het is ook de vraag hoe zinvol het laatste is. Rijke eilanden in arme buurten leiden alleen in statistische zin tot een gemengde buurt en het isolement van kanslozen zal er niet meteen door worden verkleind (Van Kempen 2000; Musterd & Ostendorf 2000). Ander beleid, gericht op onderwijs en participatie op de arbeidsmarkt, lijkt hier kansrijker.

Waar het beleid vooral symbolisch is en uitdrukking van een politieke wens zonder groot effect, hebben maatschappelijke ontwikkelingen wél grote effecten. De veranderende samenstelling van buurten is een kwestie van immigratie, van welvaartstoename en welvaartsverschillen en van xenofobie. Maar ook van een toegenomen mondigheid van burgers, die steeds meer zelf bepalen waar ze willen wonen. Deze burgers vertonen in hun verhuisgedrag duidelijk andere ideaalbeelden dan de overheid. Daarbij kan de les gelden dat menging geen goed instrument is voor integratie, maar daarvan wel vaak het gevolg.

De stedelijke uitbreiding als maquette

Vroeger ontwikkelden veel steden en dorpen zich heel geleidelijk, met onregelmatige patronen tot gevolg. 'Organisch' wordt een dergelijke ontwikkeling wel genoemd. Als daarmee 'geleidelijk' en 'onregelmatig' wordt bedoeld, is dit begrip van toepassing. Als onder organisch echter 'ongepland' wordt verstaan, zou het ten onrechte worden gebruikt. Zelfs aan het ontstaan van de Middeleeuwse steden lag rationele planning ten grondslag. Zo bestaat het stadje Elburg in de grond uit een perfecte 'grid'. In latere tijden waren de Amsterdamse grachten een treffende symptoom van rationele planning. De woningen verschillen onderling weliswaar aanzienlijk, maar passen allemaal in eenzelfde stedenbouwkundig patroon. Zou men kunnen zeggen dat de architectuur hier organisch is en de stedenbouw gepland? In ieder geval was de burger vrij zijn eigen woning te bouwen binnen de door de overheid gestelde stedenbouwkundige regels.

In de twintigste eeuw zou de overheid zich veel meer gaan inlaten met de nieuwbouw van woningen; zeker na de Tweede Wereldoorlog, toen het woningtekort groot was. De mechanisatie van de bouw maakte het aantrekkelijk om nieuw woonwijken tot in detail te plannen. Reeds voor de Tweede Wereldoorlog werd er met systeembouw geëxperimenteerd, een praktijk die in de jaren 1950 en 1960 een grote vlucht nam. Het paste in de ideologie van die tijd.

De eerste decennia na de oorlog waren de hoogtijdagen van de maakbare samenleving en van de verzorgingsstaat. Cultureel lag er een duidelijke verbinding met het modernisme, dat binnen de wereld van architectuur en stedenbouw aan de planmatige uitbreidingen ten grondslag lag. Niets werd meer aan het toeval, of beter: aan de burger, overgelaten. Op het hoogtepunt van de maakbare samenleving moest de stedenbouw ertoe bijdragen dat de burger licht, lucht en ruimte zou krijgen. Bovendien diende de stedenbouw ertoe bij te dragen dat functies zo goed mogelijk werden gescheiden: geen fabrieken in woonwijken, en – ter vergroting van de veiligheid – een duidelijke scheiding tussen verkeersstromen en woondomeinen. De stedenbouw werd gezien als een proces van zorgvuldige, welhaast wetenschappelijke planning. Daarmee werd de maquette gaandeweg het symbool voor stedelijke uitbreiding.

Tegenover dat ideaalbeeld van de stedelijke uitbreiding als maquette stonden 'de Belgische toestanden'. Men doelde daarmee op de planloze verstedelijking die België in de afgelopen eeuw heeft doorgemaakt. De lintbebouwing, de individuele architectuur, het morsen met ruimte, het zijn allemaal elementen van het Belgische stedelijke landschap die een Nederlandse bezoeker meteen opvallen. Overigens bestaat in België onder beleidsmakers inmiddels een grote belangstelling voor de Nederlandse stedenbouw en worden de 'Belgische toestanden' ook in eigen land bepaald niet alleen als positief beoordeeld. De benoeming van respectievelijk Bob van Reeth en Marcel Smets tot Vlaams Bouwmeester is daarvan een duidelijk bewijs (Vlaams Bouwmeester 2005).

Overigens heeft het denken in Nederland sinds de hoogtijdagen van verzorgingsstaat en modernisme ook bepaald niet stil gestaan. De alomvattende plannen voor de stedelijke uitbreidingen leidden nogal eens tot een hoge mate van monotonie, massaliteit en monofunctionaliteit. De Bijlmer en de 'stempels' van Pendrecht staan symbool voor deze alomvattende planning. Al snel werden de naoorlogse wijken dan ook anders beoordeeld, ook in de wereld van de stedenbouw zelf. De 'neotruttigheid' en de woonerven van de jaren zeventig waren een duidelijke reactie. De hoogbouw van de maquettes werd nu vervangen door kleine blokjes.

In de Vinexwijken werd met succes de strijd aangebonden met de massaliteit en de monotonie. De Vinexwijken kennen veel meer variatie dan welke naoorlogse wijken ook (Lörzing e.a. 2006). Maar op één punt veranderde er weinig: er was immers sprake van een wel zeer geplande variatie. De variatie was geen onregelmatigheid die ontstond doordat burgers de vrijheid kregen om hun eigen woning vorm te geven. De variatie ontstond op de tekentafel door per groepjes huizen een andere architect aan te wijzen. Ook de herstructurering van de naoorlogse wijken, met alweer de Bijlmer als het grote voorbeeld, gaven wel een heel andere voorkeur voor stedenbouw te zien, maar de maquette bleef desalniettemin het uitgangspunt.

Een andere omslag in het denken vond zijn weg nog nauwelijks naar de tekentafel: de toenemende voorkeur voor multifunctionaliteit en functie-menging, internationaal sterk geïnspireerd door de bekende Amerikaanse stadsgeografe Jane Jacobs. 'Meervoudig ruimtegebruik' werd een vooraanstaand beleidsdoel (*Nota Ruimte*), maar werd nog nauwelijks praktijk in de stedenbouw en bij de aanleg van bedrijventerreinen (Sijmons 2002).

Wel was er protest, bijvoorbeeld van de kant van Carel Weeber, die het 'wilde bouwen' introduceerde. Het leidde tot experimenten waarbij kavels werden uitgegeven aan individuele burgers die met hun allerindividueelste bouwwerken vaak niet verder kwamen dan een simpele woning uit de catalogus. Op deze ongeplande stedenbouw kwam dan ook snel kritiek: een stedelijke structuur ontbrak en de architectuur voldeed niet aan de normen die binnen de architectenwereld gangbaar zijn ('boerderettes', 'notariswoningen' en andere voorbeelden van 'catalogusbouw'). Regie was nodig, maar het was nog onduidelijk aan hoeveel regels en voorschriften de particuliere bouw moest worden gebonden. Als experiment was de ontwikkeling van een nieuwe 'Amsterdamse gracht' op Borneo-eiland in Amsterdam geslaagder. Adriaan Geuze trad hier op als regisseur, de particulier was opdrachtgever voor zijn eigen woning. In Almere wordt momenteel verder geëxperimenteerd met particulier opdrachtgeverschap binnen gemeentelijke regie onder leiding van wethouder Adri Duivesteijn. De kavel lijkt weer de verbindende schakel te worden tussen architectuur en stedenbouw (Meyer 2006).

Hoezeer er ook sprake is van een omslag in denken, in de bouwpraktijk blijft het maquette-denken nog steeds dominant. Dat is op zich niet vreemd, gelet de wijze waarop het bouwproces is georganiseerd (Segeren 2007). Project-

ontwikkelaars hebben de stedelijke uitbreiding in hun greep. Daardoor krijgt de individuele opdrachtgever nauwelijks kans en is het aanbieden van een nieuwe wijk als totaalpakket het meest logische gevolg. Toch zijn er vele andere mogelijkheden. De behoefte aan 'landstedelijk wonen' – wonen in de nabijheid van stedelijke voorzieningen, maar in een dorps- en landelijke setting – biedt bijvoorbeeld goede mogelijkheden voor een veel grotere vrijheid voor de burger, terwijl oude stedenbouwkundige principes blijven gelden (Van Dam e.a. 2005).

Burgers hebben lange tijd baat gehad bij de stedelijke uitbreiding als maquette. Het woningtekort was groot en de 'maquette' liet zich gemakkelijk verenigen met massaliteit. Bovendien zijn veel burgers 'domweg' tevreden met hun nieuwbouwwoning in de Vinex. Toch bestaat er ook een duidelijk onvervulde behoefte aan particulier opdrachtgeverschap: 30 procent van de mensen zou graag zelf zijn eigen woning bouwen (Dammers e.a. 2007). Gelet op de welvaart en de mondigheid van de burger is te verwachten dat deze behoefte nog groter zal zijn als de mogelijkheden worden verruimd. Maar daarvoor zal de stedenbouw wel afscheid moeten nemen van haar ideaalbeeld. Het experiment in Almere – organische groei binnen stedenbouwkundige regels – met particulier opdrachtgeverschap zou achteraf wel eens hele grote consequenties kunnen hebben voor de stedenbouw in Nederland.

Wegen als symbool van ruimte en vrijheid

De auto is niet alleen het symbool van technische vooruitgang maar ook dat van individuele vrijheid. De automobilist kiest zijn eigen tijd en zijn eigen weg. Het wegennet, en in het bijzonder het snelwegennet dat bij uitstek op het autoverkeer is toegesneden, vormt de ruimtelijke uitdrukking van dit vrijheidsideaal. Niet alleen horen de wegen volop ruimte te bieden om je snel te kunnen verplaatsen, ze horen ook niet onderbroken te worden door passages door dorpen en steden.

Hoewel de snelweg vanuit het perspectief van de omstander misschien vaak als een ontsiering van het landschap werd gezien (asfalt), bood de weg de automobilist een mooi uitzicht op datzelfde landschap. Dit ideaalbeeld vindt zijn ultieme vertaling in het *Structuurschema Hoofdwegennet* uit 1966. Een ideaalbeeld van de weg als symbool van ruimte en vrijheid. Een ideaalbeeld dat, hoewel slechts de helft van alle in 1966 voorziene wegen ooit is gerealiseerd, tot op heden in het beleid overeind is gebleven.

Ook in de stad kreeg het ideaalbeeld van de ruime snelweg aanvankelijk veel steun, hetgeen resulteerde in verkeersdoorbraken en in ettelijke plannen om grachten te dempen. Na veel protest is dit (stedelijke) ideaalbeeld inmiddels verlaten.

In het ideaalbeeld voor de weg is er vooral ruimte: ruimte om te rijden en ruimte om te kijken. In het schrikbeeld ontbreekt die ruimte. De verstopte provinciale weg staat als het ware model voor dat schrikbeeld. Voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat is de provinciale weg het schrikbeeld

omdat de automobilist te veel wordt gehinderd, met name door de passages door steden en dorpen. Voor het ministerie van VROM vormt de provinciale weg het schrikbeeld als potentiële plek voor lintbebouwing: de volgebouwde provinciale weg die het landschap te zeer aantast.

Deze schrikbeelden lijken inmiddels heel dichtbij te zijn gekomen; de snelwegen is overkomen wat voor de provinciale wegen werd gevreesd. De Nederlandse snelwegen zijn in rap tempo volgelopen en het gevoel van weidsheid is op veel plaatsen verdwenen. Fysieke en visuele congestie verhinderen een gevoel van ruimte en vrijheid. De files verhinderen de doorgang en de snelle ontwikkeling van bebouwing ontnemt de automobilist zijn uitzicht. De leesbaarheid van de wegen verdwijnt door een overdaad aan borden, verlichting, beschildering en wegwijzers. En tot slot zijn er de vele geluidswerende schermen. In totaal zijn nu 450 kilometer snelweg (bijna een tiende van de totale bermlengte) in Nederland op deze manier afgescheiden.

Langs de snelwegen rijgt de bebouwing zich in de laatste decennia aaneen; een ontwikkeling waaraan nog geen eind lijkt te komen (Piek e.a. 2007). De snelweg is in snel tempo getransformeerd tot een interessant verblijfs- en vestigingsmilieu: vele gemeenten etaleren zich met nadruk langs het (inter)nationale snelwegennet. Langs de A2 bij Zaltbommel kan de consument, terwijl de file langs hem voortschuift, een kostuum of een bankstel uitzoeken. Meer naar het noorden langs diezelfde A2, even voor Amsterdam, staan de dure sportwagens van de plaatselijke dealer vrijwel in de berm ten toon gesteld. De snelweg is niet alleen meer een verbinding tussen plaats A en plaats B; hij is ook een keten geworden van verblijfs-, verkoop- en ontmoetingsplaatsen (Hamers e.a. 2006).

Gelet op het maatschappelijk protest tegen deze 'dozenstroop' langs de snelwegen mogen we aannemen dat het schrikbeeld inderdaad werkelijkheid begint te worden, ook voor veel burgers. Dit neemt niet weg dat diezelfde burger aan het ontstaan van deze nieuwe vorm van verstedelijking heeft bijgedragen. Het zijn burgers die langs de snelweg werken, winkelen of recreëren. Het zijn burgers die het aantrekkelijk maken om langs de snelwegen aan de randen van de steden nieuwe megawinkels te ontwikkelen (Evers e.a. 2005). Ook de overheid heeft bewust aan deze ontwikkelingen bijgedragen. Het ABC-beleid is vooral op de B-locaties, aan de randen van de steden aan de snelwegen, een succes geworden, zonder dat de beoogde openbaarvervoersverbindingen aldaar ook allemaal zijn gerealiseerd (Hilbers & Snellen 2006). Ook heeft de aanleg van Vinexlocaties bijgedragen aan de congestie op de snelwegen (Hilbers & Snellen 2006).

Hoewel de overheid zich in de jaren negentig van de vorige eeuw nadrukkelijk tegen corridorvorming heeft uitgesproken, lijkt zij zich daardoor toch te hebben laten verrassen. De corridorvorming langs de snelwegen is inmiddels verderstrekkend dan de ontwikkelingen langs de snelwegen in België, dat zo bekend staat om zijn lintbebouwing. De rijksoverheid dacht wel in termen van netwerkstad en stedelijke netwerken, maar dacht daarbij te veel aan bolletjes en lijntjes als verbindingsassen, zonder te beseffen dat

die lijntjes ook snel zouden verstedelijken (Zonneveld & Verwest 2005). Het ideaalbeeld lijkt ook hier de overheid enigszins blind te hebben gemaakt voor de ontwikkelingen die niet alleen aanstaande maar ook al lang gaande waren.

Inmiddels staan de fysieke en de visuele congestie op en langs de snelweg hoog op de politieke agenda. Het vierde kabinet-Balkenende heeft zich voorgenomen het rekeningrijden in te gaan voeren. De minister van VROM werkt aan het openhouden van de resterende panorama's langs de snelwegen. Rijkswaterstaat probeert de belevingswaarde van de snelwegomgeving te verhogen door 'routeontwerpen' te maken voor enkele doorgaande snelwegen (zoals de A12).

Maar daarmee is nog geen sprake van een nieuw ideaalbeeld. Het oude ideaalbeeld lijkt nog steeds leidend, terwijl de ruimtelijke werkelijkheid zich ongetwijfeld niet meer laat dwingen in een oude mal. Overheid en burgers lijken in hun idealen hier niet tegenover elkaar te staan; het gat tussen idealen en werkelijkheid lijkt wel erg groot.

Het idyllische platteland

Sommige begrippen lijken op zich al een ideaalbeeld te verbeelden. Zo ook het begrip landschap, en zeker het begrip 'cultuurlandschap'. Met reden vraagt Uyttenhove (2006: 18) zich bij het begrip landschap dan ook af: 'Gaat het om een natuurlijke omgeving? Een vergezicht? Een open ruimte? Een mentale of perceptuele structuur? Een voorstelling of een afbeelding? Eén ding is zeker, iedereen heeft er wat over te zeggen, denkt er het zijne van. Het 'landschap' is duidelijk een cultuurbegrip en een kennisthema eerder dan een object.' Een pagina verder drukt hij zich nog kernachtiger uit: 'Een landschap is een territorium van intenties.' Het is overigens ook boeiend dat platteland en landschap vaak door elkaar worden gebruikt, alsof een stedelijk landschap niet zou kunnen bestaan.

Het idyllische platteland zoals we dat van vroeger kennen, of van de boeken van Jac. P. Thijsse (1865-1945), vormt het ideaalbeeld dat nog veel wordt gekoesterd. Het verlangen naar het boerenlandschap van voor de oorlog lijkt op tal van terreinen nog springlevend. Zie bijvoorbeeld de belangstelling voor toeristische routes, waarin juist op zoek wordt gegaan naar 'hoe het vroeger was'. Zie ook de vele bijproducten waarmee veel boeren hun bedrijf in stand houden, van handgemaakte kazen tot slapen in het hooi. Inmiddels verkoopt 6 procent van de boeren agrarische producten aan huis.

Het bijbehorende schrikbeeld laat zich eenvoudig beschrijven als de aantasting van deze idylle. Die aantasting komt niet alleen door de stedeling die op het platteland gaat wonen of gaat recreëren en vooral op zoek lijkt naar het nostalgische beeld van het oude landschap. De aantasting komt nog meer voor rekening van de landbouw zelf: schaalvergroting en industrialisering van de landbouw tasten het oude landschap aan en maken het tot een echt

productielandschap. De boer heeft niet alleen zijn bedrijf gemoderniseerd, maar ook het landschap een ander aanzien gegeven. Andela (2000) sprak in dit verband treffend over het 'kneedbare landschap' ten behoeve van een 'kneedbaar volk'.

Er wordt vaak gesproken over drie soorten landschap: het protectielandschap (het boerenlandschap van voor de Tweede Wereldoorlog zoals we dat kennen van de schoolplaten van Jetses), het productielandschap (het landschap dat is getransformeerd naar de wensen van de moderne agrariër) en het consumptielandschap (het landschap van de stedeling die niet alleen buiten is gaan wonen, maar ook, en in nog grotere getale, is gaan recreëren).

Bij het ideaalbeeld van het protectielandschap gaat het niet alleen om het visuele beeld van het boerenlandschap van de eerste helft van de twintigste eeuw. Het landschap is hier wellicht nog meer het symbool voor rust, gemoeidelijkheid, zuiverheid en echtheid.

Het productielandschap is vooral gevormd door drie processen in de landbouw: schaalvergroting, mechanisering en intensivering. De schaalvergroting leidde tot het samenvoegen van percelen, waarbij vaak oude erfscheidingen (zoals houtwallen) werden opgeruimd. Voor de steeds verdergaande mechanisering in de landbouw moet nog steeds de draagkracht van percelen worden verbeterd, bijvoorbeeld door het grondwaterpeil te verlagen. En de intensivering van de landbouw is zichtbaar geworden in de steeds grotere bedrijfsgebouwen, zoals kassencomplexen en megastallen. In heel Nederland zijn deze ontwikkelingen van boerenhoeve naar agro-economie zichtbaar in het landschap.

Het consumptielandschap tot slot is de tegenhanger van het productielandschap, dat evenzeer in snel tempo is ontstaan. De suburbanisatie heeft zich niet beperkt tot de groeikernen van de *Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening*. Er is in de afgelopen jaren een grote trek geweest vanuit de stad naar het platteland. Dit geldt met name voor de middeninkomens van autochtone origine. En nog steeds is de behoefte om landelijk te wonen aanzienlijk (Van Dam e.a. 2003), vooral in stedelijke omgevingen en daarmee in de buurt van stedelijke voorzieningen (Van Dam e.a. 2005).

Waar op het platteland zijn al die stedelingen gaan wonen? Ten eerste is er veel bijgebouwd op het platteland om in de suburbanisatiebehoefte te kunnen voorzien. Zelfs in het Groene Hart is de nieuwbouw even snel gegaan als gemiddeld elders in het land (Pieterse e.a. 2005). Ten tweede worden veel voormalige boerderijen tegenwoordig bewoond door stedelingen op zoek naar rust (Daalhuizen 2005). Deze nieuwe 'boeren' schaffen zich vaak een paard aan. Waar het totaal aantal paarden en pony's wordt geraamd op 200.000 tot 275.000, leven er 80.000 paarden en 35.000 pony's in agrarische bedrijven (CBS); de andere zijn er dus voor de recreant. Ten derde zijn veel dorpen 'overgenomen' door mensen uit de stad, die niet zelden in de stad bleven werken. Door schaalvergroting en technologische ontwikkelingen in de landbouw nam de werkgelegenheid in de landbouw snel af, waardoor veel dorpen hun agrarische karakter verloren. Ze ontwikkelden zich tot gewone woondorpen.

De stedeling 'consumeert' het landschap ook, vooral door er te recreëren. Het aantal recreatieparken is de afgelopen decennia sterk uitgebreid. Veel mensen besteden hun vrije tijd op het platteland. Steeds meer mensen bezitten er een tweede huis. Hoewel de laatste jaren veel tweede huizen als eerste huis zijn gelegaliseerd, zou er toch nog sprake zijn van meer dan 300.000 tweede woningen. De omzet van de paardenhouderij is tussen 1990 en 2006 gestegen met een factor drie; deze sector is in omvang de bloembollensector inmiddels voorbij (LNV 2006). Ook is het aantal golfbanen recentelijk sterk toegenomen, hoewel de visuele gevolgen daarvan vaak minder ingrijpend zijn; het totale oppervlak golfbaan nam tussen 1989 en 2006 toe van 1.300 tot 7.300 hectare. Over de aanleg van en de ontwikkelingen rondom de snelwegen hebben we in de voorgaande paragraaf geschreven (zie ook 'Wegen als symbool van ruimte en vrijheid' in de Verdieping). Het is een niet minder belangrijk element van de consumptie van het landschap.

Productielandschap en consumptielandschap staan niet zelden op gespannen voet. De stedelijke recreant is vaak op zoek naar het traditionele boerenlandschap en stuit vervolgens op kassencomplexen en megastallen. Soms komen de nieuwe bewoners van het platteland ook in opstand tegen de overlast van de agrarische sector. De Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid spreekt in dit verband al over de boer als 'moderne verschoppeling' (WRR 2005). Het conflict valt te duiden als een tussen het moderne en de traditie, waarbij de stedeling op zoek naar het idyllische platteland plotsklaps de traditie vertegenwoordigt en de boer met al zijn bedrijfseconomische processen de moderne realiteit. Het is wel eens anders geweest.

Maar er zijn ook overeenkomsten. Zowel in het productielandschap als in het consumptielandschap neemt de regionale verscheidenheid af. Met de ruilverkaveling is de inpassing van het boerenbedrijf in de natuurlijke omgeving vaak teniet gedaan. De megastallen en kassencomplexen missen het streekeigene van de voormalige boerderijen. Ook de recreërende en suburbaniserende stedeling brengt uiteindelijk uniformiteit, hoezeer hij wellicht juist op zoek is naar het streekeigene. Zo is de landschappelijke diversiteit binnen een regio toegenomen door verstedelijking, infrastructuur en dergelijke, terwijl de verschillen tussen de regio's zijn afgenomen. De stedeling kiest misschien wel voor een boerderette als woningtype; hij laat zich weinig gelegen liggen aan de traditionele streekeigen bouwstijlen. Dat geldt overigens ook voor de agrariër: de ligboxenstal ziet er overal eender uit.

Het verlangen naar het traditionele boerenland mag nog steeds levend zijn, overheid en samenleving hebben allebei een duidelijk aandeel geleverd in de veranderingen naar productie- en consumptielandschap. De suburbanisatie en de recreatie zijn maatschappelijke tendenties, die passen bij een welvarende en mobiele burger. Het landbouwbeleid, zeker het Europese, heeft duidelijk bijgedragen aan de veranderingen in de landbouw en aan het ontstaan van het productielandschap. Het beleid van de Nederlandse overheid was vanzelfsprekend ook gericht op behoud van het oude landschap; sinds 1970 vooral door landbouw, natuur en recreatie meer met

elkaar te verweven. In het laatste decennium ligt het accent weer meer op scheiding van deze drie functies, met het ontwikkelen van de Ecologische Hoofdstructuur en de Nationale landschappen. Nieuwe ontwikkelingen zullen volgen. Het is niet te verwachten dat de landbouw in het hele land zal standhouden. De druk vanuit andere functies is in sommige delen van het land te hoog om mager renderende bedrijven overeind te houden (Pols e.a. 2005). Er zal derhalve nog meer dan nu al het geval is, worden gewoond en gerecreëerd op het platteland. Al die dynamiek zal veel zorg behoeven als het traditionele boerenlandschap de norm blijft waarnaar we streven.

Ongerepte natuur

Ongerepte natuur is het ideaalbeeld voor de natuur; de aantasting van de natuur door mensenhanden vormt het schrikbeeld. Het lijkt op het eerste gezicht weinig schokkend. Toch is dat ideaalbeeld van de natuur juist voor Nederland zo opvallend, omdat de Nederlandse natuur bovenal door mensenhanden is gecreëerd. Onze bossen zijn bijna allemaal productiebossen. Onze meren zijn niet zelden ontstaan als turfstekerijen die onder invloed van regen en wind verder zijn afgekalfd, en later vanwege de behoefte aan zand voor de aanleg van nieuwe wegen. Onze duinen kennen op verschillende plaatsen een heel andere vegetatie, doordat de duinen worden benut voor het zuiveren van het drinkwater. Onze natuur is bovenal cultuurnatuur, terwijl het ideaalbeeld het beeld is van een schijnbaar nooit door mensenhanden beroerd stuk land dat sinds de oertijd niet lijkt te zijn veranderd.

Ook het hedendaagse beleid richt zich nog steeds op natuurbouw en natuurontwikkeling. Natuurbouw is een neologisme waarmee het doelbewust ontwikkelen van ecologische waarden in een gebied wordt bedoeld. Bij natuurontwikkeling gaat het zelfs om het geheel opnieuw inrichten van het terrein. Het is de nieuwste vorm van landschapsinrichting, geheel in de oer-Nederlandse traditie van een land dat door zijn bewoners is ingericht en heringericht. Alle registers van de cultuurtechniek worden daarbij opengetrokken om de indruk te wekken dat diezelfde cultuurtechniek nooit aan het werk is geweest.

Het is vervolgens de vraag welk referentiebeeld bij die landschapsinrichting moet worden aangehouden. Hoe Nederland er vroeger heeft uitgezien, weten we nauwelijks. De Oostvaarderplassen geven slechts een indruk van hoe Nederland er vroeger uitgezien kan hebben. Die Oostvaardersplassen zijn overigens geheel toevallig ontstaan, omdat het gebied nog niet ten behoeve van bedrijven in ontwikkeling was gebracht. Ze zijn bij uitstek een 'pauzeland'. Met het succes van de natuurontwikkeling in het gebied is natuur de eindbestemming geworden. Bij gebrek aan kennis over de ongerepte natuur in Nederland baseren natuurontwikkelaars en natuurbehouders zich dan ook vooral op cultuurnatuur, van een eeuw geleden. Soms gaan ze verder, bijvoorbeeld in het nieuwe beleid om omgevallen bomen in bossen te laten liggen, tenzij deze gevaar opleveren voor verkeer en wandelaars. Daarmee ontstaan bossen die veel meer 'ongerept' zijn dan de productiebossen die Nederland altijd heeft gekend. Bij natuurontwikkeling en natuur-

behoud zien we ook de behoefte om veel poelen aan te leggen, ook daar waar het landschap daartoe helemaal geen aanleiding geeft, en rivieren meer te laten meanderen dan ze ooit hebben gedaan.

Het ideaalbeeld voor de natuur lijkt dus niet alleen terug te verwijzen in de tijd, zoals we ook bij de andere ideaalbeelden zagen; het lijkt zelfs terug te verwijzen naar een tijd die nooit heeft bestaan. Natuur dreigt daarmee vooral 'decor' te worden. Dit neemt niet weg dat het natuurbehoud in de tweede helft van de twintigste eeuw bepaald succesvol is geweest. In de periode tussen grofweg 1860 en 1940 ging de natuur in Nederland met sprongen achteruit. Het was de tijd dat de 'woeste grond' uit Nederland verdween, ten behoeve van de landbouw. Door natuurbehoud en natuurontwikkeling is de achteruitgang in de laatste halve eeuw duidelijk tot staan gebracht. Nieuwe natuurgebieden werden ontwikkeld, bijvoorbeeld in de uiterwaarden van de grote rivieren in het kader van het Plan Ooievaar. Ook werd steeds vaker de vernietiging van de natuur op de ene plek gecompenseerd met nieuwe natuurgebieden op een andere plek. De plannen voor de Tweede Maasvlakte behelzen om die reden tevens de aanleg van grote natuurgebieden. En de milieueffectrapportage rond de Vinexwijk IJburg leidde tot een omvangrijke natuurcompensatie elders langs de oevers van het IJmeer. Ook in het kader van de ontwikkeling van de ecologische hoofdstructuur is veel nieuwe natuur ontwikkeld, terwijl reeds bestaande natuur werd beschermd.

We kunnen zelfs stellen dat Nederland de laatste decennia letterlijk groener is geworden, en dat geldt niet alleen voor de natuur. Heel verschillende oorzaken zijn daarvoor aan te wijzen. Enerzijds wordt de natuur door de luchtvervuiling meer gevoed, anderzijds wordt de vergroening veroorzaakt door menselijk ingrijpen. Doordat pesticiden verboden zijn, krijgen bomen en planten meer kans; bovendien bestaat er momenteel een groot maatschappelijk draagvlak voor het planten van bomen.

Dit alles laat onverlet dat veel burgers hun ontspanning zoeken in de natuur. Hoewel sommige natuurgebieden zijn afgesloten voor 'onbevoegden', is het algemene beeld toch dat het veel drukker is geworden in de natuur, met allerlei verstoringen tot gevolg. Veel mensen mogen menen dat de natuur ongerept moet blijven, ze willen er wel zelf kunnen wandelen. Van een ongerepte natuur is dan ook op veel plaatsen geen sprake.

Toch lijkt het ideaalbeeld van de ongerepte natuur op veel plaatsen dicht te worden benaderd. Met de nadruk op 'lijkt', aangezien al die 'ongerepte natuur' door mensenhanden is gecreëerd. Terwijl de mens in het schrikbeeld juist wordt gezien als de vernietiger van de 'ongerepte natuur', blijkt de mens daarvan juist de schepper te zijn. Tenminste, als we die natuur ondanks alles als 'ongerepte natuur' willen blijven zien.

Een tussenbalans

'Nederland zien veranderen' impliceert een bepaalde manier van kijken, zo stelden we aan het begin van dit deel. Daarom formuleerden we zeven

ideaalbeelden, als kristallisatiepunt van onze opvattingen over de ruimte; ze werden hierboven beschreven. Deze ideaalbeelden laten ons vanuit verschillende perspectieven zien hoe Nederland verandert, soms in snel tempo:

- de scherpe overgang tussen stad en land verdwijnt of is al verdwenen; in centraal Nederland ontstaan stedenwolken;
- de steden, met hun ene centrum, hebben zich verbreed tot stadsgewesten met meerdere centra die alle hun eigen karakter hebben;
- de wegen raken verstopt, zowel met auto's als achter een brede haag van bedrijven, geluidschermen en nieuwe bouwlocaties, en
- het idyllische platteland verandert enerzijds door de schaalvergroting en de industrialisering van de landbouw, anderzijds door de voortschrijdende verstedelijking.

In andere opzichten verandert Nederland minder:

- gemengde buurten ontstaan nauwelijks; werklozen, lage inkomens en allochtonen blijven zich concentreren in bepaalde buurten, en rijke buurten lijken homogener te worden;
- de stedelijke uitbreiding volgt nog steeds de lijnen van de maquette, hoewel veel burgers liever zelf hun huis zouden laten bouwen om daarmee een kleine bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van hun stad, en
- veel natuur oogt ongerept, vooral omdat de mens steeds meer 'ongerepte' natuur maakt.

Daarmee zouden we deze analyse kunnen afronden, ware het niet dat de geschetste ideaalbeelden ook in de praktijk van het ruimtelijk beleid betekenis blijken te hebben. Uit de achtergrondhoofdstukken in het navolgende deel blijkt dat de gepresenteerde ideaalbeelden zich één voor één goed laten herkennen in het beleid en de verschillende beleidsnota's. Daarmee krijgt de analyse een breder gewicht. Vier ideaalbeelden die nog steeds in veel beleidsnota's zijn terug te vinden – heldere scheiding tussen stad en land, de binnenstad is het hart van de stad, wegen als symbool van ruimte en vrijheid, het idyllische platteland – verdwijnen immers geleidelijk uit beeld en één zo'n ideaalbeeld is nog nimmer werkelijk in beeld geweest: de gemengde buurt.

In deze studie hebben we geen onderzoek gedaan naar de ideaalbeelden die bij de burgers leven. Toch is het niet gewaagd te stellen dat burgers en beleidsmakers het niet op alle punten met elkaar eens zullen zijn. Zo lijken de meeste mensen de 'gemengde buurt' niet te wensen, hoewel ook voor hen het getto een schrikbeeld is. En hoewel veel burgers 'domweg gelukkig' zijn in hun nieuwe Vinexwoning, lijkt de behoefte aan particulier opdrachtgeverschap aan te geven dat veel burgers een ander ideaalbeeld hebben van stedenbouw dan de door veel beleidsmakers aangehangen uitbreiding van steden als maquette. Ten aanzien van andere ideaalbeelden lijken burgers en beleidsmakers het beter met elkaar eens te zijn. De publieksactie van Milieudefensie enkele jaren geleden om 'een groene grens te trekken' rondom de steden, kreeg veel aandacht en ondersteuning en geeft aan dat

het ideaalbeeld van een heldere scheiding tussen stad en land ook door veel burgers wordt gedeeld.

De ideaalbeelden vormen dus niet alleen een scherpe bril voor onze analyse, maar blijken ook een zekere realiteitswaarde te hebben. Daarmee roept de analyse nieuwe vragen op:

- Waarom verandert de wereld om ons heen in een richting die soms haaks staat op onze ideaalbeelden?

Het veranderende gedrag van de burger is een belangrijke factor in bijna alle veranderingen in het beeld van Nederland. Het zijn gewone burgers die buiten de steden willen wonen, het zijn gewone automobilisten die files veroorzaken, het zijn gewone ondernemers die zich langs de snelwegen willen vestigen en het zijn gewone boeren die zich genoodzaakt zien de schaal van hun bedrijf te vergroten. Het zijn vooral de toegenomen welvaart, de toegenomen individualisering en het toegenomen autogebruik die het beeld van Nederland hebben veranderd. Begrijpelijkerwijs heeft de overheid deze ontwikkelingen geacommodeerd. Tevens is het niet ondenkbeeldig dat ideaalbeelden beleidsmakers soms ook blind hebben gemaakt voor nieuwe ontwikkelingen die niet pasten binnen de denkwereld van het eigen ideaalbeeld.

- Zijn de ideaalbeelden nog steeds realistisch als wensbeeld?

Idealen en ideaalbeelden worden gekoesterd. Het gaat om die reden niet aan te concluderen dat bepaalde ideaalbeelden achterhaald zouden zijn. Zolang ze gekoesterd worden, zijn ze realiteit. Zij vertegenwoordigen ook publieke belangen die bijna per definitie haaks staan op de individuele wensen van de burger. Dat ontslaat degene die bepaalde ideaalbeelden van Nederland heeft, niet van de verplichting zich regelmatig af te vragen hoe realistisch een bepaald ideaalbeeld nog is. Soms lijkt er tussen ideaalbeelden en de feitelijke ruimtelijke ontwikkelingen een faseverschil op te treden: de idealen hebben zich nog niet aangepast aan een veranderende werkelijkheid. Zeker wie een effectief beleid wil voeren, heeft behoefte aan een hedendaagse bril. Om dezelfde publieke belangen te behartigen, vraagt een nieuwe werkelijkheid soms om een vernieuwd ideaalbeeld.

Zoektocht naar nieuwe ideaalbeelden

Aan welke voorwaarden zouden nieuwe ideaalbeelden moeten voldoen?

We noemen er enkele:

- De ruimtelijke praktijk laat zich niet verloochenen. Waar tussenland is ontstaan, is de heldere scheiding tussen stad en land verdwenen. Bovendien vertonen stad en land sociologisch steeds meer gelijkens; Nederland is één verstedelijkt land. Dergelijke ontwikkelingen laten zich niet meer teruggdraaien. Dit geldt te meer daar ze het gevolg zijn van onomkeerbare maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de toegenomen mobiliteit. In een nieuw ideaalbeeld moeten ze derhalve het uitgangspunt vormen.
- De samenleving is minder maakbaar dan ooit gedacht. De ruimtelijke ordening is bij uitstek een beleidsterrein dat zich goed liet voegen naar

de verzorgingsstaat en de maakbare samenleving. En om die reden zullen juist de hedendaagse ruimtelijke ordenaars zich terdege bewust moeten zijn van de haalbaarheid van hun ambities.

– Nieuwe ideaalbeelden moeten aansluiten bij de grote vragen van de nabije toekomst (Janssen e.a. 2006): hoe kan Nederland omgaan met de te verwachten klimaatveranderingen? Hoe kunnen we het Nederlandse landschap robuust maken voor de waterproblematiek? De Nederlandse bevolking zal naar verwachting in de komende decennia in delen van het land gaan krimpen, terwijl de bevolkingsgroei elders doorzet. Overigens zullen veel ruimtelijke ontwikkelingen zich in beide gebieden voortzetten (Van Dam e.a. 2006). Dat geldt ook voor de mondialisering; ook deze ontwikkeling zal doorgaan, al is onbekend met welke snelheid, en ze zal ons nopen om met een andere blik naar Nederland te kijken. Welke verdere betekenis zal het Europese beleid hebben voor de Nederlandse ruimte (Van Ravesteyn & Evers 2004)?

– Een discussie over ideaalbeelden vindt plaats in een breder cultureel debat. Met name het modernisme met al zijn vooruitgangdenken heeft het moeilijk als basis van het ideale beeld van Nederland. Sinds de bouw van de Bijlmer, de aanleg van de laatste Flevopolder en de afronding van de Deltawerken is het modernisme in het defensief geraakt. Er ontstaat langzaam een nieuw discours met woorden als traditie, organisch bouwen, gesloten bouwblokken, milieubeheer en jarendertigwoningen.

– Juist in het licht van al die maatschappelijke en culturele veranderingen zou het goed zijn nieuwe ideaalbeelden te plaatsen in een breder idee over het eigene van het Nederlandse landschap. De politiek zou een antwoord moeten formuleren op de vraag welke kenmerken van de Nederlandse ruimte zo specifiek en eigen zijn dat ze bij uitstek moeten worden geborgd en verder moeten worden ontwikkeld. Het zou niet verbazen als veel mensen in dit verband ‘Nederland als deltaland’ in één of andere vorm zouden noemen. Het woord ‘deltaplanologie’ begint recentelijk al ingang te vinden. De overgang van land naar water is inderdaad heel kenmerkend voor Nederland. Het gaat daarbij niet alleen om de rivieren, de Zeeuwse stromen, IJsselmeer en Waddenzee, maar ook om de polders en het polderlandschap, de meren en zelfs om de grachten in de steden.

– Ten slotte vormt in ieder geval de onderlinge spanning tussen de zeven ideaalbeelden al een vruchtbare start voor een fundamenteel debat over het beeld van Nederland. Zo verhoudt het boerenland van Jac. P. Thijsse zich moeizaam met de snelweg als symbool van ruimte en vrijheid, om één voorbeeld te geven.

We hebben in deze studie bewust niet geprobeerd met zeven ideaalbeelden een totaalbeeld te schetsen van het ruimtelijk denken over Nederland. Onze zeven ideaalbeelden vormden slechts een bril om mee te kijken. Ter afsluiting valt niettemin iets te zeggen over de mogelijkheden om deze zeven ideaalbeelden te actualiseren:

– Heldere scheiding tussen stad en land: door tussenland niet te ontkennen ontstaan mogelijkheden om het ‘interessant’ te maken. Afwisselend kunnen openheid en beslotenheid worden ontworpen, waardoor de herkenbaarheid van het landschap wordt versterkt (parklandschappen).

– De binnenstad is het hart van de stad: geef elk centrum zijn eigen identiteit en maak niet van elk nieuw centrum een nieuwe binnenstad. Ook die nieuwe centra kennen een nadrukkelijke ontwerpdracht.

– De gemengde buurt: niet het beeld is het probleem, maar de onderliggende kansongelijkheid. Het beleid zou zich daarop ten volle moeten richten. Menging moet geen instrument van beleid zijn, maar een effect.

– De stedelijke uitbreiding als maquette: het gaat erom particulier opdrachtgeverschap te stimuleren zonder dat er een ‘onbeheersbare huizenmassa’ ontstaat (Groenendijk & Vollaard 2006). Ofwel: hoe kan de architectuur meer vrijlaten binnen stedenbouwkundige randvoorwaarden (regisserende stedenbouw)?

– Wegen als symbool van ruimte en vrijheid: ongebreidelde verstedelijking langs de snelwegen wordt wellicht het beste voorkomen door die verstedelijking op verschillende plaats wel toe te staan; niet door te gedogen, maar door vorm te geven en te verdichten. Panorama’s kunnen daarin een plaats krijgen. Hoofdwegen en onderliggend wegennet zouden aan verschillende ideaalbeelden moeten beantwoorden.

– Het idyllische platteland: het streven naar landstedelijk en landelijk wonen kan beter worden geaccommodeerd door nieuwe dorpen en steden te ontwerpen dan door het bestaande dorpen tamelijk ongepland te laten uitdijen. Groen wonen en water zouden de twee nieuwe meekoppelende belangen moeten worden voor het platteland. Uitwassen van het productielandschap in de vorm van megastallen en kassencomplexen kunnen beter worden ondergebracht op bedrijventerreinen. Het ideaalbeeld van het idyllische landschap zou strakker en selectiever aan bepaalde gebieden moeten worden gekoppeld.

– Ongerepte natuur: de Nederlandse natuur is ook cultuurlandschap. Cultuurlandschap is in ontwikkeling en hoeft niet altijd de indruk van ongerepte natuur achter te laten. We hoeven niet overal zogenaamde ongerepte natuur te maken; geef met name het ecologisch belang in de natuur gewicht.

Idealbeelden voor Nederland zijn voor een deel collectief en voor een deel persoonlijk. En ook over collectieve ideaalbeelden zal per definitie discussie bestaan. Bovenstaande kanttekeningen zijn dan ook slechts bedoeld om de discussie te voeden en niet om een eenduidige richting aan te geven. Het publieke debat over de ‘verrommeling van Nederland’ maakt overigens duidelijk hoe zinvol zo’n discussie over ideaalbeelden momenteel is. Daarmee roept dit boek op tot een publiek debat over de nieuwe ideaalbeelden voor Nederland.