

Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid

| | |
|--|-------------|
| DE KERN VAN | W99 |
| HET RUIMTELIJK BELEID | ---- |
| Een onderzoek naar het begrip ruimtelijke kwaliteit | 1998 |

Arnold Reijndorp

Birgitt Truijens

Ivan Nio

Hagar Visser

en

Vincent Kompier

Den Haag, maart 1998

Exemplaren van deze uitgave zijn te bestellen bij het Distributiecentrum Overheidspublikaties, Postbus 20014, 2500 EA 's-Gravenhage, door overmaking van f 15,-- op giro 751 dan wel schriftelijk of telefonisch (071-5352500) onder vermelding van titel en ISBN-nummer en het aantal gewenste exemplaren.

ISBN 90 346 3539 2

Publicatie van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR)

VOORWOORD

Ruimtelijke kwaliteit wordt wel het kerndoel van de ruimtelijke ordening genoemd. Via de invulling van dit begrip hebben de verschillende instituties in de ruimtelijke ordening (m.n. de RPD en de RARO) de afgelopen tien jaar getracht de ruimtelijke ordening een eigen doelstelling te geven. Tot op de dag van vandaag komt men echter zeer uiteenlopende invullingen van het begrip ruimtelijke kwaliteit tegen. Desondanks speelt het begrip ook in de huidige discussie over de verdere ruimtelijke inrichting van Nederland een prominente rol.

In het kader van het WRR-rapport *Ruimtelijke-ontwikkelingspolitiek* heeft de raad het adviesbureau Reijndorp BV – Stedelijke Onderzoek en Advies gevraagd het begrip ruimtelijke kwaliteit nader tegen het licht te houden. Daarbij werd – naast een analyse van het concept – met name gevraagd naar een analyse van de wijze waarop in de planningspraktijk met het begrip wordt omgegaan. Het voorliggende werkdocument bevat de rapportage van het onderzoek, dat een waardevolle bijdrage heeft geleverd aan het WRR-rapport.

Prof.dr.ir. R. Rabbinge

Voorzitter WRR-projectgroep HERO

INHOUDSOPGAVE

| | | |
|-----|--|------|
| | VOORWOORD | 5.. |
| 1. | INLEIDING | 9.. |
| 2. | DE INTRODUCTIE VAN HET BEGRIP RUIMTELIJKE KWALITEIT..... | 13 |
| 3. | DE WERKING VAN HET BEGRIP RUIMTELIJK KWALITEIT IN DE PRAKTIJK VAN DE RUIMTELIJK ORDENING..... | 23 |
| 3.1 | Ypenburg..... | 25.. |
| 3.2 | Kop van Zuid | 35.. |
| 3.3 | De Ronde Venen..... | 42.. |
| 3.4 | Corridor Utrecht – Knooppunt Arnhem-Nijmegen..... | 48 |
| 4. | HOE NEDERLAND TE VERBOUWEN?..... | 57 |
| 4.1 | Honderdvijftig jaar ruimtelijke kwaliteit..... | 63 |
| 4.2 | Ruimtelijke kwaliteit en de Nederlandse cultuur..... | 66 |
| 4.3 | De verovering van de ruimtelijke ordening door het publiek..... | 68 |
| 4.4 | Verskillende concepten | 71 |
| 4.5 | Principes voor de verbouwing van Nederland..... | 73 |
| | BIJLAGE: BRONNEN | 77. |

1. INLEIDING

'Méér kwaliteit is van groot belang voor vele beleidsterreinen. Ook het ruimtelijk beleid zelf levert een eigen bijdrage aan de kwaliteit van ons stedelijk en landelijk gebied. Het ruimtelijk beleid is erop gericht de gebruikswaarde van een gebied te vermeerderen, de belevingswaarde te verhogen, en de toekomstwaarde te vergroten. De concrete invulling van die ruimtelijke kwaliteit zal daarbij van geval tot geval verschillen.'

(Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening, 1993)

Toen de Directeur-Generaal van de Ruimtelijke Ordening, mr J. Witsen, op 2 januari 1986 een nieuwjaarstoespraak hield voor de medewerkers van de Rijksplanologische Dienst, legde hij daarin twee belangrijke accenten: *ruimtelijke kwaliteit* en *toekomstdenken*. Om te voorkomen dat het werk van de RPD zou oplossen in de bewaking van procedures, had de directie besloten dat alle stukken expliciet aandacht moesten geven aan de ruimtelijke kwaliteit die in het geding is. Witsen vond het buitengewoon verheugend dat de samenleving weer bereid was over de toekomst na te denken: "De samenleving raakt over de verdoving heen, die de oliecrisis en de economische recessie haar toebachten. We durven weer na te denken over wat er allemaal zou kunnen gebeuren en welke invloed we daarop kunnen en willen uitoefenen. Het jaar 2000 is geen magische grens meer." Dit gaf de Rijksplanologische Dienst als planbureau meer mogelijkheden en de DG spoorde alle medewerkers aan die uitdagingen aan te gaan. Er stond een aantal toekomstverkenningen op stapel, waaronder een nota over de toekomstige hoofdinfrastructuur. De grootste opgave was echter de notitie Nieuwe Ruimtelijke Perspectieven waarvoor maar liefst zeven verkenningen zouden worden uitgevoerd.

Aanleiding en doel

De Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid heeft bestudeerd in hoeverre de bestaande ruimtelijkeplanningssystematiek nog functioneert voor het voeren van een effectief ruimtelijk beleid. Hiertoe heeft de raad het rapport 'Ruimtelijke-ontwikkelingspolitiek' uitgebracht (WRR, 1998). Voor de analyse van het ruimtelijk beleid die in het rapport is ondernomen, was een meer uitgebreide wetenschappelijke analyse gewenst van de betekenis van het begrip ruimtelijke kwaliteit, dat wordt gezien als het kernbegrip van de ruimtelijke ordening en het kerndoel van het ruimtelijk beleid. Door de projectgroep is de *centrale onderzoeksvraag* als volgt geformuleerd: Wat is de waarde van het begrip ruimtelijke kwaliteit in de hedendaagse ruimtelijke ordening? In hoeverre is dat

begrip bruikbaar als zelfstandig criterium voor het ruimtelijk beleid? Deze onderzoeksvraag staat centraal in deze studie.

Om de centrale onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden moet allereerst duidelijk worden *wanneer* en *waarom* het begrip ruimtelijke kwaliteit als een kernbegrip binnen het ruimtelijk beleid werd geformuleerd. De waarde van het begrip ruimtelijke kwaliteit in de hedendaagse ruimtelijke ordening kan echter niet bepaald worden door alleen te kijken naar de betekenis ervan in het ruimtelijk beleid. De centrale vraag richt zich juist op de waarde van het begrip in de *praktijk* van de ruimtelijke ordening. Deze vraag kan alleen beantwoord worden, als er ook wordt gekeken naar de werking van het begrip in de praktijk van de ruimtelijke ordening op verschillende niveaus: *hoe* wordt het daar ingezet en ingevuld?

Het onderzoek

Om deze onderzoeksvragen te beantwoorden zijn twee deelonderzoeken uitgevoerd:

- A. Een deelonderzoek naar de introductie en verdere uitwerking van het begrip ruimtelijke kwaliteit in het ruimtelijk beleid. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van documenten, literatuur en een aantal gesprekken met betrokkenen.
- B. Een deelonderzoek naar de werking van het begrip ruimtelijk kwaliteit in de praktijk van de ruimtelijk ordening. In dit kader zijn vier case-studies verricht: een VINEX-locatie (Ypenburg), een sleutelproject (Kop van Zuid), een project in het Groene Hart (Ronde Venen) en een studie naar de ontwikkeling van een ‘corridor’ (Utrecht – Arnhem/Nijmegen).

In de volgende paragrafen geven wij een samenvatting van de resultaten van het onderzoek.

In hoofdstuk 2 wordt de introductie van het begrip ruimtelijke kwaliteit in het ruimtelijk beleid geschetst ¹. Daarbij gaat het vooral om de condities waaronder en de bedoelingen waarmee dat is gebeurd. Hoofdstuk 3 doet verslag van de case-studie naar de werking van het begrip ruimtelijke kwaliteit in de praktijk. Hierbij wordt ook ingegaan op de instrumentalisering van het streven naar ruimtelijke kwaliteit in het beleid van de

¹ Deze schets betreft een samenvatting van een eerder verschenen notitie die op aanvraag alsnog te verkrijgen is.

rijksoverheid en de doorwerking daarvan in de lokale praktijk. In het laatste hoofdstuk wordt geprobeerd een antwoord te geven op de hierboven genoemde centrale onderzoeksvraag en wordt een beschouwing gegeven van een mogelijke toekomstige invulling van ruimtelijke kwaliteit.

2. DE INTRODUCTIE VAN HET BEGRIP RUIMTELIJKE KWALITEIT

In 1982 trad Winsemius aan als minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Hij speelde een belangrijke rol in het opnieuw positioneren van het ruimtelijk beleid en het mobiliseren van de RPD. Hij beschouwde ruimtelijke ordening wel degelijk van wezenlijk belang, alleen was het ambitieniveau verlaten: de ruimtelijke ordening vervulde alleen nog maar de rol van secretaris. In november 1984 gaf hij de RPD opdracht een toespraak te schrijven – die hij moest houden voor de Bond van Nederlandse Stedenbouwkundigen –, waarin met behulp van de ‘beleidslevenscyclus’ de ontwikkeling van het nationale ruimtelijke beleid moest worden geanalyseerd. Naar aanleiding van deze opdracht ontstond zich tussen de directie van de RPD en de minister een discussie over de eigen doelstellingen van het ruimtelijk beleid. De minister was van mening dat doelstellingen als samenhang, coördinatie en integratie een eigen positie van de ruimtelijke ordening niet rechtvaardigen; het ruimtelijk beleid moet een eigen doelstelling hebben. Hij probeerde met de beleidslevenscyclus aan te tonen dat beleid alleen interesse wekt, als het zich voortdurend positioneert in de eerste fasen van de cyclus, de fasen van signalering en beleidsontwikkeling. Het probleem van de RPD was er dan in gelegen dat deze vooral in de laatste fase, de uitvoering van het beleid, werkzaam was, terwijl juist de eerste fasen zo belangrijk zijn: het onderkennen van nieuwe problemen en het ontwikkelen van beleid daarvoor. Daarbij zou het moeten gaan om herkenbare, politiek relevante onderwerpen. Winsemius zette de situatie van de RPD tegenover die van het nieuwe milieubeleid dat nog in de eerste fasen van de cyclus zat en daardoor de wind mee kreeg.

Hij stelde de ambtelijke top voor de keuze door te gaan met het ruimtelijk beleid of die pretentie op te geven en zich te concentreren op de coördinatie van wat anderen verzonnen. Doorgaan zou betekenen dat er niet alleen duidelijke eigen doelstellingen geformuleerd moesten worden, maar ook dat nieuwe problemen moesten worden onderkend die vervolgens een eigen levenscyclus zouden gaan doorlopen. Het begrip ‘ruimtelijke kwaliteit’ dat op dat moment al enige tijd binnen de RPD circuleerde, werd gekozen als de eigen doelstelling van de ruimtelijke ordening en de ‘eis’ werd gesteld dat voortaan in alle nota’s en notities op de eerste pagina ‘ruimtelijke kwaliteit’ als doelstelling zou worden opgenomen.

Begin 1985 kwam de RPD tot de conclusie dat de beleidslevenscyclus inderdaad gebruikt kon worden om de positie van het ruimtelijk beleid en de eigen positie te analyseren. Het probleem van de ruimtelijke ordening was, zo concludeerde men, dat de gedachte had postgevat dat Nederland vrijwel af was (Korthals Altes, 1997; Witsen, 1986). De RPD was echter optimistisch. Men verwachtte dat zich de komende jaren belangrijke nieuwe ontwikkelingen zouden voordoen. De minister nam deze analyse over. In zijn toespraak voor de BNS constateerde hij dat er door de 'communicatiesprong' een discontinuïteit dreigde in de maatschappelijke ontwikkeling. Hij kondigde aan dat de RPD veranderingen zou signaleren en hiervoor nieuw beleid zou ontwerpen (Korthals Altes, 1997).

De werkzaamheden van de RPD werden verlegd van de uitvoering naar de ontwikkeling van beleid. De planbureautaken kregen meer nadruk. Het beeld werd gepresenteerd van 'het mannetje met het hoofd boven de wolken (facetplanbureaufunctie) en de voeten op de grond (beleidsdienstfunctie)'. Vanaf deze tijd ging de ruimtelijke ordening in de aanval, zoals ook viel op te maken uit de eerder geciteerde nieuwjaarstoespraak van Directeur-Generaal Witsen in januari 1986. Om de eigen positie duidelijk te maken kwam de RPD met twee ambtelijke notities: de nota *Ruimtelijke Verkenningen* waarin de belangrijkste thema's voor de toekomstige ontwikkeling van Nederland werden verkend en de nota *RUVEIN* over de hoofdinfrastructuur. Deze zouden de basis vormen voor de *Vierde Nota*.

Het is belangrijk te constateren dat het begrip ruimtelijke kwaliteit als hoofddoelstelling van de ruimtelijke ordening werd geïntroduceerd op het moment dat er fundamentele veranderingen plaatsvonden in de positie van het ruimtelijke beleid. Die veranderingen waren van verschillende aard en de betekenis van het begrip ruimtelijke kwaliteit werd hierdoor ook op verschillende wijzen bepaald. Ten eerste speelde de introductie van het begrip een cruciale rol in de herovering of de versterking van de positie van het ruimtelijk beleid als een zelfstandig beleidsveld. De pogingen vanuit de RPD om het begrip op die manier in te zetten, leidden in eerste instantie schipbreuk omdat het ruimtelijk beleid op zich niet gericht was op ontwikkeling maar op het bewaken van de samenhang bij de uitvoering van allerlei plannen met ruimtelijke gevolgen. Het nadenken over ruimtelijke kwaliteit bleef op die manier gevangen in de verdediging van de bedreigde positie van de ruimtelijke ordening. Toen onder Winsemius en Witsen het ruimtelijk beleid een meer offensief karakter kreeg, had dat belangrijke gevolgen voor de wijze waarop inhoud werd gegeven aan het begrip ruimtelijke kwaliteit. Voor een werkelijke omslag binnen de

ruimtelijke ordening was het volgens Winsemius nodig dat het accent verlegd werd van het proberen te versterken wat zwak is, naar het verder versterken wat al sterk is. Dit is de kern van het in de *Vierde Nota* uitgewerkte Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief.

Op deze manier werd ruimtelijke kwaliteit minder verbonden met het behouden of waarborgen van omgevingskwaliteiten en meer met het uitbuiten van ruimtelijke potenties. De kwaliteit van de openbare ruimte werd niet langer gezien als iets dat alleen maar verdedigd moet worden tegenover het oprukkend autogebruik, maar als een belangrijke factor in de concurrentiepositie van de stad als vestigingsmilieu.

In de *Vierde Nota* werd het begrip ruimtelijke kwaliteit als volgt geïntroduceerd:

Méer kwaliteit is van groot belang voor vele beleidsterreinen. Ook het ruimtelijk beleid zelf levert een eigen bijdrage aan de kwaliteit van ons stedelijk en landelijk gebied. Het ruimtelijk beleid is er op gericht de gebruikswaarde van een gebied te vermeerderen, de belevingswaarde te verhogen, en de toekomstwaarde te vergroten. De concrete invulling van die ruimtelijke kwaliteit zal daarbij van geval tot geval verschillen.

Van belang is dat de *Vierde Nota* nadrukkelijk voortbouwt op de *Derde Nota*. De *Vierde Nota* geeft geen volledig nieuw en integraal beeld van de gewenste ruimtelijke inrichting van heel Nederland, maar richt zich alleen op maatschappelijke veranderingen waarvan de ruimtelijke gevolgen zo ingrijpend zijn dat beleidsaanpassingen noodzakelijk zijn. Daarbij worden ten opzichte van de *Derde Nota* echter drie nieuwe accenten gelegd, die een fundamentele verandering betekenden in de doelstelling, de inhoud en de positie van het ruimtelijk beleid op rijksniveau:

- aanpassing van de kwaliteit zal veel vaker het antwoord zijn op veranderingen zijn dan de uitbreiding van kwantiteit;
- meer nadruk zal worden gelegd op het versterken van sterke punten, het benutten van kansrijke ontwikkelingen en het keren van bedreigingen;
- wat de uitvoering van het beleid betreft, zal er meer samenwerking moeten ontstaan tussen de particuliere sector en de verschillende overheden.

Uit deze accentverschuiving wordt duidelijk dat de nadruk op ruimtelijke kwaliteit weliswaar verbonden was met de herovering van de positie van de ruimtelijke ordening, maar dat deze ook plaatsvond op een moment dat er sprake was van vermindering van de sturingsambities van de overheid op maatschappelijke terreinen en bestuurlijke niveaus.

Het schetsen van een integraal beeld van de inrichting van Nederland werd niet langer wenselijk en mogelijk geacht. De inrichting van Nederland werd gezien als de gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van rijksoverheid, lagere overheden, marktpartijen, belangenorganisaties en bevolking. De overheden moesten gunstige voorwaarden scheppen en randvoorwaarden stellen. Het begrip ruimtelijk kwaliteit werd geïntroduceerd op het moment dat andere, meer kwantitatieve sturingsinstrumenten werden losgelaten of gedecentraliseerd.

De aandacht voor ruimtelijke kwaliteit kwam niet alleen voort uit het zoeken naar de identiteit van de ruimtelijke ordening. Vanuit verschillende disciplines en velden van beleid hield men zich in de jaren '80 bezig met ruimtelijke kwaliteit of kwaliteit van de ruimtelijke inrichting. Dat gold voor de zorg voor het milieu, de kwaliteit van het landschap, de architectonische kwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte. De maatschappelijke aandacht voor kwaliteit was evenwel breder dan de zorg om de ruimtelijke kwaliteit.

In jaren '70 en '80 groeide de belangstelling voor kwaliteit. In het bedrijfsleven verschoof de nadruk op prijs als concurrentiewapen naar de kwaliteit van het product. In de jaren '80 ontstond 'integrale kwaliteitszorg' als managementsmodel (zie Maas en Bollen, 1992). Ook in andere sectoren (gezondheidszorg, onderwijs, welzijn, emancipatie) dook het begrip kwaliteit overal op (Van Delden, 1987). Van Ettinger, de grondlegger van het Bouwcentrum publiceerde in 1974 *Overleven door kwaliteit* en in 1977 *Op zoek naar kwaliteit*, beiden een pleidooi voor het verbeteren van de omgevingskwaliteit van mensen om de kwaliteit van hun leven te verhogen.

In verschillende sectoren werd de aandacht in de jaren '80 verlegd van de maatschappelijke relevantie, die de tweede helft van de jaren '70 domineerde, naar meer nadruk op kwaliteit. De introductie van het begrip kwaliteit was het gevolg van het afkalven van de legitimiteit die in het verleden vanzelf sprak. Dat had alles te maken met het introduceren van meer marktwerking op vrijwel alle terreinen van de samenleving. Volkshuisvesting, onderwijs, gezondheidszorg, communicatie, kunsten en zelfs het openbaar bestuur werden niet langer gedomineerd door de aanbieders van producten en diensten, maar door de vragers daarvan, die konden kiezen uit een veel groter aanbod dan voorheen.

De geschiedenis van het kunstbeleid is illustratief voor de naoorlogse ontwikkeling van tal van beleidsterreinen:

Het kunstbeleid van vlak na de oorlog is te beschouwen als een voortzetting van de vastomlijnde idealen van het burgerlijk beschavingsoffensief, het kunstbeleid van de jaren '60 en '70 werd verdedigd met een beroep op het veel pluriformer getinte welzijn en het meest recente kunstbeleid wordt gelegitimeerd met de kwaliteit van de kunst zelf. (Oosterbaan Maritinus, 1990 blz. 83)

Vanuit de sector welzijn van het Ministerie van CRM werd in 1976 in de nota *Kunst en Kunstbeleid* het uitgangspunt van de maatschappelijke relevantie ingevoerd. Aan het eind van de jaren '70, begin jaren '80 trad een ingrijpende wijziging op in het kunstbeleid. Het toegankelijk maken van kunst voor een breed publiek werd nog wel als een doelstelling gezien, maar tevens werd de autonomie van de kunsten benadrukt. Bij de honorering van subsidieaanvragen zou voortaan het criterium van artistieke kwaliteit doorslaggevend zijn. "De sociale idealen van het eerste uur hebben plaats gemaakt voor de bureaucratische deugden van de nieuwe tijd: professioneel management, een kloppende kas en goede relaties met het bedrijfsleven" (Oosterbaan Maritinus, 1990 blz. 83), een ontwikkeling die, zoals de auteur toevoegt, niet uniek is voor het kunstbeleid.

Enigszins gechargeerd lijkt deze beschrijving inderdaad van toepassing op de veranderingen die in de tweede helft van de jaren '80 optreden in het ruimtelijk beleid. Zoals een kritische commentator naar aanleiding van de *Vierde Nota* opmerkte:

Uit de nota als geheel valt af te leiden dat vooral de stimulerende werking van het vrije marktmechanisme de keuzevrijheid bevordert. De grote lijn is er een waarin voorrang gegeven wordt aan wat al sterk is, voldoende potentie toont of zich krachtig ontwikkelt. (De Klerk, 1988 blz. 173)

Niet toevallig speelde de introductie van het begrip ruimtelijke kwaliteit daarin een belangrijke rol.

Uit de beknopte beschrijving van de introductie van het begrip ruimtelijke kwaliteit in het ruimtelijk beleid volgt dat het begrip ruimtelijke kwaliteit het snijpunt vormt voor drie samenhangende veranderingen in de aard en de positie van het ruimtelijk beleid als onderdeel van het algemene overheidsbeleid:

1. Het ruimtelijk beleid is minder gericht op de uitvoering en claimt een voorhoedepositie in de ontwikkeling van nieuw beleid met als doel belangrijke maatschappelijke veranderingen het hoofd te bieden.
2. Het overheidsbeleid is niet langer gericht op het versterken van wat zwak is, maar op het uitbuiten van ontwikkelingsmogelijkheden.
3. De overheid ziet voor zichzelf niet langer een sturende maar vooral een stimulerende en voorwaardenscheppende rol.

Deze verschuivingen in het ruimtelijk beleid werden maar zeer ten dele gemotiveerd vanuit een grondige planologische analyse (N. de Boer, 1996). De planologie zelf verkeerde in het midden van de jaren '80 in een crisis. De systematische planvorming was eind jaren '70, begin jaren '80 volkomen in discrediet geraakt. Pas aan het begin van de jaren '90 werd een nieuw planologisch paradigma zichtbaar, het handelingsgerichte paradigma, waarbij niet langer de rol van de overheid en in het verlengde daarvan de rol van plannen centraal staat, maar het handelen van verschillende actoren en de motieven die daaraan ten grondslag liggen. Deze paradigmawisseling in de planologie lijkt dus eerder de fundamentele veranderingen in de positie van het ruimtelijk beleid te volgen dan deze te entameren.

Het begrip ruimtelijke kwaliteit moet worden gepositioneerd in deze paradigmawisseling. In de vraagstellende notitie van de WRR wordt de veronderstelling geuit dat de ruimtelijke ordening in feite drijft op iets dat '*verzorgingsstaatplanologie*' zou kunnen worden genoemd. De planologie zou dan onder de noemer van ruimtelijke kwaliteit een specifieke inrichting van de ruimte nastreven. In het licht van het bovenstaande moet deze veronderstelling worden gerelativeerd. Men zou kunnen stellen dat er in de periode voor de introductie van het begrip ruimtelijke kwaliteit in de planologie en in het ruimtelijk beleid een impliciete opvatting bestond van ruimtelijke kwaliteit. Deze impliciete opvatting laat zich misschien het best omschrijven in contrast met de opvatting die in de *Vierde Nota* overheerst. Tegenover het uitbuiten van potenties lag de nadruk in het ruimtelijk beleid van de jaren '70 en '80 vooral op de emancipatie van zwakke groepen in de samenleving, op kleinschaligheid en het beschermen van het stedelijk en landschappelijk cultuurgoed. Het bevorderen van de keuzevrijheid was een kerndoelstelling uit de *Derde Nota*. Deze emancipatorische lijn werd met de *Vierde Nota* niet abrupt afgebroken. Zij kwam terug in het zogenaamde DALO-beleid, de zorg voor de dagelijkse leefomgeving. Dat gaf de

Vierde Nota een merkwaardig tweeslachtig karakter. Het begrip ruimtelijke kwaliteit werd vanuit beide invalshoeken verder ingevuld.

DALO

Binnen het perspectief van de dagelijkse leefomgeving worden allereerst vijf basiswaarden onderscheiden:

1. een goed onderhouden fysieke omgeving;
2. een schoon milieu;
3. een veilige omgeving;
4. ruimtelijke keuzevrijheid;
5. ruimtelijke verscheidenheid.

Voorsorteren op de 21e eeuw betekent voor het beleid voor de dagelijkse leefomgeving dat de belangrijkste maatschappelijke ontwikkelingen worden verkend en dat wordt aangegeven hoe deze ontwikkelingen het beste tegemoet kunnen worden getreden. De rijksoverheid heeft daarbij een ondersteunende taak. In de *Vierde Nota* wordt voor zes terreinen van ruimtelijk beleid een veranderingsperspectief geschetst. Achtereenvolgens zijn dat:

- de noodzaak om ten aanzien van het wonen tijdig op de veranderde behoeften in te spelen;
- de noodzaak om, voor bepaalde delen van steden, het beleid te richten op vernieuwing van de ruimtelijke structuur;
- de noodzaak om in te spelen op de hogere kwaliteitseisen die aan de openbare ruimte worden gesteld;
- de noodzaak om via een meersporenbeleid antwoord te geven op het toenemen van het autoverkeer;
- de noodzaak om, terwille van de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving, zorgvuldig om te gaan met grondstoffen en de productie van afval te beperken;
- de noodzaak om veranderingen in het landelijk gebied zo te geleiden dat ze zorgvuldig op elkaar zijn afgestemd en bijdragen aan de kwaliteit en verscheidenheid.

Benadrukt wordt dat er in 2015 steeds minder sprake zal zijn van één dagelijkse leefomgeving. Vanuit het perspectief van de dagelijkse leefomgeving wordt het begrip ruimtelijke kwaliteit ingevuld met twee kernelementen van de ruimtelijke vormgeving:

verscheidenheid en samenhang. *Verscheidenheid* in woon-, werk- en recreatiemilieus, als ruimtelijke uitdrukking van een pluriforme samenleving waarin keuzevrijheid een centrale rol speelt. *Samenhang*, omdat het optimaal kunnen ontplooiën van eigen wensen vraagt om contacten en uitwisselingen tussen (groepen) mensen, waarvoor goede verbindinglijnen en ontmoetingsplaatsen nodig zijn.

Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief

De aanleiding voor het formuleren van een Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief wordt gevonden in de veranderende positie van Nederland in internationaal verband. Het ontwikkelingsperspectief geeft aan welke kwaliteiten Nederland zou moeten versterken om voorbereid te zijn op de verwachte economische en maatschappelijke veranderingen. Het Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief bouwt voort op de bestaande *ruimtelijke hoofdstructuur* en op de *kwaliteiten van afzonderlijke landsdelen*. Uitgangspunten zijn:

- het versterken van sterke punten in economisch en ruimtelijk opzicht en het benutten van ontwikkelingskansen;
- vergroten van de ruimtelijke verscheidenheid als bijzondere kwaliteit van Nederland;
- benutten en versterken van de eigen kwaliteiten van de verschillende landsdelen.

Ook bij de invulling van het begrip ruimtelijke kwaliteit vanuit het Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief speelt de *ruimtelijke verscheidenheid* van Nederland een belangrijke rol. Economisch en ruimtelijk gezien wordt het unieke karakter van ons land wat betreft watergebonden eigenschappen ook internationaal als een sterk punt gezien. De Noordzeekust, de aanwezigheid van grote wateren, het Rivierengebied en het natte Nederland tussen het zuiden van West-Friesland en het Deltagebied bieden volop mogelijkheden om zowel natuurwaarden als recreatie en toerisme te versterken. De aanwezigheid van vele typen landschappen en de grote mate van afwisseling tussen stad en land op een relatief klein oppervlak wordt als bijzondere ruimtelijke kwaliteit beschouwd.

De versterking van de ruimtelijke verscheidenheid wordt in het Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief gezocht in twee uitersten:

- het ontwikkelen van een internationaal hoogwaardig stedelijk vestigingsmilieu in het Westen, teneinde te kunnen concurreren met agglomeraties als Brussel en Frankfurt en, op afstand, met Londen en Parijs;

- het bieden van ruimte voor het ontwikkelen van nieuwe natuurkwaliteiten in met name die gebieden die gekenmerkt worden door natte, voedselrijke milieu's en gebieden waar mogelijkheden voorhanden zijn om groene verbindingzones te versterken.

Ook vanuit het Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief speelt bij het vullen van het begrip ruimtelijke kwaliteit dus naast verscheidenheid het idee van samenhang een belangrijke rol, zowel in het stedelijk gebied (hoogwaardig vestigingsmilieu), als in het landelijk gebied (groene verbindingzones). Verscheidenheid en samenhang vormen de kernelementen van de operationalisatie van het begrip ruimtelijke kwaliteit zoals deze in de *Vierde Nota* is ontwikkeld.

Conclusie

'Ruimtelijke kwaliteit' heeft als begrip een aantal fasen doorlopen en daarmee verschillende invullingen gehad. Als officieel beleidsdoel werd het in de *Notitie Ruimtelijke Perspectieven*, de voorstudie van de *Vierde Nota*, vastgelegd. Het kent een evolutie in termen als diversiteit, samenhang en duurzaamheid, die teruggrijpen naar zeer fundamentele begrippen in de ruimtelijke ordening: patroon, structuur en proces (systeembegrippen), tot een maatschappelijke vertaling in de begrippen: belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde. Het begrip speelt een belangrijke rol bij het zoeken naar het eigene van de ruimtelijke ordening in de periode dat deze zich in een identiteitscrisis bevindt.

Tabel 2.1 **Overzicht basisbegrippen van het denkkader ruimtelijke kwaliteit**

| | | | |
|---------------------------------|----------------------|-------------------------|---------------------|
| doelstelling (Oriënteringsnota) | patroon | structuur | proces |
| basisbegrippen | ↓ vorm(patroon) | ↓ functie(structuur) | ↓ tijd(proces) |
| 'ontwerperstaal' | ↓ compositie | ↓ integratie | ↓ ontwikkeling |
| maatschappelijke vertaling | ↓ belevingswaarde | ↓ gebruikswaarde | ↓ toekomstwaarde |
| VINO-VINEX | | | |

Bron: Dauvellier, 1991.

Uit het vastlopen van de moeizame pogingen om het begrip aan het begin van de jaren '80 nader te concretiseren, blijkt dat het als geïsoleerde doelstelling onvoldoende is om de beoogde versterking van de positie van de ruimtelijke ordening te bewerkstelligen. Pas

wanneer er weer ruimte komt voor toekomstdenken en het accent in het beleid verschuift van de uitvoering naar het signaleren van nieuwe problemen en het ontwikkelen van antwoorden daarop, valt het begrip op zijn plaats. Het krijgt hierdoor meer een maatschappelijke invulling, die tegelijk vager is dan de meer vakmatige invulling waaraan tot dan binnen de RPD was gewerkt. De animatoren van het toekomstdenken als belangrijkste functie van het ruimtelijk beleid achten dit geen probleem. Voor hen is ruimtelijke kwaliteit in de eerste plaats een invalshoek en een ambitie. Zij zien het begrip ruimtelijke kwaliteit vooral als een communicatiemiddel.

Het invullen van de drie waarden op het niveau van het nationaal ruimtelijk beleid wordt bijna onmogelijk geacht. Het zou een te hoog abstractieniveau kennen. Bovendien wordt gesteld dat ruimtelijke kwaliteit, net zoals iedere soort kwaliteit, onderhevig is aan wisselende maatschappelijke en culturele waarderingen. Op het niveau van het ruimtelijk beleid op nationaal niveau wordt het verhogen van ruimtelijke kwaliteit vooral gezien als versterken van verscheidenheid en bevorderen van samenhang. Men is het erover eens dat ruimtelijke kwaliteit een gebiedsgericht begrip is, dat per concreet geval ingevuld dient te worden. Daarbij zal de ene keer het accent meer op de gebruikswaarde liggen, de andere keer op de belevings- of de toekomstwaarde. Belangrijk is dat deze waarden niet van bovenaf worden opgelegd, maar dat betrokken partijen een stem hebben in het bepalen van wat ruimtelijke kwaliteit in 'hun' gebied is. Het lijkt er echter op dat ook in deze gebiedsgerichte benadering binnen de drie 'waarden', de twee elementen die zowel de kern vormen van het DALO-beleid als van het Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief, namelijk verscheidenheid en samenhang, voortdurend een rol spelen.

3. DE WERKING VAN HET BEGRIP RUIMTELIJK KWALITEIT IN DE PRAKTIJK VAN DE RUIMTELIJK ORDENING

“Ruimtelijke kwaliteit is iets dat geleidelijk aan, en vooral in de praktijk wordt opgebouwd. Het is de resultante van vele grote en kleine beslissingen, van vele factoren in zeer uiteenlopende situaties.”

(N. de Boer, 1996)

De vraag naar de betekenis van het begrip ruimtelijke kwaliteit in het ruimtelijk beleid moet in het licht worden gesteld van de fundamentele wijzigingen die zich voltrokken in de ruimtelijke ordening op het moment dat het begrip ruimtelijke kwaliteit werd geïntroduceerd. De beknopte schets die wij hiervan hebben gegeven, maakt duidelijk dat de waarde van het begrip ruimtelijke kwaliteit niet kan worden bepaald door uitsluitend te kijken naar de rol die dit begrip wordt toebedeeld in het ruimtelijk beleid. Het lijkt er immers op dat het begrip ruimtelijke kwaliteit juist wordt ingezet op het moment dat de invulling en uitvoering van het ruimtelijk beleid meer en meer wordt overgelaten aan lokale overheden en andere actoren. De vraag naar de waarde van het begrip ruimtelijke kwaliteit in de hedendaagse ruimtelijke ordening kan daarom alleen beantwoord worden als er ook gekeken wordt naar de werking van het begrip in de praktijk van de ruimtelijke ordening op verschillende niveaus.

De vraag in hoeverre het begrip bruikbaar is als een zelfstandig criterium voor het ruimtelijk beleid, kan alleen worden beantwoord door te onderzoeken welke rol het begrip speelt in de afwegingen die in de ruimtelijke-ordeningspraktijk telkens opnieuw worden gemaakt. Daarbij is het niet alleen belangrijk te kijken naar de argumentatie en de afweging in het besluitvormingsproces, maar ook naar het maatschappelijk debat dat rond die besluitvorming ontstaat. Analyse van de besluitvorming en van het debat over de Betuwelijn, het Groene Hart, de Hogesnelheidslijn, de VINEX-locaties en de sleutelprojecten kunnen opmerkelijke verschillen aan het licht brengen in de manier waarop het begrip ruimtelijke kwaliteit wordt ingevuld.

Aard en inhoud van deze debatten weerspiegelen de verandering in de verhouding van overheid en samenleving bij de ruimtelijk ordening. De samenleving laat zich niet alleen mobiliseren vanuit de overheid (zoals in het pkb-model en veel inspraakverordeningen), maar genereert zelfstandig convergentie (Van der Cammen, 1996 blz. 15). De laatste tijd is

een veelvoud aan initiatieven geëntameerd vanuit verschillende hoeken: de universiteiten (*Het Metropolitane Debat*), de Bond van Nederlandse Stedebouwkundigen (*Het Manifest*), VNO-NCW (*corridor-concept*), NAI (*De inrichting van Nederland*), STAWON (*Ontwerpend aan Holland, Ontwerpen voor Nederland*), ARCAM en Nirov (*de nieuwe kaart van Nederland*), Rotterdamse Kunststichting (*AIR Alexander*), De Balie, plaatselijke architectuurplatforms, Milieudefensie, ANWB en Wereldnatuurfonds (*Plan voor het Groene Hart*). Fassbinder spreekt in dit verband van een “verovering van de stadsplanning door het publiek” (Fassbinder, 1995 blz. 39).

De casus

Aan de hand van vier case-studies is onderzocht hoe het begrip ruimtelijke kwaliteit uitwerkt in de ruimtelijke-orderingspraktijk. Bij de keuze van de case-studies hebben we ons laten leiden door een aantal overwegingen, die gekoppeld zijn aan de subvragen van de centrale onderzoeksvraag:

- a. het begrip ruimtelijke kwaliteit is bij de casus op verschillende wijzen conceptueel ingevuld, al of niet conform de *Vierde Nota*.
- b. bij de casus geven de verschillende partijen op lokaal en rijksniveau een verschillende invulling van het begrip ruimtelijke kwaliteit.
- c. de verschillende kwaliteitsconcepten zijn in de casus verbonden met verschillende maatschappelijke doelstellingen.
- d. de casus zijn ingebed in verschillende institutionele contexten, bestaande uit wisselende combinaties van overheden, lokale (markt)partijen en andere organisaties.

Gekozen is voor drie uitwerkingen van de ruimtelijke inrichtingsconcepten die in de *Vierde Nota* werden geïntroduceerd en een casus die juist niet voortkomt uit de inrichtingsconcepten van de Nota, maar uit een concept dat als kritiek daarop is geformuleerd. De concepten uit de *Vierde Nota* betreffen de VINEX-locaties voor woningbouw, de stedelijke knooppunten en het Groene Hart. Tegenover de *Vierde Nota* staat het concept van de corridors. Onder concepten wordt in dit verband verstaan: ruimtelijke inrichtingsconcepten (Witsen en Zonneveld, 1996).

Bij elke casus is onderzocht hoe ruimtelijke kwaliteit is ingevuld door de verschillende partijen op rijks- en lokaal niveau, en welke rol dat concept in die casus speelt. Omdat bij iedere casus de setting anders is, met andere verhoudingen tussen overheden en tussen

partijen en belangen, is nagegaan welke rol het begrip ruimtelijke kwaliteit speelt in de afwegingen die worden gemaakt, compromissen die worden gesloten en hoe het draagvlak wordt gevormd. Concepten hebben immers alleen betekenis als inrichtingsprincipe, indien ze in staat zijn consensus te creëren tussen wederzijds afhankelijke actoren (Martens, 1996 blz. 222). Centrale vraag is steeds: wat is de invulling van het begrip door de verschillende partijen?

Op basis van de bovengenoemde criteria is gekozen voor vier casus:

- a. een VINEX-locatie (grote woningbouwlocatie): Ypenburg. Met name bij deze grote woningbouwlocaties is vanuit de RPD en het Stimuleringsfonds voor Architectuur vorm gegeven aan instrumenten om de ruimtelijke kwaliteit te verhogen (Stimuleringsfonds, 1994);
- b. een zogenaamd sleutelproject in een stedelijk knooppunt: de Kop van Zuid in Rotterdam. Ook bij deze sleutelprojecten werd vanaf het begin grote nadruk gelegd op de ruimtelijk kwaliteit teneinde een wervend en concurrerend vestigingsmilieu te bewerkstelligen (Van der Bout en Pasveer, 1994);
- c. een locatie in het Groene Hart: de Ronde Venen. In de discussie over inrichtingsvoorstellen voor dit gebied komen de dilemma's naar voren die in het debat over het Groene Hart aan de orde zijn (Rodermond en Tilman, 1996);
- d. een 'corridor': Utrecht-Nijmegen; het corridor-concept werd door de werkgeversorganisatie VNO-NCW gepresenteerd als een alternatief voor het concept van de stedelijke knooppunten. Het corridor-concept zou een betere geleiding van de feitelijke ontwikkelingen mogelijk maken (Martens, 1996).

3.1 Ypenburg

In de *VINEX* is de ontwikkelingsrichting van nieuwe woningbouwlocaties gepresenteerd. Dat zal hieronder kort worden besproken. In hoeverre het begrip ruimtelijke kwaliteit in de planningspraktijk van deze locaties een rol speelt en hoe dit wordt ingevuld door de betrokken partijen, is onderzocht in de case-studie Ypenburg, een VINEX-locatie in het gewest Haaglanden.

Ruimtelijke kwaliteit vanuit het rijk

Ten aanzien van nieuwe woonlocaties wordt in de *VINEX* het ruimtelijke concept van de compacte stad uitgewerkt. Het stadsgewest is het ruimtelijke-ontwikkelingskader waarbij de kwaliteit van het milieu het meest gebaat is. De kwaliteit van het milieu staat onder druk door de groeiende mobiliteit en de daaraan gepaard gaande bereikbaarheidsproblemen. Beperking van de mobiliteit is daarom de hoofddoelstelling: het op elkaar afstemmen van wonen, werken, voorzieningen en recreatie op het schaalniveau van het stadsgewest is hiervan afgeleid.

Waar in de *VINEX* het stadsgewestelijk inrichtingsbeleid uiteen wordt gezet, wordt onder een apart kopje 'ruimtelijke kwaliteit' een aantal aandachtspunten geformuleerd die bijdragen aan die ruimtelijke kwaliteit. Deze aandachtspunten hebben met name betrekking op een schoon, groen en duurzaam beheerd leefmilieu.

Ten eerste wordt gesteld dat het niet alleen belangrijk is de locaties op de juiste plaats te ontwikkelen, maar dat ook de inrichting ervan op een zo intensief mogelijk gebruik van het openbaar vervoer moet worden afgestemd. Daarnaast kan de belasting van het milieu worden beperkt door in het ruimtelijk ontwerp rekening te houden met belaste zones. Hiermee wordt gelet op de gebruikswaarde van een gebied.

Een ander aandachtspunt dat bijdraagt aan ruimtelijke kwaliteit is de aanwezigheid van open ruimten en groen. Deze elementen worden zelfs onontbeerlijk geacht, want: "leven in een geheel versteende massa, hoe prachtig die ook ontworpen mag zijn, is ongezond". Groenstructuren op agglomeratieniveau moeten zorgen dat mensen toegang hebben tot groen van enige omvang. Daarnaast functioneren delen van deze groenstructuren als bufferzones tussen stedelijke agglomeraties, waardoor zij hun eigen identiteit zullen behouden. Groenstructuren dienen voorts het milieubelang. Wanneer de koppeling tussen de stad en de groenstructuur slaagt, zou de recreatiemobiliteit kunnen worden beperkt. Ook kunnen groenstructuren een functie vervullen binnen het voor de natuur noodzakelijk geachte systeem van kerngebieden en verbindingszones.

Het milieubelang is ook gebaat bij een duurzaam beheer van energie, water en grondstoffen in stedelijke gebieden. De inrichting van deze gebieden kan hieraan bijdragen door dichte bouwvormen en een combinatie van ruimtegebruik.

Tot slot wordt gesteld dat ruimtelijke kwaliteit vooral gewenst is vanwege de vraag. Als nieuwe woon- en werkgebieden niet hoogwaardig zijn, dreigt te worden gebouwd voor de leegstand. In dit kader wordt het belang van een stedelijke milieudifferentiatie genoemd. Verschillen in gebruik, beleving en toekomstmogelijkheden worden bepaald door gebiedspecifieke eigenschappen.

Van reguleren naar stimuleren

Aan de hand van de gestelde locatiecriteria zijn de zogenaamde VINEX-locaties aangewezen en uitvoeringsconvenanten met de betrokken gemeenten gesloten. In deze convenanten zijn afspraken vastgelegd over een minimum aantal te bouwen woningen waarvan een bepaald aandeel in de marktsector dient te worden gerealiseerd. De rijksoverheid draagt hiermee de directe verantwoordelijkheid voor het ontwikkelen en realiseren van de VINEX-locaties over aan de lokale bestuurders en marktpartijen. Ten behoeve van de uitvoering keert de rijksoverheid slechts een subsidie voor een periode van tien jaar uit als lump sum. Andere 'traditionele' sturingsinstrumenten, zoals de objectsubsidies en woningcontingenten waarmee het rijk ruimtelijke kwaliteit probeerde te bevorderen, zijn in de VINEX afgeschaft. Deze decentralisatie en deregulering heeft tot gevolg dat het rijk de doelstellingen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit op een andere wijze moet zien te realiseren. In plaats van een dicterende rol wil ze een stimulerende rol spelen. In dat kader zijn vanuit VROM projecten gestart gericht op kennisoverdracht en het voeren van een kwaliteitsdiscussie: *Stedelijke milieudifferentiatie* en *Kwaliteit op locatie*. Verder spelen instellingen die zich bezig houden met architectuurbeleid, zoals het Stimuleringsfonds en Architectuur lokaal een rol in de kwaliteitsdiscussie.

Het NAI organiseerde in 1994 een cursus voor opdrachtgevers: *Investeren in stedelijke kwaliteit*. Deze cursus werd geopend met een toespraak van minister De Boer, waarin zij inging op de kritiek dat de situering van de VINEX-locaties en de voorwaarden waaronder ze moeten worden ontwikkeld, het realiseren van ruimtelijke kwaliteit zouden belemmeren. De minister sprak de mening uit dat de dichtheid van 30 woningen per hectare die het rijk gemiddeld heeft gehanteerd bij de onderhandelingen over de grondkostensubsidie, een evenwicht biedt tussen enerzijds genoeg draagvlak voor openbaar vervoer, anderzijds mogelijkheden om in het locatie-ontwerp overwegend laagbouw en een algemeen groen aspect te realiseren. Met de situering dicht bij de stad en goed openbaar vervoer zou ook de

bereikbaarheid van het hele scala aan stedelijke voorzieningen gewaarborgd zijn, en doordat wordt aangesloten op de Randstadgroenstructuur, de uitloop naar het buitengebied. Naar de mening van de minister zijn daarmee de voorwaarden voor het bereiken van een hoge ruimtelijke kwaliteit op de VINEX-locaties aanwezig. Het resultaat hangt vooral af van de inzet en creativiteit van de bij de uitvoering betrokken partijen.

Perifere ontwikkelingen

De VINEX-locaties worden (als gevolg van het compacte-stadbeleid) beschouwd als een nieuw onderdeel van de stad. Zij worden ontwikkeld in samenhang met die stad, terwijl in de stadsranden en de tussengebieden de meest dynamische stedelijke processen plaatsvinden. De VINEX-locaties kunnen niet los worden gezien van deze processen en zouden daarom geplaatst dienen te worden in het kader van een stedelijk veld in plaats van het stadsgewest.

Het plangebied Ypenburg maakt onderdeel uit van een grootschalig VINEX-gebied in de regio Haaglanden. Aansluitend op Ypenburg liggen de VINEX-locaties Leidschenveen en Nootdorp. Het plangebied Ypenburg grenst aan de gemeente Den Haag en ligt op de grondgebieden van Rijswijk, Nootdorp en Pijnacker. De plangrenzen worden bijna geheel bepaald door rijkswegen, namelijk de A4 en A12. In het noordoosten grenst het plangebied aan de bebouwde kom van Nootdorp en in het zuidoosten aan de Randstad Groenstructuur. De Randstad Groenstructuur is eind jaren '80 in een samenwerkingsverband tussen het rijk en de provincies ontwikkeld en maakt onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. De Randstad Groenstructuur is sinds 1995 een planologische kernbeslissing. Slechts door middel van het aansluiten op de Randstad Groenstructuur is de locatie ingebed in een planvisie van regionaal schaalniveau.

Door de ontwerpogave op te delen in plangebieden met een afgegrensd programma wordt het hogere schaalniveau dus ontkend. De snelwegzone tussen Ypenburg en de Haagse VINEX-locatie Leidschenveen is bijvoorbeeld geen object van onderzoek. Volgens Jaap van den Bout (zie Nio en Reijndorp, 1997) zou dit gebied juist onderwerp van onderzoek moeten zijn: welke ontwikkelingen zijn daar mogelijk en wat zouden die betekenen voor Den Haag en de verstedelijking van de rest van de Randstad?

Opdrachtgevers voor het regionale schaalniveau ontbreken. Een initiatief hiertoe dat al in 1988 door de Provincie Zuid-Holland werd genomen, is door het rijk afgewezen. In opdracht van de Provincie werd een integrale ruimtelijke visie voor het tussengebied tussen de steden Den Haag, Rotterdam en Delft ontwikkeld. Deze visie strookte niet met het compacte-stadbeleid, waardoor het plan werd afgewezen. In de actualisatie van de *VINEX* werden echter de stadsgewesten van Den Haag, Delft en Rotterdam en het tussengebied aangewezen tot nieuw integraal uit te werken gebied. Hiermee werd alsnog aan de noodzaak tot een integrale en regionale visievorming voldaan.

Ontwerpbenadering op lokaal niveau

De stedenbouwkundigen Palmboom en Van der Bout sloten met hun opvatting van de ontwerpogave meer aan op het ideeëngoed van het Parkstadplan van de provincie dan op dat uit de *VINEX*. Zij karakteriseerden Ypenburg als een spin in het web van autosnelwegen en andere transportlijnen: het gebied valt op door haar strategische ligging met potentieel snelle en korte verbindingen met alle delen van de Randstad; Ypenburg maakt deel uit van een dichte lappendeken, waarop verschillende steden, voorsteden, snelwegen, parken en recreatiegebieden, kassengebieden en andere functies elkaar verdringen. De opgave om Ypenburg te ontwikkelen kon niet langer worden opgevat als een uitbreiding van het bestaande in het 'lege' omringende landschap. Omdat de traditionele tegenstelling tussen stad en land vervaagt, zou de ontwikkeling van Ypenburg moeten worden benaderd als de transformatie van een landschap dat al verstedelijkt is. Het 'stroomgebied' van de snelweg vormt binnen dit landschap een wereld van voortdurende beweging, een 'cake walk' van schuine bochten, taluds en fly-overs met een steeds wisselend perspectief op een grote variatie aan silhouetten op enige afstand. Deze wereld zal in de toekomst dwars door het stedelijk gebied snijden en maakt als zodanig deel uit van de ontwerpogave. Daarom is ervoor gekozen de geluidwering een spectaculaire vorm te geven: een parkwal die aansluit bij het golvende park- en snelweglandschap.

Voor de interne structuur van Ypenburg is de ruimtelijke kwaliteit gezocht in de bestaande landschappelijke structuren en elementen. Het masterplan bestaat uit een raamwerk van wegen, groenstructuren en waterlopen, dat de samenhang binnen het te ontwikkelen gebied waarborgt. Binnen het raamwerk liggen de woonmilieus, die zich van elkaar onderscheiden doordat de ontwikkelde 'identiteiten' aansluiten op landschappelijke karakteristieken. De identiteit van de woonmilieus wordt versterkt door artificiële vormgevingselementen en het

woningprogramma. Door de uitwerking in verschillende woonmilieus sluit het stedenbouwkundig ontwerp aan op de in de *VINEX* gesignaleerde en door de RPD uitgewerkte wens van woonmilieudifferentiatie. Door de ontwerpers wordt het plan getypeerd als een veelkleurig mozaïek, dat zich voegt in de grotere lappendeken van de regio.

De partijen

Ypenburg ligt op de grondgebieden van drie gemeenten. Deze gemeenten werden samen met de gemeente Den Haag verenigd in een samenwerkingsverband met de status van een rechtspersoon. Daarnaast is de poging tot samenwerking tussen publieke en private partijen kenmerkend voor het planvormingsproces. De risico's zouden evenredig over het gemeentelijke samenwerkingsverband en de private partijen worden verdeeld. Dit samenwerkingsverband kwam echter niet verder dan een intentie-overeenkomst. Daarna ging de publieke sector over op een Integrale Deelplan Ontwikkeling, waarbij ze wel de verantwoordelijkheid houdt voor het bouwrijp maken.

Ten tijde van de publiek-private samenwerking is de basis voor het masterplan Ypenburg gelegd. Op verzoek van Frits Palmboom namen alle betrokken partijen bij de start van het ontwerpproces deel aan een busreis door het plangebied en zijn omgeving. Deze excursie resulteerde in een lijst met kwaliteiten die de deelnemers opvallend, bijzonder of aantrekkelijk vonden en die in het plan gebruikt zouden kunnen worden. Onder leiding van Palmboom ging een ontwerpteam hiermee aan de slag. Vervolgens kwamen de partijen iedere maand bijeen in een workshop om de resultaten van de ontwerpers te bespreken en nieuwe opgaven voor de volgende maand te formuleren. Door de ruime tijd die hiervoor genomen werd, konden de verschillende belangen aan bod komen en worden afgewogen.

De gemeentelijke belangen kwamen tot uiting door een grotere interesse in het eigen grondgebied. Ten aanzien van het woningbouwprogramma wilde de gemeente Rijswijk bijvoorbeeld voornamelijk laagbouw op haar grondgebied, omdat de bestaande woningbouw vooral gestapeld was. De bestuurders van Nootdorp, een gemeente die veel meer door een landelijk karakter wordt gekenmerkt, vonden gestapelde bouw op hun grondgebied in Ypenburg minder een probleem. Daarnaast hadden de betreffende Nootdorpe bestuurders de ambitie om in het al bestaande Nootdorp het voorzieningenniveau uit te breiden met een nieuw centrum. Dit betekende dat een nieuw

winkelcentrum op Ypenburg niet te dicht bij het Nootdorpse centrum gelokaliseerd zou kunnen worden. Aan de andere kant wilde Rijswijk ook geen centrum dat te veel zou concurreren met het al bestaande Rijswijkse centrum de Boogaard. Onder invloed van deze gemeentelijke belangen en ambities kwam de ligging en het programma van het Ypenburgse centrum tot stand.

De marktpartijen waren meer geïnteresseerd in de locatie als geheel. Daarnaast waren ze minder benauwd dan de kleine gemeenten voor grote investeringen om een bepaald kwaliteitsniveau te kunnen halen. Bij het proces werden alle partijen betrokken door middel van workshops. Doordat alle partijen op deze wijze in staat werden gesteld op ontwerpvoorstellen te reageren en nieuwe opgaven te formuleren kon een algemene consensus ontstaan over de gewenste ruimtelijke kwaliteit op masterplanniveau. Deze consensus bleef ook na de opheffing van de Publiek-Private Samenwerking (PPS) bestaan.

De PPS werd opgeheven op initiatief van het gemeentelijke samenwerkingsverband. De partijen geven een eigen interpretatie aan de achterliggende oorzaken. De publieke sector verantwoordde de stopzetting door te wijzen op een belangenverstrengeling van de private sector als grondverkopers en grondafnemers. De private sector wees op de – in het samenwerkingsverband – tot stand gekomen positieve grondexploitatie die de publieke sector in staat stelde de verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling geheel zelf op zich te nemen.

Na de PPS ging de publieke sector over op een Integrale Deelplan Ontwikkeling. De projectontwikkelaars van de deelplannen werden op grond van hun ingediende plannen geselecteerd. De plannen dienden te voldoen aan randvoorwaarden en uitgangspunten. De randvoorwaarden en uitgangspunten ten aanzien van kwaliteitseisen zijn weergegeven in verschillende documenten, waarvan slechts het Masterplan in samenwerking met private partijen (uit de tijd van de PPS) is ontwikkeld. Met de private partijen uit de PPS werd de ontwikkeling van het eerste deelplan overeengekomen.

Ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit is in de *Vierde Nota* uiteengelegd in gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. In de planningspraktijk van Ypenburg bleken deze begrippen echter niet gehanteerd te worden. Ruimtelijke kwaliteit werd wel als een doel

beschouwd, maar was een te abstract begrip om een rol te kunnen spelen als communicatiemiddel. Het begrip kwaliteit wordt altijd op een meer gespecificeerde wijze gebruikt. Het gaat dan bijvoorbeeld over de programmatische invulling, over straatprofielen of over verbindingen. De keuzes die hierin worden gemaakt, beïnvloeden de ruimtelijke kwaliteit. Er zijn echter heel veel aspecten die kwaliteitsbepalend zijn en belangrijk is dat die aspecten met elkaar in samenhang zijn.

De invulling die de verschillende partijen gaven aan het begrip ruimtelijke kwaliteit, werd bepaald door de rol die die partijen vervulden in het planproces. Voor de stedenbouwkundige van het Projectbureau had ruimtelijke kwaliteit vooral te maken met aandacht, zorgvuldigheid en samenhang. De belegger noemde drie aspecten van ruimtelijke kwaliteit die overeenkomen met de drie waarden die in de *Vierde Nota* gehanteerd worden: het tijdsaspect, het visuele aspect en functionaliteit, en legde vooral de nadruk op het tijdsaspect: een product moet duurzaam zijn zowel fysiek als in termen van waardering. Voor de projectontwikkelaar was ruimtelijke kwaliteit een integraal begrip: wonen, werken en vervoer moeten op een evenwichtige manier samenkomen rond de woning, bewoners moeten daarin keuzes kunnen maken en het aanbod moet gedifferentieerd zijn. De projectontwikkelaar stelde de vraag van de woonconsument voorop. Hij keek daarbij in toenemende mate naar de woonomgeving, enerzijds omdat de woonconsument die meeneemt in zijn overwegingen, anderzijds omdat de concurrentie op de woningenmarkt toeneemt.

Over de kwaliteiten van Ypenburg als geheel waren de betrokken partijen het met elkaar eens. Ze verwezen daarbij alle naar het masterplan van Frits Palmboom. De wijze waarop het ontwerpproces georganiseerd was, heeft in belangrijke mate aan dit grote draagvlak bijgedragen. Op deelplanniveau was de consensus over de invulling geringer. Dit verschil in kwalitatieve benadering betrof vooral de menging van verschillende woningtypen. De stedenbouwers wensten een grotere variatie in woningtypen, ook op het schaalniveau van het woonblok, de marktpartijen stelden dat daar weinig vraag naar zou zijn. Aangezien de vraag gerelateerd is aan de prijs, dacht de belegger dat de grondprijs te hoog zou zijn om de gewenste differentiatie te kunnen realiseren. Aan de andere kant constateerde de publieke sector, vertegenwoordigd door de stedenbouwkundigen van het projectbureau, dat er nooit hoekwoningen gerealiseerd zouden zijn als zij die eis niet had gesteld, terwijl die woningen juist het eerst verkocht werden.

Op basis van de verschillende kwaliteitsopvattingen beoordeelt men elkaars vaardigheden en ambities. De marktpartijen beschouwen een gemeentelijke overheid die veel eisen stelt aan bijzondere woningtypen en daar de grondprijs niet op afstemt, als een slechte vastgoedontwikkelaar. De overheid op haar beurt beoordeelt een projectontwikkelaar negatief als die geen ambitie heeft om boven het gemiddelde uit te willen komen. In het verleden speelden deze verschillende opvattingen niet zo'n grote rol in de praktijk van de ruimtelijke ordening. Nu de gemeentelijke overheden en de marktpartijen gezamenlijk meer verantwoordelijkheden kregen ten aanzien van de projectontwikkeling, werden de verschillende benaderingen duidelijker en groeiden ze tegelijkertijd ook naar elkaar toe. Per slot van rekening moest men met elkaar samenwerken en dat lukt alleen in overleg en met respect voor elkaars standpunten. Maar ook de grotere verantwoordelijkheden leidden ertoe dat de belangen van beide partijen naar elkaar toe groeiden. De productie van woningen in de marktsector dwong de overheid meer marktgericht te denken. Vanuit deze optiek zijn de verschillende woonmilieus en de gefaseerde stedenbouwkundige uitwerking ervan bewust in het planvormingsproces van Ypenburg ingebracht. Aan de andere kant werden de ontwikkelaars van koopwoningen door de toenemende concurrentie gedwongen om meer aandacht te besteden aan de woonomgeving.

De projecten die het rijk heeft geïnitieerd om het begrip ruimtelijke kwaliteit inhoud te geven, hebben bij de respondenten uit dit onderzoek weinig nieuwe inzichten opgeleverd. Ten eerste hadden de respondenten weinig tijd om alle informatie die de projecten voortbrengen te bestuderen. Ten tweede vond men dat veel informatie niets toevoegde aan wat men al wist of waar men mee bezig was. Wel heeft het onderdeel de Machinekamer – ontwerpbijeenkomsten van de ontwerpers van VINEX-locaties – een vruchtbaar netwerk opgeleverd, waardoor de plannenmakers elkaar ook buiten de Machinekamer om raadpleegden. Bij de projectontwikkelaar hielden gespecialiseerde medewerkers zich bezig met een voorselectie. Belangrijke informatie werd vervolgens met de betreffende projectmedewerkers besproken. Vooral de informatie over duurzaam bouwen werd bij deze projectontwikkelaar belangrijk gevonden. Hoewel de projecten op directe wijze weinig effect leken te sorteren, bleken de kwaliteitsaspecten die in deze projecten aangedragen werden, toch een rol te spelen in de planvorming. Het meest opvallend was het streven naar woonmilieudifferentiatie. Deze differentiatie werd niet alleen tot stand gebracht door middel van vormgeving maar ook door middel van het woningprogramma

en gebiedseigen karakteristieken. Daarnaast kregen de kwalitatieve doelstellingen die geformuleerd zijn in de *VINEX* alle aandacht. Ypenburg wordt niet alleen ontwikkeld als een woongebied; door middel van (openbaar vervoers-)verbindingen, nieuwe werk- en recreatiegebieden, inpassing van nieuwe winkelcentra en een oriëntatie op interne groenstructuren wordt gestreefd naar een samenhang tussen wonen, werken, recreatie en voorzieningen.

Door middel van voorbeeldprojecten, symposia en discussiebijeenkomsten probeert de rijksoverheid ruimtelijke kwaliteit inhoud te geven en te stimuleren, maar aan de andere kant worden er op rijksniveau normen gesteld die een ruimtelijke kwaliteit belemmeren. Het stringente woningbouwprogramma bijvoorbeeld levert een weinig afwisselend beeld op. Frits Palmboom deed zijn beklag over het resultaat hiervan voor Ypenburg in het vaktijdschrift *Cobouw*: “Het lijkt allemaal wel op elkaar. Veel laagbouw, weinig gestapeld. Er moet dertig procent sociaal en zeventig procent in de marktsector worden ontwikkeld. De middelen zijn beperkt om iets anders te kunnen doen” (Ouwkerk, 1996).

Ook andere regelgeving met betrekking tot de ruimtelijke ordening leidt ertoe dat de creatieve mogelijkheden beperkt worden. Veel van deze regelgeving heeft betrekking op kwaliteitsnormen. Het bouwbesluit is gericht op een woon- en bouwtechnisch kwaliteitsniveau; de regel voor aanpasbaar bouwen moet ertoe leiden dat woningen ook voor mindervaliden te gebruiken zijn; regels ten aanzien van duurzaam bouwen dienen de kwaliteit van het leefmilieu te bewaken en de Wet Geluidshinder dient de kwaliteit van het woonmilieu te waarborgen. Deze normering brengt echter ook een uniformering met zich mee. Zo heeft de regel voor aanpasbaar bouwen in Ypenburg de realisatie van beletages verhinderd, omdat deze woningen worden ontsloten door een trapje. Daarnaast zijn veel normen in strijd met elkaar, waardoor een integrale benadering van kwaliteit niet haalbaar is. Zo werd een integrale stedenbouwkundige inpassing van de snelweg langs Ypenburg bemoeilijkt, doordat de Wet Geluidshinder woontorens aan de snelweg niet mogelijk maakt. De parkwal die de snelweg in relatie bracht met het landschap, moest enkele meters naar de snelweg worden opgeschoven om de gewenste geluidsdemping te verwezenlijken. Hierdoor kwam tevens de visuele relatie met het landschap minder sterk tot uitdrukking.

Conclusie

Ruimtelijke kwaliteit speelde in de planningspraktijk van Ypenburg geen rol als communicatiemiddel, maar als doel. De partijen hadden daarbij een verschillende opvatting van ruimtelijke kwaliteit. Het planproces overziende heeft echter niet het doel om kwaliteit te realiseren geleid tot consensus tussen de verschillende private en publieke partijen, maar de manier waarop dit via een differentiatie van verschillende plandelen werd ingevuld, een wijze die zowel recht deed aan landschappelijke karakteristieken als aan bestuurlijke grenzen.

Opmerkelijk is dat deze consensus werd opgebouwd in het kader van een PPS-constructie, en overeind bleef toen het openbaar bestuur het heft weer volledig in handen nam. Dat zegt iets over de kwaliteit van het stedenbouwkundig plan.

Deze casus laat ook zien waar de realisatie van ruimtelijke kwaliteit stuit op de grenzen van het VINEX-beleid. De gekozen stedenbouwkundige benadering zou zich eigenlijk moeten uitstrekken over de grenzen van de locatie heen. Zij anticipeert op een ruimtelijke visie die streeft naar samenhang en differentiatie op de schaal van het gehele gebied tussen Den Haag en Rotterdam. In feite behelst de gekozen benadering een fundamentele kritiek op de uitgangspunten van het VINEX-beleid. Daarnaast blijken allerlei op rijksniveau gestelde eisen en voorwaarden een gewenste ruimtelijke kwaliteit te bemoeilijken.

3.2 Kop van Zuid

Het project Kop van Zuid heeft zijn wortels in het beleid voor het Ruimtelijke Ontwikkelings Perspectief (ROP) dat in de *Vierde Nota* is vastgelegd. Dit beleid geeft aan welke kwaliteiten Nederland zou moeten versterken om voorbereid te zijn op de economische en maatschappelijke veranderingen die Nederland op weg naar de 21e eeuw te wachten staan. Het beleid vormt het kader voor de aanwijzing van Stedelijke Knooppunten en de Sleutelprojecten. Bij de Stedelijke Knooppunten gaat het om het versterken van de centrumfunctie, bij de Sleutelprojecten om een projectsgewijze uitvoering van de VINO en de VINEX, waarbij coördinatie tussen verschillende beleidssectoren en partijen een belangrijke rol speelt. Binnen het ROP-beleid werd de Kop van Zuid gezien als één van de kansrijke stedelijke herstructureringsgebieden van nationaal

belang. In het project Kop van Zuid speelt ook het DALO-beleid uit de *Vierde Nota* een belangrijke rol, met name voor de kwaliteit van het publieke domein.

Het plangebied wordt gekenmerkt door de oude havens met daarbij behorende infrastructuur. Het project Kop van Zuid diende het ruimtelijk isolement van het gebied te doorbreken en een positieve uitstraling te creëren naar de omliggende wijken in Rotterdam Zuid: Feyenoord, Afrikaanderwijk en Katendrecht. Het Rotterdamse structuurplan 'Binnen de Ruit' vormde in 1978 de eerste aanzet voor herstructurering van het in onbruik geraakte havengebied aan de zuidoevers van de Maas. Oorspronkelijk was de herstructureringsopgave vooral gericht op woningbouw. Halverwege de jaren '80 vond een ommekeer plaats. Het ambitieniveau van het plan werd omhoog geschroefd. Stadsvernieuwing was niet meer voldoende: er diende een hoogwaardig stedelijk milieu te worden gecreëerd, gericht op de verbreding van de economische basis van de stad. Er vond een verschuiving plaats naar een meer kwalitatieve benadering van het project Kop van Zuid.

Om het project te steunen werd het aangewezen als sleutelproject *avant la lettre* en werd een PPS-constructie in het leven geroepen die tot een integrale besluitvorming omtrent de afstemming van investeringen moest leiden. Het een en ander werd vastgelegd in een convenant. Een belangrijk persoon in dit proces was Riek Bakker, destijds hoofd Stadsontwikkeling gemeente Rotterdam. Zij heeft zich tijdens het planproces ingezet voor het realiseren van hoge kwaliteit.

Rol plan

Het stadsbeeld en daarmee het stedenbouwkundig plan kwamen centraal te staan. Het stedenbouwkundig plan ging verschillende functies vervullen. Allereerst had het een communicatieve functie en werd het ingezet als wervend instrument. Daarnaast vervulde het de functie van een realistisch plan dat kennis en inzicht bood op basis waarvan afwegingen en beslissingen over bouwprogramma, fasering van de uitvoering, financiële haalbaarheid en projectorganisatie genomen zouden kunnen worden. Als laatste had het een formele functie ten aanzien van de kwaliteitsbewaking van het planproces.

Het stedenbouwkundig ontwerp werd gebruikt om een groot maatschappelijk en politiek draagvlak te creëren. Het vormde samen met de planbeschrijving die bij het convenant was toegevoegd, de basis voor het bestemmingsplan. Deze volgorde van werken maakte het

mogelijk een duidelijk beeld van kwaliteiten in het plangebied vast te leggen in het bestemmingsplan. Dat de planvorming in deze volgorde geschiedde, waarin het toekomstige beeld van het gebied voorop werd gezet, laat een omslag in het planologisch denken zien.

Ruimtelijke kwaliteit

Binnen het project Kop van Zuid werd veel aandacht besteed aan kwaliteit. Zo werd door de organisatie een Quality-team in het leven geroepen dat de (ruimtelijke) kwaliteit van het project moest waarborgen. Het risico dat een supervisie-stedenbouwkundige geen partij zou zijn in de slag tussen overheid en marktpartijen – als het erom zou gaan te bepalen wat kwaliteit is –, werd door de gemeente te groot geacht. Er diende een sterker team tegenover deze partijen te staan. Het Quality-team fungeerde als een aparte kamer van de Commissie Welstand en Monumenten voor een specifiek te benoemen plangebied. Het Q-team werd los van het convenant ingesteld.

In het Q-team hadden de directeur Stadsontwikkeling, een drietal leden van de Welstandscommissie en drie buitenlandse architecten c.q. stedenbouwkundigen zitting. De keuze voor buitenlanders was een strategisch-politieke beslissing: ze waren relatief onbekend met de Nederlandse situatie en (markt)verhoudingen en konden hierdoor een onbevooroordeeld en onbevangen oordeel geven. In tegenstelling tot de traditionele Commissie Welstand besprak het Q-team zowel de plannen voor de gebouwen als de plannen van de gemeente voor de buitenruimte. De stedenbouwkundige uitgangspunten van het gehele plan en die van de deelplannen werden bij de Q-team bijeenkomsten telkens weer ter discussie gesteld. Deze discussies maakten voor de partijen duidelijk welke kwaliteit op welke manier gehaald zou kunnen worden. Dit werd door alle partijen als een nieuwe manier van werken gezien.

De kwaliteitsbewaking van de uitvoering van het plan Kop van Zuid had betrekking op twee elementen:

1. de ruimtelijke aspecten/de gebouwde omgeving en het functioneren van de bestemmingen;
2. de architectonische kwaliteit van het onroerend goed.

Aan het bestemmingsplan werd een aantal deelrapporten gekoppeld, waaronder drie *Kwaliteitsboeken*. Een belangrijke aanleiding voor het samenstellen van deze boeken was de behoefte om gestructureerd invloed te kunnen uitoefenen op de keuze van de architecten. Bovendien vormden ze een hulpmiddel om de thema's die het planproces droegen, op de verschillende schaalniveaus te verduidelijken. De boeken gaven beeldende vertalingen van de driedimensionale regels uit het globale bestemmingsplan, betreffende onder andere zichtlijnen, zonering en enveloppen. In de kwaliteitsboeken werden alle ruimten gedefinieerd vanuit hun positie en onderlinge samenhang en werden uitspraken gedaan over bijvoorbeeld materiaalkeuzes, beplanting, profielen en straatmeubilair. Naast de kwaliteitsboeken was een rapport voor de openbare ruimte bij het bestemmingsplan gevoegd. Dit rapport droeg de titel 'Ruimtelijke kwaliteit'.

De aandacht voor de openbare ruimte en het detail was een gevolg van de verantwoordelijkheid die de overheid hierover vanaf het begin van het planproces droeg. De aandacht voor openbaarheid en openbare ruimte kwam in een stroomversnelling door de vele reizen die stadsbestuurders, architecten, planologen en stedenbouwkundigen begin jaren '90 naar Barcelona maakten. In deze stad werd een hernieuwd ontwerp van de openbare ruimte en de betekenis hiervan voor de stad en haar bewoners als belangrijk aandachtspunt centraal gesteld.

In een ander bij het bestemmingsplan behorend rapport 'Kwaliteit en beeldvorming' werden de wensen ten aanzien van de architectonische en stedenbouwkundige differentiatie geformuleerd door gethematiseerde plandelen aan te wijzen. Samenhang tussen de thematische plandelen werd daarbij als een belangrijke (ruimtelijke) kwaliteit beschouwd. De rivier was een steeds terugkerend element bij de beschrijving van die kwaliteit. Uit het feit dat de rapporten voor de plandelen visueel zijn uitgewerkt, blijkt dat de gemeente de beeldvorming rond (ruimtelijke) kwaliteit als een belangrijk communicatiemiddel beschouwde.

Naast de architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit werd ook aandacht besteed aan de sociale dimensie van kwaliteit. Vanaf de start van het project werd rekening gehouden met de achterstandspositie van de omliggende wijken. Het project *Wederzijds Profijt* was bedoeld om deze wijken te laten profiteren van de ontwikkeling en de economische opleving van de Kop van Zuid. Getracht werd werkgelegenheid op de Kop van Zuid te

creëren voor de laaggeschoolden uit de omliggende wijken. Deze doelstelling kon worden herleid uit het DALO-beleid dat in de *Vierde Nota* werd aangekondigd. Wederzijds Profijt wordt in het algemeen omschreven als ‘winst voor de omliggende woonwijken van stedelijke vernieuwingsprojecten om de aanwezige problemen te verlichten’ (Smit, 1996). Hiertoe werden ruimtelijke verbeteringen tussen de oude wijken en het plangebied zorgvuldig gedefinieerd en kreeg de realisatie van deze dwarsverbindingen hoge prioriteit.

Aanleiding voor het opstarten van het project Wederzijds Profijt was de angst dat een scheiding tussen de twee gebieden zou optreden: de Kop van Zuid voor de happy few en als gouden randje van een stadsdeel waar het helemaal niet zo goed ging. Het wederzijds profijtbeginsel werd verder opgesteld om een zo groot mogelijk draagvlak bij de bewoners van de omliggende wijken te creëren.

Volgens Jaap van den Bout zat in het aan de orde stellen van het Wederzijds Profijt ook een procesmatige kant. Juist het benoemen van dit profijt had de besturen van de omliggende wijken aangezet tot nadenken over de positie van hun eigen wijk. Jaap van den Bout zag de ruimtelijke ingrepen als een bijdrage aan het Wederzijds Profijt. De ruimtelijke ingrepen vormden echter slechts een deel van de puzzel; ook stukjes als de hoogte van uitkeringen, woningtoewijzing, scholing, enzovoorts waren van belang bij het vergroten van wederzijds profijt. De ruimtelijke ingrepen waren volgens hem voorwaardenscheppend om tot ruimtelijke kwaliteit te komen.

Het concept van Wederzijds Profijt, of *social return*, werd in het bestemmingsplan opgenomen. Ook werd hiervoor een speciaal projectteam ingesteld. De aanpak voor Wederzijds Profijt werd dus serieus genomen.

Een ander aspect dat tot kwaliteit diende te leiden en dat ook sociale aspecten in zich heeft, was het principe van de *stedelijke plint*. De bedoeling van dit principe was de levendigheid, de sociale veiligheid en de verblijfskwaliteit in het plangebied te verhogen. Hierdoor zouden tevens verbindingen ontstaan tussen verschillende buurten in en rondom de Kop van Zuid. In het principe van de stedelijke plint was een zekere flexibiliteit ingebouwd door niet alle voorzieningen op voorhand vast te leggen in het bestemmingsplan. Een groot deel van de invulling werd overgelaten aan de markt. Door een hogere begane-grondverdieping waren wel condities gerealiseerd voor bepaalde functies. De identiteit van

het plangebied en de aansluiting van specifieke basisvoorzieningen hierop speelden daarbij een belangrijke rol. De gemeente had daarom een aantal maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat passende voorzieningen zouden worden aangetrokken. Op de eerste plaats werd een branche-selectiecommissie in het leven geroepen om zogenaamde 'trekkers' te selecteren. Voorts werd per themagebied het type voorzieningen, passend bij de functie van het gebied, bepaald. Door de aandacht voor het programmascenario nam het aantal publieksfuncties in de loop van het planproces sterk toe. Het waren vooral deze functies die het gebied een eigen identiteit en een stedelijke uitstraling moesten gaan geven.

De invulling van de stedelijke plint leidde ook tot discussie, zoals blijkt uit het voorbeeld van een parkeergarage. Een deel van de stedelijke plint zou aanvankelijk in beslag moeten worden genomen door een parkeergarage. De discussie hierover ging echter verder dan de vraag of de garage wel of niet mooi was. De nadruk lag eerder op de keuze tussen rendement versus ambitieniveau.

Een derde dimensie van de kwaliteit van de Kop van Zuid heeft betrekking op de uitvoering. Door verschillende PPS-constructies toe te passen werd geprobeerd een hogere kwaliteit na te streven. Belangrijk hierbij was de verevening van geld tussen planonderdelen die opbrengsten genereren en planonderdelen die geld behoeven. Onderlinge samenwerking moest leiden tot een betere kwaliteit van het product en daardoor tot een hoger rendement.

Conclusie

De plannenmakers voor de Kop van Zuid hebben getracht een stuk stad te creëren dat op meerdere niveaus moet 'werken'. Dat wil zeggen dat het plangebied op zowel lokaal niveau, regionaal niveau als landelijk en zelfs internationaal niveau een functie en uitstraling zouden moeten hebben. Ruimtelijke kwaliteit was hierbij een doelstelling, die voortkwam uit de verschillende beleidsdoelen zoals genoemd in de *Vierde Nota*. Dat ruimtelijke kwaliteit een expliciete doelstelling was, kwam tot uitdrukking door het instellen van een Quality-team en het opstellen van kwaliteitsboeken. Belangrijk hierbij was dat ruimtelijke kwaliteit op elk niveau werd nagestreefd, en op elk niveau een specifieke invulling kreeg.

Het werken met het Q-team en de kwaliteitsboeken creëerde een kader waarbij de inrichting van de openbare ruimte centraal stond. Doordat regels voor een gewenste architectuur niet gedictieerd werden, ontstond een basiskwaliteit op stedenbouwkundig niveau. Die basiskwaliteit is terug te vinden op drie verschillende schaalniveaus:

- op het niveau van de stad: de Kop van Zuid werd een stuk stad, zonder dat het werd “volgetut met woninkjes”²
- op het niveau van de wijk: onderlinge verbindingen tussen de wijken zorgen ervoor dat de wijken niet alleen ruimtelijk, maar ook programmatisch, met elkaar verbonden zijn
- op het niveau van de straat: in de detaillering van de stedenbouw (stedelijke plint/hogere dan standaard verdieping, overdekt/souterrain parkeren, detaillering in brugleuningen, stoepen, straatverlichting en -meubilair) is de ruimtelijke kwaliteit terug te vinden. Een dergelijke aandacht voor de detaillering was in Rotterdam vrij nieuw.

Doordat verschillende deelgebieden werden aangewezen, kreeg ieder gebied een eigen karakter. Hierbij dient overigens te worden opgemerkt dat voor het deelgebied waar de 19e eeuwse stad het streefbeeld was, met name de ruimtelijke kenmerken van dit type stad werden overgenomen. De sociaal-culturele aspecten zijn moeilijk te sturen of te plannen; dit zal de tijd moeten uitwijzen.

Wat eveneens een belangrijke rol heeft gespeeld bij de realisatie van ruimtelijke kwaliteit, was de veranderende functie van het plan. Gedurende het ontwerpproces werd inzicht verkregen in de fysieke omstandigheden van het gebied, waardoor het voor verschillende partijen mogelijk werd verschillende visies op het gebied los te laten. Uiteindelijk heeft dit proces geresulteerd in het benoemen van een aantal door alle partijen gedeelde ruimtelijke kwaliteiten.

Minstens zo belangrijk was de rol van Riek Bakker. Zij zette zich persoonlijk in voor het realiseren van een hoge kwaliteit. Door haar geheel eigen wijze van werken heeft dit geresulteerd in een groot maatschappelijk draagvlak. Bovendien was de organisatie van de dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening van dien aard dat de inzet en enthousiasme aanwezig waren om het ambitieniveau te realiseren. Daarnaast streefde de gemeenteraad van Rotterdam naar goede contacten met het bedrijfsleven en wilde het de economie van

² Uitspraak van Riek Bakker in 1986, uit: Erik Pasveer, 1996, blz. 19.

de stad stimuleren. In dit bestuurlijke klimaat was het mogelijk dat het projectteam met de planvorming van de Kop van Zuid zijn gang kon gaan.

Het instellen van een Quality-team en het maken van een drietal kwaliteitsboeken heeft een signaalfunctie gehad. Hiermee werd voor alle partijen duidelijk dat het de gemeente serieus was een hoge kwaliteit te realiseren. Dat kwaliteit iets is om over te twisten, en dat dat ook voor zou komen, was ingebakken in de opzet en structuur van het Q-team. De gevoerde discussies maakten de partijen duidelijk wat er onder kwaliteit kon worden verstaan en hoe dit gerealiseerd zou moeten worden.

De ontwikkeling van de Kop van Zuid laat zien dat de tegenstellingen tussen stedelijke vernieuwing, stadsvernieuwing en sociale vernieuwing in een nieuw concept gegoten zijn. Een concept waarbij stedelijke vernieuwing niet louter wordt gezien als een bijdrage aan economische herstructurering, maar als een samenspel van ruimtelijke, economische, sociale en culturele vernieuwing. Een uitdrukking van het op sociale cohesie gerichte beleid van de gemeente was het volksfeest dat rond de opening van de Erasmusbrug werd georganiseerd.

3.3 De Ronde Venen

Op 1 januari 1989 werden de kernen Wilnis, Mijdrecht, Vinkeveen, Waverveen, Amstelhoek en de Hoef samengevoegd tot de gemeente De Ronde Venen. Deze gemeente bereidde zich voor op haar toekomst door na te denken over de ontwikkelingen die in het gebied gaande waren. Een van die ontwikkelingen was het *Project De Venen*, een rijksinitiatief dat voortkwam uit het Structuurschema Groen en Ruimte. In het Structuurschema was een aantal Koersgebieden uitgezet waar natuurbouw plaats zou moeten vinden: de Nieuwkoopse en Vinkeveense Plassen met de omliggende polders en landbouwgebieden. Omdat dit gebied binnen de Ecologische Hoofdstructuur lag, werd voorgesteld hier natuurbouw te plegen. In het Project De Venen zou natuurbouw worden gecombineerd met recreatie in een gedeelte van de nieuwe gemeente De Ronde Venen, te weten in de polder Groot-Mijdrecht. Doel van het project was “een kerngebied voor natuur- en recreatieontwikkeling” tot stand te brengen, waarbij ernaar werd gestreefd duurzame landbouw te handhaven en een betere water- en milieukwaliteit te bereiken. Het ging om de realisatie van een natuurlijk moerassysteem van 2.600 hectare. De polder die

deel uitmaakte van het kerngebied, de polder Groot Mijdrecht, functioneerde steeds slechter voor de veeteelt, omdat er kwelwater vanuit de omliggende veenweidegebieden naar boven kwam. Dit maakte dat het gras zilt en de koeien ziek werden. In het zuidelijke gedeelte van de Polder Groot Mijdrecht zou een bos moeten worden aangelegd, mede om te voorkomen dat de kernen Wilnis, Mijdrecht en Vinkeveen verder aan elkaar zouden groeien.

Het Project De Venen werd gestart in 1992. Het betrof hier een initiatief van het rijk, dat door de provincie zou worden uitgewerkt. In een bestuursovereenkomst tussen het rijk en de provincie werd melding gemaakt van een nadere uitwerking van het Groene Hart-beleid voor dit gebied. Een stuurgroep werd opgezet waarin vertegenwoordigers van het rijk, de ministeries van VROM en LNV, de provincies Utrecht en Noord Holland, de betreffende gemeenten, de Waterschappen en de belangenorganisaties van Land- en Tuinbouw plaats hadden. Met nadruk werd gesteld dat het een *gezamenlijk* project van de betrokkenen zou zijn, en niet een van bovenaf opgelegd idee van het rijk. Dit leverde voor de belangenorganisaties meteen een probleem op: zij wensten wel mee te denken over hoe het plan uit te werken, maar wilden geen verantwoordelijkheid dragen. Gevolg van deze stellingname was dat zij niet plaatsnamen in de stuurgroep. Achtergrond van de stellingname van de land- en tuinbouworganisaties was dat er voor het gebied al tijdens plannen waren gemaakt, waarin landbouw werd 'vervangen' door natuur; zij waren ongerust over de zoveelste ontwikkeling op dit gebied en hielden zich enigszins afzijdig. Zo kwam in 1992 bijvoorbeeld ook het plan *De Nieuwe Venen* uit van Natuurmonumenten, die in het gebied 9000 hectare landbouwgrond claimde voor natuurbouw.

De stuurgroep werkte de plannen voor Project De Venen verder uit. Inmiddels was in de gemeente De Ronde Venen een nieuw college aangetreden met een coalitie van CDA en Ronde Venen Belangen. De gemeente bezinde zich op haar toekomst. Deze toekomst zou mede worden bepaald door een aantal ontwikkelingen waar de gemeente maar ten dele vat op had: de toenemende ruimedruk vanuit de Randstad op het gebied van wonen, recreatie en bedrijvigheid, toename van het verkeer van en naar Schiphol en Aalsmeer (veiling), en de mogelijkheid voor eigen bewoners te kunnen bouwen om zo het draagvlak voor de voorzieningen te ondersteunen. Er moest iets gebeuren. Hoewel in het Streekplan van de provincie de mogelijkheid werd geschapen om in het gebied 1500 woningen te bouwen, ontstond bij de gemeente het besef dat er meer moest gebeuren dan alleen maar woningen

bijbouwen. Daarnaast speelden de ontwikkelingen rond het Project De Venen een rol. De visie die in het Project De Venen werd tentoongespreid ten aanzien van de ontwikkeling van een bos in groot Mijdrecht-Zuid en van een moeras in Groot Mijdrecht-Noord werd maar ten dele door de gemeente gedeeld.

Deze ontwikkelingen leidden er in 1995 toe dat bureau BVR uit Utrecht door de gemeente De Ronde Venen werd ingeschakeld om haar te helpen de (bedreigende, autonome) ontwikkelingen om te buigen naar een eigen beleid. Voor deze ‘ontwikkelingsvisie’ schakelde BVR meerdere partners in om de deelaspecten van de ideeën te onderzoeken.³ Er werd een projectbureau De Ronde Venen ingesteld, en in oktober 1995 kwam BVR met een conceptversie van *Ontwikkelingsvisie De Ronde Venen*, waarin een drietal ambities naar voren komt:

1. één Ronde Venen: versterken van de samenhang binnen de gemeente, onder behoud of versterking van de eigen identiteit van de afzonderlijke kernen;
2. het Groene Hart: inzet op kwaliteit, vormgeven aan kwalitatief hoogwaardig Groene Hart;
3. de Randstad, geleiding van de ruimtedruk: de invloed van de omliggende stedelijke gebieden in goede banen leiden.

De Ontwikkelingsvisie bestrijkt een periode van twintig jaar (1995-2015).

Belangrijke afwijkende punten tussen de Ontwikkelingsvisie De Ronde Venen en het Project De Venen betreffen het wonen en de natuur- en recreatie-ontwikkeling. Het Project De Venen borduurde voort op de aanwezige hoge natuurlijke kwaliteiten van het gebied en poogde deze verder uit te bouwen. De Ontwikkelingsvisie sloot naar eigen zeggen aan op de gedachte achter het project De Venen, maar leverde ook eigen bouwstenen voor het Plan van Aanpak aan.

In het Project De Venen werd uitgegaan van moerasbouw in de polder Groot Mijdrecht Noord, waarbij een deel van de bestaande woonbebouwing zou moeten verdwijnen. In de Ontwikkelingsvisie De Ronde Venen werd de bestaande bebouwing gehandhaafd, omdat er op dat moment nog maar weinig ‘echte’ boeren te vinden waren. Er waren veel

³ Onder andere voor de visie op landschap en natuur bureau H+N+S uit Utrecht, INRO/TNO voor de visie op bedrijvigheid en transport, TKA uit Almere voor een visie op de woningbouw, het recreatieschap Vinekeveense plassen

'hobby'boeren actief, die in de toekomst een bijdrage zouden kunnen leveren aan de koppeling van natuurbouw en recreatie, aldus de Ontwikkelingsvisie.

Een tweede verschil tussen de Ontwikkelingsvisie en het Project De Venen is de ontwikkeling van Groot Mijdrecht-Zuid. Het Project De Venen was van mening dat de aanleg van een bos het beste zou bijdragen aan de ontwikkeling van natuur. Achterliggende gedachte was dat een bos de mogelijkheid tot verdere uitbreiding van de kernen onmogelijk zou maken. In de Ontwikkelingsvisie werd gepleit voor de aanleg van een nieuw te graven plas, De Rondeveense Plas, in plaats van een bos. Redenen voor deze keuze waren de slechte bodemgesteldheid van de polder, die de aanleg van een bos erg ingewikkeld zou maken, naast het verloren gaan van het open karakter van de polder. Dat open karakter was één van de bestaande grote kwaliteiten. Behalve deze twee argumenten was er nog een derde argument om een plas in plaats van een bos aan te leggen. De plas zou de drie kernen die eromheen liggen, de mogelijkheid bieden een eigen gezicht te krijgen. Door kleinschalige woningbouw zouden de kernen naar elkaar toe kunnen groeien en een 'voorkant' kunnen krijgen aan deze plas. In de Ontwikkelingsvisie werd gesteld dat water scheidend en bindend tegelijk zou zijn: verschillende kernen aan één plas. Mede door de toegankelijkheid van de oevers van de plas zou recreatie mogelijk worden. De plas zou tevens een onderdeel zijn van een recreatief netwerk, de plas zou helpen een evenwicht in de waterhuishouding te bewerkstelligen, en, niet onbelangrijk: de plas zou onderdeel van een ecologische verbindingszone kunnen worden.

Ruimtelijke kwaliteit

De casus De Ronde Venen laat zien dat er op drie beleidsniveaus (rijk, provincie, gemeente) verschillende opvattingen bestonden over wat nu ruimtelijke kwaliteit is. De partijen hadden nu eenmaal verschillende achtergronden, belangen en preferenties ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit. Naast het verschil in inzicht in de na te streven ruimtelijke kwaliteit was er ook verschil van mening te constateren over het gebruik van ruimtelijke kwaliteit als begrip.

Aanleiding om deze casus te bestuderen, is het verschil van mening ten aanzien van de voorgestelde natuurontwikkeling voor een deel van het grondgebied van de gemeente. De kwestie of er wel of niet gebouwd zou mogen worden in het Groene Hart, en zo ja onder welke voorwaarden is het tweede aanknopingspunt voor de casus. De Minister zag in

eerste instantie woningbouw in het Groene Hart niet als kwaliteitsverhogend. In de *Vierde Nota Extra* werd gesteld dat het Groene Hart gevrijwaard moet blijven van verdere verstedelijking. Ook latere beleidsstukken zoals de nota Randstad en Groene Hart: de Groene Wereldstad zien het Groene Hart niet als reserve-bouwlocatie voor de Randstad.

De provincie had in het Streekplan Utrecht een claim van 1500 woningen opgenomen voor De Ronde Venen. Met deze stellingname kwam zij in conflict met het rijk, waarop de provincie de wacht werd aangezegd. Minister De Boer zette de deur echter weer op een kier en wilde, als het plan voor De Ronde Venen kwalitatief in orde zou zijn, eventueel woningbouw toestaan. De gemeente wilde bouwen om in de eigen behoefte te voorzien; het uitbreiden zou beperkt moeten blijven. Zij moest duidelijk zien te maken dat zonder woningbouw een onwenselijke uitstroom van jongeren zou plaatsvinden, waardoor het draagvlak voor voorzieningen zou afnemen.

Op rijksniveau werd gestart met het Project De Venen. Uitgangspunt was kwaliteitsverhoging van het gebied door natuurbouw, waarbij 'slechte' landbouwgrond in natuur zou worden omgezet. De Ecologische Hoofdstructuur was het onderliggende kader. De beslissing tot aanwijzing van het natuurgebied werd autonoom genomen; de gemeente De Ronde Venen had hier weinig over te zeggen. Wel werd er vanaf het beginstadium overlegd tussen Rijk, provincie, gemeenten en maatschappelijke organisaties. Verschil van mening tussen provincie en gemeente over de invulling van de natuurbouw werd in de loop van het proces opgelost. Momenteel ligt er dan ook een plan waarin beide zich kunnen vinden.

Volgens de provincie kwam de toekomstwaarde van het Project De Venen tot uiting in het duurzame karakter van de plannen voor natuurontwikkeling. Over de gebruikswaarde is juist in de loop van het proces veel gediscussieerd. Wat voor de één als gebruikswaarde gold, was voor de ander juist geen gebruikswaarde.

Conclusie

Noch bij het *project De Venen*, noch bij de *Ontwikkelingsvisie* is vanaf het begin getracht ruimtelijke kwaliteit als begrip te definiëren, of als toetsingskader te gebruiken. Doordat ruimtelijke kwaliteit werd genoemd zonder het precies vooraf te definiëren, werden de participanten aan het proces gedwongen na te denken over de kwaliteit(en) waar het

eigenlijk om ging. Juist het gegeven dat het begrip ruimtelijke kwaliteit niet precies is in te vullen, maakte het voor de gemeente De Ronde Venen mogelijk ermee te 'spelen'. Het bood de gemeente de kans vanuit de eigen ambities een invulling te geven.

Door de instelling van de nieuwe gemeente De Ronde Venen kwam het nadenken over (ruimtelijke) kwaliteit in een stroomversnelling. Bureau BVR zorgde voor een integraal plan (*Ontwikkelingsvisie De Ronde Venen*) waarin landbouw, natuur, recreatie, bedrijvigheid en woningbouw tezamen werden bekeken. Daarbij was de bestaande (ruimtelijke) kwaliteit van de gemeente het uitgangspunt voor de ontwerpers van de *Ontwikkelingsvisie*. De gemeente vond dat met de *Ontwikkelingsvisie De Ronde Venen* ruimtelijke kwaliteit werd afgedwongen. Autonome ontwikkelingen konden door deze visie worden omgebogen en in samenhang met elkaar een meerwaarde krijgen. Integraliteit speelde een belangrijke rol: een visie die een licht wierp op meer schaalniveaus dan alleen de vier kernen waaruit de gemeente bestaat. Ondanks het holistische karakter van het begrip ruimtelijke kwaliteit waren de partijen het erover eens dat het wel degelijk een functie had: op het moment dat het bij alle participanten onderwerp van discussie was, werd over alle aspecten in samenhang nagedacht.

De mogelijkheid om conflicterende belangen met behulp van het begrip ruimtelijke kwaliteit op te lossen, hangt af van de verwachtingen van de partijen. Die verwachtingspatronen waren in de loop van het proces voortdurend aan verandering onderhevig. De deelnemers aan het Plan De Venen waren van mening dat in de discussie over kwaliteit door alle partijen op specifieke, sectoraal gebonden kwaliteit ingeleverd werd ten behoeve van het geheel. Daarbij speelde mee dat de participanten dachten op 'eigen' schaalniveaus: het rijk op het niveau van het Groene Hart, de provincie op provinciale, Nederlandse en Europese schaal, de gemeente op de schaal van de gemeente, de agrariërs op de schaal van de polder en hun eigen boerenbedrijf. Ieder schaalniveau kent zijn eigen (ruimtelijke) kwaliteit.

Belangrijk is nu, zo blijkt uit deze casus, dat de discussie gevoerd kan worden aan de hand van concrete ruimtelijke voorstellen gericht op de overstijging van de deelbelangen. Het gaat erom mogelijkheden zichtbaar te maken. In deze casus zien we dus dat de verschuiving van een sturende naar een onderhandelings- of netwerkplanologie tot uitdrukking komt in een verschuiving van '*notaplanologie*' naar '*beeldplanologie*'.

De terugtrekkende beweging van de rijksoverheid ten opzichte van provincie en gemeente op het gebied van ruimtelijk beleid heeft de gemeente De Ronde Venen in staat gesteld een eigen visie op het begrip ruimtelijke kwaliteit te geven. De overheid is in die zin voorwaardenscheppend opgetreden doordat zij de mogelijkheid bood voor woningbouw, mits er een duidelijk en goed beargumenteerd plan zou komen van hoge kwaliteit. Dit heeft, hoe vaag en onomschreven het ook moge zijn, de gemeente aangespoord om anders dan gebruikelijk na te denken over de manier waarop ruimtelijke kwaliteit is te bereiken en vorm te geven. Veranderingen in nationaal beleid (o.a. *Natuurbeleidsplan* en *Vierde Nota Extra*), dat in principe beperkend is voor de gemeente, boden gelegenheid tot een eigen visie op ruimtelijke kwaliteit, waarbij integraliteit een belangrijk gegeven was. Het begrip integraliteit verscheen vervolgens als belangrijke accentverschuiving in de *Actualisatie van de VINEX*, waarbij met integraliteit iets anders bedoeld lijkt te worden dan met het begrip samenhang. In de Actualisatie heeft integraliteit vooral betrekking op de integratie van *rood en groen*.

De casus Ronde Venen laat zien dat deze integratie, zoals die in het idee van de stadslandschappen verder vorm heeft gekregen, niet vastloopt op ideeën over landschapsbouw of natuurontwikkeling, maar op het ontbreken van een aangepaste visie op verdere verstedelijking van specifieke landschappen.

3.4 Corridor Utrecht – Knooppunt Arnhem-Nijmegen

Het corridor-concept is op de agenda van verschillende overheden geplaatst na presentatie ervan in een nota van de werkgeversorganisaties VNO en NCW, opgesteld door het Nederlands Economisch Instituut. Het concept komt voort uit onvrede met het concept van de stedelijke knooppunten, dat teveel gefixeerd zou zijn op het aantrekken van zakelijke dienstverlening en te weinig aandacht zou hebben voor de vestigingsplaatseisen van stuwende economische activiteiten als hoogwaardige industrie, en internationale transport- en distributie-activiteiten. Juist deze laatste vorm van bedrijvigheid is aangewezen op bereikbaarheid en concentreert zich ruimtelijk langs de transportassen. Vanuit het economisch beleid wordt er sterk voor gepleit om vestigingsgebieden te koppelen aan hoofdtransportassen. Deze corridors bevatten zones van vele kilometers doorsnee en verbinden de mainports met Duitsland en België.

Het corridor-concept vindt zijn weerklank in met name de nota *Ruimte voor Regio's* van het ministerie van Economische Zaken. Het rijk constateerde – als onderbouwing van het corridor-concept – extra groei van bedrijven langs de transportassen naar het oosten en zuidoosten, mede als gevolg van een uitschuifbeweging vanuit de volle Randstad. Het beleid richt zich erop daarvoor de nodige ruimte te bieden. Als uitvloeisel van het corridor-concept beperkt het rijk zijn bijdragen in de economische infrastructuur (via het bedrijfsomgevingsbeleid-instrument) niet meer tot de stedelijke knooppunten. Daarvoor in de plaats werd – in overleg met de provincies – een nieuw instrument ontwikkeld, dat kan worden ingezet voor strategische structuurversterkende infrastructuur, ook buiten de knooppunten: Stirea (Stimulering economische activiteiten).

Provinciaal beleid

Volgens het NCW/VNO-rapport loopt een nationale corridor van de mainports Amsterdam-Schiphol en Rotterdam, via Utrecht, Veenendaal, Ede/Wageningen en Arnhem/Nijmegen naar Duitsland. Deze corridor bestaat uit drie modaliteiten: de A12 en A15, de Waal en de Rijn, en de spoorverbindingen en toekomstige Betuwelijn. De ligging van een groot deel van de provincie Gelderland op deze belangrijke Europese west-oost corridor blijkt goede uitgangspunten te bieden voor verdere economische ontwikkelingen in de transport- en distributiesector. De provincie Gelderland heeft het corridor-concept geïntegreerd in het nieuwe Streekplan Gelderland dat in september 1996 werd vastgesteld door Provinciale Staten.

De introductie van het corridor-concept vond in Gelderland vooral plaats vanuit de economische sector. Het Gelderse bedrijfsleven schreef in 1994, als een reactie op een Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief van de provincie, een notitie waarin de hoofdverbindingssassen als de economische dragers van Gelderland werden neergezet. Volgens het bedrijfsleven zouden clusters van kantoor- en bedrijventerreinen niet alleen moeten komen bij stedelijke centra, maar ook bij belangrijke kruisingen van vervoersassen, zowel weg, water als rail. Het corridor-concept had ook een belangrijke plaats in het sociaal-economisch beleidsplan uit 1995 van de provincie Gelderland. Voor internationaal opererende bedrijven zou het volgens deze nota een voorwaarde zijn om in de nabijheid te zitten van de internationale transportassen en de daarop gelegen knooppunten en mainports. Het corridor-concept wordt in deze nota uitgewerkt in de vorm van zes

economische groeipolen: naast het knooppunt Arnhem/Nijmegen zijn dat de Stedendriehoek (Apeldoorn/Deventer/Zutphen), Ede-Veenendaal, Barneveld/Nijkerk, Tiel en omgeving, Zuidwest Achterhoek.

Ruimtelijke kwaliteit

Ten behoeve van de totstandkoming van het Streekplan is geprobeerd in twee sessies met ambtenaren en leden van Provinciale Staten invulling te geven aan het begrip ruimtelijke kwaliteit. Men liet het bij twee sessies omdat er geen sluitende definitie van ruimtelijke kwaliteit naar boven kwam drijven waar alle sectoren, in politiek en ambtelijk verband, mee uit de voeten konden. Door de sessie over ruimtelijke kwaliteit zijn de 'neuzen' aan het begin van het proces wel allemaal 'dezelfde kant opgedraaid'. Men ging daarna vrij pragmatisch met het kwaliteitsbegrip om.

Uit de sessies werd een aantal thema's gedestilleerd die als een soort rode draad door het Streekplan liepen. Die thema's zijn geconcretiseerd door ze toe te spitsen op de identiteit en eigenheid van Gelderland. Ruimtelijke kwaliteit werd uitgewerkt als de (huidige) balans tussen ecologie en economie. Omdat deze balans sterk verschilt in de verschillende delen van Gelderland, is in het Streekplan een 'regionale differentiatie van balansen' uitgewerkt. Het begrip kwaliteit werd in de verschillende gebieden anders ingevuld.

In het Streekplan Gelderland werd het stedelijke knooppuntenbeleid als het ware ingebed in een corridor-benadering. Nieuwe regionale bedrijventerreinen werden gelokaliseerd in kernen langs de ruimtelijk-economische hoofdinfrastructuur: "Zo ontstaat een 'kralensnoer' van geclusterde economische activiteiten langs de belangrijkste transportassen". Het ABC-locatiebeleid en het verminderen van automobiliteit bleven belangrijke doelstellingen, evenals het beschermen van landschappelijk waardevolle gebieden. Op grond van het concentratiebeleid en het restrictieve beleid voor het Rivierengebied wees de provincie de wens af van het Gelderse bedrijfsleven om een bedrijventerrein te ontwikkelen bij het infrastructurele knooppunt Deil (A2/A15). Niet alle kruispunten van de hoofdinfrastructuur werden door de provincie benut als bedrijventerrein; hoewel gebruik werd gemaakt van de hoofdtransportassen als economische dragers, werd de groei geconcentreerd rond knooppunten van hoofdinfrastructuur, openbaar vervoer en voorzieningen.

Discussie

Naar aanleiding van de NCW/VNO-nota vond in de *Economisch Statistische Berichten* een van de weinige discussies plaats over de ruimtelijke kwaliteit van de corridors. Volgens De Vet zou de corridor Utrecht-KAN, die meer het karakter heeft van een vervoers- dan van een ontwikkelingsas, leiden tot een aantasting van ruimtelijke kwaliteit: “Vast staat echter dat een consequente doorvoering van de corridor-benadering zal leiden tot een perceptie van een ‘vol’ land, een lagere belevingswaarde en daardoor een geringere ruimtelijke kwaliteit” (De Vet, 1995). De opstellers van het NCW/VNO-rapport reageerden cynisch op de kritiek dat de mobiliteitsproblematiek niet aan de orde kwam:

De werkelijkheid is, zoals betoogd, ook anders. Wonen en werken vertonen ruimtelijk gezien steeds meer kris-kras relaties. Het is twijfelachtig of het beleid om wonen en werken meer te concentreren het gewenste ruimtelijke resultaat zal hebben. De vraag is ook of het vanuit mobiliteitsoogpunt nodig is. Werkende partners kiezen bijvoorbeeld vaak een woonplaats tussen hun beider werkplek.

De NCW/VNO-onderzoekers gaven toe dat een zwak punt van het corridor-concept het milieu was. Maar een afgewogen ruimtelijke inpassing, waarin ook het milieu een plaats krijgt, is volgens hen een opgave voor het ruimtelijk beleid.

In de praktijk van de ruimtelijke ordening van de provincie Gelderland bleek dat er op basis van het corridor-concept een (voorlopige) balans is gevonden tussen economie en ecologie. In de discussie over het Streekplan werd echter vooral verwezen naar de kwaliteit van het landschap, de ‘eigenheid’ van de verschillende gebieden waaruit Gelderland bestaat. Het begrip werd dus vooral ingevuld vanuit de landschappelijke en cultuur-historische invalshoek: het zo goed mogelijk inpassen van de corridors in het landschap.

Het begrip ruimtelijke kwaliteit bood echter geen concrete handvatten voor wat betreft verstedelijkingsconcepten. Het begrip werd alleen in economische zin ontwikkelend en positief ingezet, en defensief en conserverend als verstedelijkingsconcept. Daarnaast diende het begrip als smeermiddel in het onderhandelingsproces met de verschillende partijen en sectoren die bij het Streekplan betrokken waren en om een politiek en maatschappelijk draagvlak te creëren voor het plan.

Bij de onderbouwing van het corridor-concept verwees de provincie Gelderland met name naar de nota *Ruimte voor Regio's* van het ministerie van Economische Zaken. Deze nota

kwam volgens de bestuurders en ambtenaren van de provincie als geroepen, omdat het ministerie van VROM tot dan toe een afwijzende rol innam ten aanzien van de corridors. De laatste tijd heeft het ministerie het corridor-concept voorzichtig uitgewerkt in studieprojecten als *RUIMPAD* en *Nederland 2030*. In drie van de vier perspectieven voor Nederland 2030 (Parklandschap, Stromenland en Palet) zijn de corridors als ontwikkelingsassen expliciet op de agenda gezet. In twee perspectieven is bijvoorbeeld het rivierenlandschap van de Neder-Betuwe ingevuld. In het scenario Parklandschap blijft het gebied een groenregio met kwaliteiten van rust, water en ruimte waarbij de goederenstromen door het gebied worden geleid maar het aantal afslagen wordt beperkt. In het scenario Stromenland wordt het corridor-begrip toegepast op het Westelijk Rivierengebied en spelen de A2 en A15 en treinverbindingen een belangrijke rol bij het herstructureren van het ruimtegebruik. Op de kruising van de Betuwe-corridor met de nationale vervoersas A2 is bij Deil een belangrijk overslagpunt voorzien ter grootte van een middelgrote stad. Hier krijgen industrie en intensieve landbouw volgens het perspectief volop de ruimte. Het corridor-concept wordt gelegitimeerd doordat wordt ingezet op de strategie van twee netwerken: een vervoersnetwerk en daarnaast een waternetwerk. De terminologie waarmee de corridors worden beschreven is afgestemd op een concentratiebeleid:

Inrichting op basis van zowel verkeers- als waterstromen leidt tot een voorkeur voor verstedelijking in de vorm van een 'kralensnoer' langs de vervoersassen met kralen op punten waar vervoersassen elkaar kruisen. De maat van verstedelijking is die van middelgrote steden.

VROM neemt aldus een weinig inspirerende rol aan wat betreft de corridors: afgaand op de perspectieven van de RPD is er weinig progressie geboekt in het corridor-concept sinds het door VNO/NCW is geïntroduceerd. Vanuit de RPD blijkt vooralsnog geen nadere invulling te worden gegeven aan de ruimtelijke kwaliteit van de corridors. Wat ontbreekt, zijn overkoepelende verstedelijkingsconcepten waarin de corridors meer zijn dan infrastructuurbundels die op een ecologisch en landschappelijk verantwoorde wijze zijn ingepast.

Ook het kabinet zet momenteel bij het nationaal-economisch beleid in op de internationale transport- en distributiesector, met als gevolg dat de corridors, naast de mainports, een belangrijke rol vervullen als vestigingsfactor. Aan de vraag of de corridors wel of niet ingezet moeten worden als beleidsconcept, gaat dus nog een belangrijke keuze vooraf. Indien de overheid meer zou inzetten op kennis-intensieve innovatieve bedrijvigheid,

zouden de steden als productiemilieu namelijk meer de nadruk (kunnen) krijgen. Bovendien is het volgens de RARO de vraag of de corridor-benadering de economische basis voor het stedelijk milieu in de Randstad kan waarborgen. Op regionaal niveau is het de vraag hoe het woon-werkverkeer van de bestaande centra naar de werkplekken in de bedrijvenczones zou moeten worden geregeld.

In feite komt de crisis in de Nederlandse ruimtelijke ordening (op bovenlokaal niveau) bij uitstek naar voren bij de corridors. Ten eerste betreft dat de schaalvergroting in het verstedelijkingsproces, ook in Gelderland. De corridors vormen de netwerken waarlangs de verstedelijking plaatsvindt. Dit is al het geval bij het knooppunt Arnhem-Nijmegen, waar bij de uitwerking van het beleid al lang niet meer gesproken kan worden van compacte steden, maar van stedelijke velden, waar met name in het tussengebied en aan de randen een enorme economische dynamiek plaatsvindt. In de Ontwikkelingsvisie op het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen zijn de economische potenties van het knooppunt al beoordeeld vanuit het (inter)nationale netwerk van spoor-, weg- en waterverbindingen waarin de regio Arnhem-Nijmegen is opgenomen. De zwaartepunten voor uitbreiding van economische activiteiten liggen ten zuidoosten van Arnhem (Duiven en Zevenaar) en ten zuidwesten van Nijmegen (Brabantse Poort en Groot Bijsterhuizen). Een geheel nieuwe economische ontwikkeling wordt voorzien in het gebied tussen Arnhem en Nijmegen. Vooral op de aansluitpunten met de Noord-Zuidverbindingen bevinden zich volgens de Ontwikkelingsvisie strategische locaties voor de transport- en distributiesector. Valburg naast de A15 wordt aangewezen als multimodaal transportcentrum (MTC).

Daarnaast is de druk op het westelijk deel van de provincie Gelderland vanuit de provincie Utrecht groot. Er zal volgens de Gelderlandse gedeputeerde voor Ruimtelijke Ordening in de nabije toekomst nagedacht moeten worden over nieuwe verstedelijkingsmodellen in het Westelijk Rivierengebied (Tiel, Culemborg, Geldermalsen, Zaltbommel) en Ede-Veenendaal. De consequenties van verstedelijkingsmodellen als bandsteden wil men nader onderzoeken. Waar men vooral naar zoekt, zijn kwalitatief goede verstedelijkingsmodellen die gebaseerd zijn op het bijsturen van feitelijke marktontwikkelingen. Er moeten integrale verstedelijkingsconcepten voor de corridors komen waarbij het begrip ruimtelijke kwaliteit nader ingevuld kan worden. De provincies Gelderland en Noord-Brabant hebben er in een gezamenlijke reactie op de kabinetsnota *Randstad en Groene Hart* ook op aangedrongen het ruimtelijk concept stedenring Centraal Nederland op te waarderen. Het economische

corridor-concept kan dus wellicht een bredere invulling krijgen door het in te bedden in deze Stedenring. Ook de RARO pleit in *Wisselwerking tussen verstedelijking en infrastructuur* voor een netwerkbenadering op nationaal niveau: aanwijzen van knooppunten en corridors voor de facilitering van vervoersstromen via de hoofd-infrastructuur tussen deze knooppunten. Multimodale netwerken vormen het belangrijkste ordeningsprincipe voor locaties en vervoersstromen.

Conclusie

Heeft ruimtelijke kwaliteit in het Streekplan vooral invulling gekregen vanuit landschappelijke en cultuur-historische invalshoek, ruimtelijke kwaliteit van de corridors is door de provincie vooral vanuit de economische sector gedefinieerd als voldoende ruimte voor bedrijven en goede internationale bereikbaarheid. Het begrip corridor wordt nadrukkelijk gehanteerd als concept dat richting moet geven aan het ruimtelijk-economisch ontwikkelingsbeleid. Er is vanaf de introductie van het corridor-begrip echter geen sprake van een puur marktconforme strategie. Een derde aspect van ruimtelijke kwaliteit komt al enigszins impliciet aan de orde in het VNO/NCW-rapport: samenhang (en taakverdeling) tussen de verschillende delen van de corridors. De toegevoegde waarde van de corridor als geheel moet groter zijn dan de toegevoegde waarde van de afzonderlijke schakels in de vorm van regio's en steden.

Elke beleidssector heeft een andere definitie van het corridor-concept, en hierdoor ook van ruimtelijke kwaliteit. Behalve vanuit de economische sector is het corridor-concept ook vanuit infrastructuur nader ingevuld aan de hand van ruimtelijke-kwaliteitsbegrippen. Ruimtelijke kwaliteit van vervoerscorridors heeft volgens Verkeer en Waterstaat betrekking op twee thema's: duurzaamheid van de samenleving en bereikbaarheid van economische centra. Met het oog op het laatste thema hanteert V&W een congestienorm van twee procent; dat wil zeggen dat slecht twee procent van het verkeer dat over de transportas gaat, met files geconfronteerd mag worden. Voor wat betreft het eerste thema is men terughoudend ten aanzien van de aanleg van nieuwe weginfrastructuur. In geval van de aanleg van nieuwe infrastructuur moet deze zoveel mogelijk gebundeld worden met bestaande. Het beleid is afgestemd op dat voor het landelijk gebied: aantasting en versnippering van het landelijk gebied wil men voorkomen. Rijkswaterstaat is er vanuit haar verantwoordelijkheden en traditie echter sterk op gericht vervoersinfrastructuur tot stand te brengen en heeft weinig ervaring op het gebied van stedenbouw (Veldkamp,

1996). De traditie om de hoofdinfrastructuur als een integrale opgave te benaderen is in de afgelopen decennia verdwenen, doordat bij de planning van snelwegen het accent steeds meer kwam te liggen op de economische functie en verkeersveiligheid. Het primaat kwam te liggen bij het technisch ontwerp.

De Rijksplanologische Dienst en de Provinciale Planologische Dienst van Gelderland hebben tot dusverre geen nieuw zelfstandig kwaliteitsbegrip toegevoegd aan het corridor-concept. Voorzover er sprake is van een planologisch kwaliteitsbegrip is deze ontleend aan het *Vierde Notabeleid* of aan andere beleidssectoren. Het corridor-begrip is vooral gehanteerd als concept dat richting moet geven aan het ruimtelijk-economisch beleid. Van V&W en de *Vierde Nota* zijn de doelstellingen te streven naar multimodale corridors, bereikbaarheid en het voorkomen van mobiliteit overgenomen.

Een belangrijke vraag is of het corridor-concept niet een legitimatie achteraf is van ontwikkelingen die in feite al aan de gang waren, kortom een metafoor voor een onbeheersbaar proces. De economisch beleidsmedewerker van de provincie: "In economische zin beschouw ik het corridor-concept alleen maar als een bevestiging van ideeën en ontwikkelingen die er allang waren." De gedeputeerde voor economie: "Ik doe door het corridor-concept niets wat ik voor die tijd niet ook gedaan zou hebben. Alleen plak ik er zo nu en dan wel het etiket corridor op." Volgens de gedeputeerde voor ruimtelijke ordening zal de overheid constant achter de feiten aan blijven lopen als ze alleen maar een stedelijke knooppuntenbeleid voert, terwijl er een marktontwikkeling aan de gang is die door de overheid niet is bedacht: "Dan kun je beter inspelen op datgene wat die markt wil door ervoor te zorgen dat je in die corridors op de goede plekken ook de ruimtelijke mogelijkheden geeft." Het corridor-concept is volgens de provincie dan ook wel degelijk een sturingsconcept om ongewenste lintbebouwing te voorkomen. Desalniettemin blijkt het corridor-concept in de praktijk een uiterst rekbaar concept. Het wil bijvoorbeeld niet zeggen dat knooppunt Deil in de toekomst niet één van de kralen in het snoer kan worden, aldus de gedeputeerde voor ruimtelijke ordening. Ook kan er door de snelle groei van bedrijventerreinen over een grote lengte bij Duiven en Zevenaar steeds minder gesproken worden van afzonderlijke kralen. Afhankelijk van de behoefte aan bedrijfsterreinen in Gelderland zal de omvang en het aantal kralen worden uitgebreid.

Het realiteitsgehalte van het corridor-concept voor de ruimtelijke kwaliteit blijft daarom onduidelijk. De discussie over ruimtelijke kwaliteit bij de totstandkoming van het Streekplan is tegelijkertijd gepaard gegaan met een smalle invulling van dat begrip bij de corridors. In het corridor-denken heeft de afgelopen jaren wel een verschuiving plaatsgevonden in de conceptualisering van transportassen naar ontwikkelingsassen. Als een meer ontwikkelend en positief verstedelijkingsconcept verkeert het corridor-concept echter nog in de kinderschoenen. Het heeft alleen een structurerende werking voor de allocatie van bedrijfsterreinen. Over het algemeen wordt de corridor-benadering niet beschouwd als een radicale omslag van het huidige ruimtelijke-orderingsbeleid, maar als een aanvulling. Voor de feitelijke inrichting en vormgeving van snelweginfrastructuur en bedrijfsterreinen heeft de provincie nauwelijks sturingsmiddelen. Daarvoor is de provincie tot op grote hoogte afhankelijk van Rijkswaterstaat en van gemeenten.

Voor de totstandkoming van ruimtelijke kwaliteit bij de corridor-benadering lijkt vooral samenwerking op de verschillende bestuursniveaus (rijk, provincies, regio's en gemeenten) en tussen de verschillende beleidsvelden en disciplines een voorwaarde. Volgens de RARO kan veel winst worden behaald als vanuit de infrastructuurplanning meer aandacht komt voor de ruimtelijke plannen waarop tracés zijn gebaseerd. Hetzelfde geldt vanuit de ruimtelijke ordening voor de verkeersimplicaties van ruimtelijke planvorming. Een gemeenschappelijke en samenhangende visie voor verstedelijking en infrastructuur moet worden geformuleerd. De milieu- en hinderwetten vormen daarbij een probleem. Er mogen geen woningen gebouwd worden in de directe omgeving van de snelwegen, hetgeen de totstandkoming van integrale concepten bemoeilijkt.

4. HOE NEDERLAND TE VERBOUWEN?

'Het instandhouden en verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van onze leefomgeving acht ik een belangrijke maatschappelijke en culturele opgave.'
(M. de Boer, 1995)

Tien jaar geleden werd het begrip ruimtelijke kwaliteit geïntroduceerd als de centrale doelstelling van het ruimtelijk beleid. In die tien jaar is er heel veel geschreven en gediscussieerd over de invulling, de operationalisering en de instrumentering van het begrip. Wie deze discussie overziet, kan niet anders dan concluderen dat het onmogelijk blijkt om precies aan te geven wat ruimtelijke kwaliteit is.

Een tweede conclusie moet zijn, dat de meeste mensen die in de praktijk van de ruimtelijke ordening werkzaam zijn, dat helemaal niet erg vinden. Van der Woud (1991) constateerde in Archis: "Wat mij frappeert is dat een kernbegrip in de ruimtelijke ordening van de komende jaren zo volstrekt vaag is en dat zo te horen niemand dat vervelend vindt." Dat laatste komt echter niet doordat iedereen die bij de ruimtelijke ordening is betrokken, cynisch zou zijn geworden, voegt hij er aan toe: "Integendeel, het begrip ruimtelijke kwaliteit is overwegend met instemming, zelfs met enthousiasme begroet en opgevat als een opdracht om na de matte jaren '80 weer met verve de inrichting van Nederland ter hand te nemen."

Deze waarneming spoort met een derde conclusie: de introductie van het begrip ruimtelijke kwaliteit is verbonden met fundamentele veranderingen in het ruimtelijk beleid, zowel van de inzet van het beleid, als van de organisatie van de ruimtelijke ordening. Met het verschijnen van de *Vierde Nota* veranderde de inzet van de uitvoering en de coördinatie van beleid in het opsporen van nieuwe vraagstukken en het ontwikkelen van een Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief. Nederland is niet af, maar moet worden voorbereid op een nieuwe fase waarin economische ontwikkeling, verstedelijking, natuurontwikkeling en milieuverbetering hand in hand gaan. De nadruk verschoof daarbij van het versterken van wat zwak is naar het uitbuiten van ontwikkelingsmogelijkheden. Ruimtelijke kwaliteit veranderde daardoor van een statisch in een dynamisch begrip en werd niet in de eerste plaats verbonden met het behoud van bepaalde ruimtelijke kwaliteiten, maar met de ontwikkeling daarvan.

Ruimtelijke kwaliteit en het rijksbeleid

Door de veranderingen in de organisatie van de ruimtelijke ordening is ruimtelijke kwaliteit niet iets dat door de overheid van te voren kan worden bepaald en aan anderen opgelegd. Decentralisatie van verantwoordelijkheden naar lagere overheden en het toekennen van een belangrijker rol aan 'de markt' betekenen dat de rijksoverheid zich onthoudt van het opleggen van criteria van ruimtelijke kwaliteit of het toetsen van plannen op dit aspect. Dit wil overigens niet zeggen dat het op landelijk niveau geformuleerde ruimtelijk beleid geen uitspraken doet op het punt van ruimtelijke kwaliteit. Dat gebeurt niet zozeer door middel van de bekende trits gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde (of culturele waarde, zoals in de *Architectuurnota* staat), maar door middel van de begrippen samenhang en verscheidenheid en de vertaling daarvan in ruimtelijke inrichtingsprincipes als mainports, compacte stad, stedelijk knooppunt, ABC-beleid, koersenbeleid en kringlopen.

De rijksoverheid hanteert bij de uitvoering van het ruimtelijke beleid verschillende soorten van instrumenten. Gaat het om de vertaling van ruimtelijke kwaliteit in een aantal inrichtingsprincipes, dan is het rijksbeleid sturend. Op rijksniveau zijn de VINEX-locaties en de stedelijke knooppunten bepaald. Als het erom gaat de ruimtelijke kwaliteit te verhogen bij het realiseren van concrete ruimtelijke opgaven als een VINEX-locatie of een sleutelproject, dan is het rijksbeleid stimulerend. Het programma Voorbeeldplannen vormt van deze laatste lijn een goed – en succesvol – voorbeeld. Hetzelfde geldt voor de op de kwaliteit van de VINEX-locaties gerichte projecten *Woonmilieudifferentiatie* en *Kwaliteit op locatie*. Deze lijn wordt voortgezet in het programma *Intensief Ruimtegebruik*.

Het rijksbeleid is echter niet alleen sturend of stimulerend. Het stelt ook regels op verschillende gebieden vast. Regelgeving kan het totstandkomen van een hoge ruimtelijke kwaliteit belemmeren. De grondprijsmethodiek die voor de VINEX-locaties wordt gehanteerd is hiervan een voorbeeld. De relatie tussen koop- of huurprijscategorie en kavelgrootte blijkt in de praktijk een belemmering voor woningtypologieën en verkavelingswijzen waarmee een hoge kwaliteit van de openbare ruimte wordt nagestreefd. Hetzelfde geldt voor verschillende bepalingen uit het Bouwbesluit. Ten slotte zijn er de normen en de regels van het milieubeleid die een integrale benadering van ruimtelijke kwaliteit in de weg kunnen staan.

Wat de spanning tussen het milieubeleid en het ruimtelijk beleid betreft, zien we de laatste jaren in de lokale praktijk nieuwe afwegingskaders ontstaan tussen milieu-eisen en andere kwaliteitsaspecten van een locatie. Een minpunt op het ene vlak wordt gecompenseerd door een pluspunt op het andere. Op regionaal niveau heeft de *Vierde Nota* de mogelijkheid geboden van de ROM-gebieden. Daarbij gaat het echter vaak om de bijdrage die ruimtelijke maatregelen kunnen leveren aan de verbetering van de milieukwaliteit (Driessen, 1990).

Op landelijk niveau zien we tendensen om te komen tot een integratie van milieubeleid en ruimtelijk beleid in een leefomgevingsbeleid. Milieukwaliteit en ruimtelijke kwaliteit gaan dan samen op in leefomgevingskwaliteit. Het risico van een dergelijke integratie is dat de eigenheid van beide beleidsterreinen, die zich ondermeer uit in het verschil in bindende normen en regels op het ene en sturing en stimulering op het andere, verloren gaat. Het bieden van een grotere beleidsvrijheid op lokaal niveau is wellicht een beter begaanbare weg.

Ruimtelijke kwaliteit op lokaal niveau

Niet alleen op landelijk niveau meet de overheid zich een bescheidener rol aan. Ook op lokaal niveau vindt het principe van coproductie van beleid steeds meer ingang. Dit betekent dat de te realiseren ruimtelijke kwaliteit altijd de resultante is van een complex proces, waarin participanten met verschillende doelstellingen tot overeenstemming moeten zien te komen.

Ruimtelijke kwaliteit wordt in de praktijk van de ruimtelijke ordening in het algemeen gezien als een nastrevenswaardig doel, een ambitie die aan elke deelnemer in een planproces wordt meegegeven. De discussie over wat kwaliteit in een concreet geval betekent, acht men daarbij van meer belang dan van te voren bepaalde criteria. De discussie over kwaliteit is gericht op consensus. Het doel is om, in de legendarisch woorden van Riek Bakker, “alle neuzen dezelfde kant op te krijgen”. In het planvormingsproces moeten op het eerste gezicht tegenstrijdige belangen met elkaar worden verzoend. Het streven naar ruimtelijke kwaliteit gaat echter verder: bij iedere partij moet de overtuiging ontstaan dat men er beter van wordt, dat de optelsom van verschillende belangen niet leidt tot een compromis, maar tot een verrijking.

Ruimtelijke plannen, concrete stedenbouwkundige of landschapsontwerpen spelen als onderzoek naar en verbeelding van een mogelijke nieuwe ruimtelijke werkelijkheid een belangrijke rol in dit proces van consensusvorming. In de lokale praktijk is duidelijk zichtbaar dat de *notaplanologie* heeft plaatsgemaakt voor *ontwerpend onderzoek*. Door deze verschuiving speelt ook de te realiseren ruimtelijke kwaliteit een belangrijke rol. De verschillende casus vormen hiervan een duidelijke illustratie.

Grenzen van het project

De fundamentele veranderingen in het ruimtelijk beleid die de introductie van het begrip ruimtelijke kwaliteit vergezellen, hebben geleid tot een ruimtelijke ordening die als belangrijkste sturingsmechanisme *projecten* heeft. Een project kan een VINEX-locatie zijn, of een sleutelproject, een natuurvormingsproject of een busbaan; essentieel is dat het goed afgebakende, nauwkeurig gedefinieerde en in de ruimte en de tijd begrensde projecten zijn. De *Nieuwe Kaart van Nederland* toont het resultaat van deze projectgestuurde ruimtelijke ordening.

De onderzochte casus laten zien dat deze vorm van ruimtelijk beleid enerzijds grote voordelen heeft, zoals de volledige decentralisatie voor de kwaliteit van het project naar de direct betrokkenen, maar anderzijds de discussie over de ruimtelijke kwaliteit ook noodgedwongen beperkt tot het niveau en de omvang van het project. Die kwaliteit wordt echter in hoge mate bepaald door de grotere structuren waar het project deel vanuit maakt. De casus Ypenburg, Kop van Zuid, Ronde Venen en Corridor illustreren dit.

De benadering die voor Ypenburg is gekozen – om deze locatie niet op te vatten als een nieuwe wijk, maar als onderdeel van het reeds verstedelijkte landschap – zou voor het gehele tussengebied moeten gelden. Een dergelijke benadering werd eind 1989 ook al door de provincie Zuid-Holland met *Parkstad tussen hof en haven* gepresenteerd, maar werd wegens strijdigheid met het compacte-stadbeleid door het rijk niet gehonoreerd. Pas in de vorig jaar verschenen *Actualisering van de VINEX* wordt de mogelijkheid van een gebiedsgerichte benadering voor het gehele tussengebied geopend. Iets dergelijks kan gezegd worden voor de andere casus. De Kop van Zuid riep de noodzaak op van een stadsregionaal idee over de functie van verschillende stedelijke centra en de verbindingen daartussen, de Ronde Venen anticipeerde in feite op een radicalere uitkomst van het

Groene-Hartdebat en de corridor Utrecht-Arnhem-Nijmegen vraagt om een sturende in plaats van een afhoudende opstelling van het ruimtelijk beleid.

De opvatting die uit de casus naar voren komt, is trefzeker verwoord door de stedenbouwkundige van Ypenburg, Frits Palmboom, als het voorbereiden van het landschap op voortschrijdende verstedelijking. Stedenbouw en landschapsarchitectuur zijn in zijn ogen altijd bezig met een 'verbouwingsopgave'. In het plan van Ypenburg is hieraan vormgegeven door het raamwerk en in de casus Kop van Zuid zijn vanuit deze gedachte de kwaliteit van de nieuwe publieke ruimte en de nieuwe verbindingen belangrijker dan de architectonische kwaliteit van de gebouwen.

Geconcludeerd moet worden dat het begrip ruimtelijke kwaliteit als de centrale doelstelling van het ruimtelijk beleid in de praktijk van de ruimtelijke ordening uitstekend heeft gewerkt voorzover het het niveau van het project betreft. Die projecten kunnen onderdeel vormen van het DALO-beleid, het Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief, het VINEX-, natuur- of milieubeleid. Op alle terreinen is binnen het kader van concrete, op uitvoering gerichte projecten nader invulling gegeven aan ruimtelijke kwaliteit.

Van belang is daarbij of een project wordt gezien als een bijdrage aan de verbouwing van Nederland, als een volgende stap in de verstedelijking, die de basis legt voor verdere stappen in de toekomst. Bij sommige projecten is dat het geval, bij andere niet. In die laatste projecten is ruimtelijk kwaliteit opgevat als een eigenschap van een eindproduct. Stedenbouwkundig overheerst het architectonisch beeld en duurzaamheid is vooral verbonden met de duurzaamheid van materialen, zo weinig mogelijk vervuiling en een gering energieverbruik. In de projecten die als een bijdrage aan de verbouwing worden gezien, wordt ruimtelijke kwaliteit veel meer verbonden met de aanpassing van het ruimtelijk systeem aan nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden. Juist bij deze laatste projecten stuit de discussie over ruimtelijke kwaliteit op de grenzen van het project.

Project van projecten

Het ontbrekende niveau wordt meestal, geheel in de traditie van de stedenbouw en de ruimtelijke ordening, aangeduid als het regionale plan. Dat lijkt echter niet de oplossing. Het probleem is namelijk niet dat er geen regionale plannen zijn. Het probleem is dat die regionale plannen, streekplannen, gebiedsuitwerkingen tot stand zijn gekomen binnen een

traditioneel bestuurlijk-planologisch kader (Driessen, 1994). Waar het om gaat bij het overschrijden van de grenzen van het project, is een project te formuleren op een grotere schaal, dat op eenzelfde manier als op het lokale niveau in een samenwerking van verschillende overheden en private partijen en instellingen kan worden uitgewerkt. In navolging van de Barcelonese stedenbouwkundige Busquets kan een dergelijk project een 'project van projecten' worden genoemd; een project dat de context vormt van verschillende projecten op een kleinere schaal en daar zin en betekenis aan geeft.

De grotere schaal waarop een project wordt geformuleerd, kan soms samenvallen met de regionale schaal, maar dat is niet perse altijd het geval. De Ecologische Hoofdstructuur is een voorbeeld van een project van projecten dat op landelijk niveau is geformuleerd. Het illustreert tegelijk een ander kenmerk van zo'n contextbepalend project: het kan betrekking hebben op een bepaald aspect, in dit geval de ecologie. Mobiliteit kan ook zo'n aspect zijn.

De actuele vraagstukken van de inrichting van het Nederlandse grondgebied hebben niet meer betrekking op de kwaliteit van de VINEX-locaties of de stedelijke sleutelprojecten. Die zijn in uitvoering en trekken daardoor veel publiciteit, maar de discussie gaat steeds meer over de verstedelijkingsconcepten en de ruimtelijke inrichtingsprincipes die in verschillende delen van Nederland zouden moeten worden gehanteerd. Ruimtelijke concepten als 'compacte stad' of 'stedelijk knooppunt' lijken niet langer adequaat om de ruimtelijke processen die in werkelijkheid plaatsvinden te sturen. Nieuwe concepten als 'stedelijk veld', 'tapijtmetropool' of 'netwerkstad' zijn nog te weinig uitgewerkt om als planningsinstrument te kunnen functioneren.

Waar het debat momenteel over gaat, is dat de concretisering van ruimtelijke kwaliteit niet heeft plaatsgevonden op het niveau van de inrichting van Nederland, althans dat de discussie daarover stagneert. De rijksoverheid heeft de verantwoordelijkheid voor het realiseren van een hoge ruimtelijke kwaliteit op lokaal niveau terecht gelegd bij de lokale overheden. Daarbij lijkt zij echter te zijn vergeten dat zijzelf de verantwoordelijkheid draagt voor de ruimtelijke kwaliteit van Nederland als geheel.

Er zijn dus twee belangrijke vragen te beantwoorden, als het gaat om de actuele betekenis van het begrip ruimtelijke kwaliteit voor het ruimtelijk beleid. De eerste heeft betrekking op de mogelijke invulling van het begrip op een hoger schaalniveau dan het project. De

tweede vraag betreft de manier waarop die invulling in de praktijk van de ruimtelijke ordening op een hoger schaalniveau tot stand kan worden gebracht. Kan ook op dat niveau het ‘poldermodel’ van overleg en consensusvorming werken en, zo ja, hoe dan?

Om deze vragen te kunnen beantwoorden gaan we in de volgende paragraaf eerst na wat in de recente geschiedenis werd beschouwd als ruimtelijke kwaliteit (*avant la lettre*). Uit deze beknopte historische schets komt een specifiek Nederlandse opvatting van kwaliteit naar voren. De vraag hoe de ruimtelijke kwaliteit op een hoger schaalniveau kan worden bepaald, heeft eveneens te maken met het ‘poldermodel’. De partijen die aan het overleg deelnemen, veranderen van karakter. Dat heeft gevolgen voor de opvatting van ruimtelijke kwaliteit. Ruimtelijke kwaliteit wordt meer en meer een eigenschap van ruimte als consumptie-artikel. Hier gaat paragraaf 4.2 uitgebreid op in. Nadat zo de contouren van de discussie over de inrichting van Nederland zijn geschetst, wordt een overzicht gegeven van de visies en concepten die daarin momenteel een belangrijke rol spelen. Dit hoofdstuk zal vervolgens worden besloten met een aantal principes voor de verbouwing van Nederland.

4.1 Honderdvijftig jaar ruimtelijke kwaliteit

In de loop der tijd is bij de inrichting van het Nederlandse grondgebied op verschillende wijzen invulling gegeven aan het idee van ruimtelijke kwaliteit (Van der Woud, 1991). Halverwege de vorige eeuw speelde verbetering van de infrastructuur in relatie tot de versterking van de economie ook een belangrijke rol. Voor de steden in de kustprovincies betekende ruimtelijke kwaliteit in de eerste plaats versterking van hun handelspositie en daarom verbetering van de waterwegen. Voor de steden in Noord- en Zuid-Holland had ruimtelijke kwaliteit ook betrekking op een eerste vorm van stedelijke vernieuwing: het opruimen van de vele verlaten en vervallen woningen, het volbouwen van de gaten. Ten slotte vormde het oplossen van de milieuproblematiek van het sterk vervuilde grachtenwater een belangrijke opgave. Ruimtelijke kwaliteit van het platteland werd ingevuld als verbetering van de waterhuishouding in de kustprovincies en voor de zandgronden als verharding van de secundaire en tertiaire wegen. Mest werd toen nog op grote schaal aangevoerd om een derde deel van het nationale grondgebied in cultuur te brengen.

Rond 1900 waren deze opgaven vrijwel voltooid. De belangrijkste waterwegen waren aangelegd en de waterhuishouding was grotendeels onder controle. Voor het platteland betekende ruimtelijke kwaliteit nog in de eerste plaats vruchtbare akkers en goede wegen. Daarnaast vond een ontwikkeling van natuurbehoud plaats. In 1906 werd het Naardermeer het eerste Nederlandse 'natuurmonument'. Voor de grote steden kreeg ruimtelijke kwaliteit een nieuw aspect. De stad bood naast werk aan velen, ook het comfort en de opwinding die samenhangen met de modernste culturele en technische ontwikkelingen. Ruimtelijke kwaliteit betekende aan de ene kant fraaie straten en pleinen om al die snufjes van het moderne leven ten toon te spreiden, aan de andere kant een goede volkshuisvesting, gericht op het opheffen van de wantoestanden op de woningmarkt. Een op het fraaie stadsbeeld gerichte stedenbouw ging samen met een volkshuisvestingbeleid dat de collectieve verheffing van de arbeidersklasse en de 'kleyne luyden' op het oog had.

Tussen 1900 en 1960 veranderden de ideeën over ruimtelijke kwaliteit niet wezenlijk, maar in 1960 werd duidelijk dat de overheid en de burgers niet langer dezelfde ideeën hadden. Woningnood was volksvijand nummer één en dat leidde tot een verregaande industrialisatie van het bouwen. De verwachte expansieve bevolkingsgroei was de aanleiding voor een ruimtelijk model van overloop uit de steden in de vorm van gebundelde deconcentratie. De oude stadskernen werden gereconstrueerd om de steden aan te passen aan de eisen die commercie en verkeer stelden. Als pendant van het overloopbeleid werd de sanering van de 19e eeuwse woonwijken voorbereid. Tegen deze opvatting van ruimtelijke kwaliteit ontstond vanaf het eind van de jaren '60 protest. Dat protest werd gedragen door een bonte coalitie van kritische architecten, stedenbouwkundigen, planologen, sociologen, psychologen en artsen, studenten van architectuuropleidingen en sociale academies en bewoners van de te saneren stadsdelen. Het verzet richtte zich tegen anonimiteit, grootschaligheid, autoriteit en massaproductie. Ruimtelijke kwaliteit werd synoniem met: kleinschaligheid, ambachtelijkheid, herbergzaamheid en individualiteit. Deze opvatting van ruimtelijke kwaliteit vinden we terug in de *Derde Nota over de Ruimtelijke Ordening*. Daar werd nog een sociaal aspect aan toegevoegd: keuzevrijheid. Het ruimtelijk beleid was erop gericht de keuzevrijheid van mensen op het gebied van het wonen te bevorderen. Dat had niet alleen belangrijke consequenties voor het subsidiestelsel, maar betekende ook dat er niet langer één opvatting van de ruimtelijke kwaliteit zou overheersen. Differentiatie van woonmilieus werd een belangrijke doelstelling van het ruimtelijk beleid. Wijken die rond 1900 de aanleiding vormden voor

het ontstaan van de moderne stedenbouw, werden nu om hun sociale en functionele verscheidenheid en hun kleinschalige karakter juist gewaardeerd.

Stadsvernieuwing begon als een herwaardering van de stad, maar nam al snel het karakter aan van een herwaardering van de buurt. Sinds de eerste helft van de jaren '80 richt de aandacht voor de steden zich op andere aspecten: geconfronteerd met een stijgende werkloosheid als gevolg van fundamentele veranderingen in de economische structuur van de stad neemt de aandacht voor de concurrentiepositie van de stad toe. Culturele voorzieningen spelen daarin een belangrijke rol als vestigingsfactor van bedrijven en personen. Ook de aanpak van de stadsvernieuwing wordt vernieuwd. Stadsvernieuwing en stedelijke vernieuwing worden gezien als culturele activiteiten. De kwaliteit van het publieke domein vormt, naast het architectonisch beeld, een belangrijke component van ruimtelijke kwaliteit. De aandacht voor het publieke domein strekt zich uit tot de kwaliteit van de stedelijke structuur: de aanwijzing van ontwikkelingsgebieden, de verbindingen in de stad, de samenhang van de stedelijke ruimte.

Deze hernieuwde aandacht voor de positie van de steden komt tot uiting in de *Vierde Nota*, zowel in het ROP – de aanwijzing van stedelijke knooppunten – als in de het DALO-beleid – de aandacht voor de openbare ruimte. De *Vierde Nota* geeft ook uitdrukking aan de aandacht voor de landschappelijke kwaliteit die in de jaren '70 en '80 opkwam. De eerste EO-Wijers prijsvraag met als thema 'Nederland-rivierenland' speelde daarin een belangrijke rol. Het winnende plan 'Ooievaar' was een belangrijke inspiratiebron voor een andere benadering van het landschap in de *Vierde Nota* (Leeftang, 1988). De aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van het landschap kwam in eerste instantie voort uit het teloorgaan van belangrijke landschappelijke kwaliteiten als gevolg van verstedelijking, ruilverkaveling en verbetering van de waterhuishouding. Tegenover de zuiver functionele aanpassing van het landschap ter bevordering van economie en veiligheid werd protest aangetekend (Van Zoest, 1994). Dat leidde, net als in de steden, tot een voorliefde voor kleinschaligheid en ambachtelijkheid. De eerste EO-Wijersprijsvraag laat op dit punt een kentering zien. Ook in het landelijk gebied werd de omslag gemaakt van behoud naar ontwikkeling: landschapsontwerp gaat samen met natuurontwikkeling. De 'tijd' vormde een belangrijke factor van ruimtelijke kwaliteit. Ruimtelijke kwaliteit werd minder verbonden met een functionele inrichting, maar meer met de ontwikkelingsmogelijkheden van natuur en landschap over een langere periode.

In de *Vierde Nota* spelen de begrippen samenhang en verscheidenheid, zowel in het ROP als in het DALO-beleid een belangrijke rol. Differentiatie van woonmilieus werd een belangrijk uitwerkingpunt van de *VINEX*. Talloze studies werden verricht naar succesvolle woonmilieus als de lanen- en stratenkwartieren van rond de eeuwwisseling, de vooroorlogse tuinvijken en diverse buitenlandse voorbeelden van laagbouwwijken in hoge dichtheden. Ook werd gestudeerd op nieuwe typologieën van hoogbouw in een groene *setting* (zie Uhrhahn en Bobic, 1994 en Palmboom en van den Bout/RPD, 1995).

4.2 Ruimtelijke kwaliteit en de Nederlandse cultuur

Door de manier waarop de inrichting van het Nederlandse grondgebied tot stand komt, is ruimtelijke kwaliteit verbonden met het alledaagse en egalitaire karakter van de Nederlandse cultuur. De nieuwe brug in Rotterdam mag in deze zin een bijna on-Nederlands, ‘Mitterannesk’ voorbeeld van ‘kathedralenbouw’ lijken, zij was er nooit gekomen als er in de planvorming voor de Kop van Zuid geen groot draagvlak was gecreëerd onder de Rotterdamse bevolking.

Hella Haasse heeft betoogd dat het begrip van kwaliteit in Nederland niet zoals in andere landen verbonden is met de ‘gens de qualités’, maar met het alledaagse ‘waar voor je geld’ (Haasse, 1987). Kwaliteit was in Nederland altijd: malse boter, volle melk, vette kaas, degelijk geconstrueerde schepen, bruggen en dijken, de mooiste bloemen. Kwaliteit is vrijwel synoniem met deugdelijkheid: degelijk, houdbaar, en dus op de lange duur voordelig. Een dergelijk begrip van kwaliteit vinden we terug in de criteria die in de meeste steden worden gehanteerd voor de kwaliteit van de woonomgeving: schoon, heel en veilig.

De kwaliteit van de Nederlandse zindelijkheid is eeuwen lang alom ter wereld spreekwoordelijk geweest. Ook daar gaat het niet, zoals Haasse opmerkt, om een materieel aspect alléén. De woorden ‘schoon’ en ‘zuiver’ hebben in onze taal een zowel letterlijke als figuurlijke betekenis. Zindelijkheid is de rechtzinnige, waterlandse vorm van ‘nobilitas’. De stedenbouw en de volkshuisvesting vinden in Nederland hun wortels in deze dubbele betekenis van schoonheid. Ze kennen vanouds een hygiënische (‘gezonde’ steden) en een esthetische doelstelling (‘schone’ steden). Hetzelfde geldt voor het meer

recentelijk tot ontwikkeling gekomen milieubeleid. In zijn boek 'Gast in eigen huis' (1986) geeft oud-minister Winsemius aan dat het milieubeleid voortkomt uit twee moederlijnen, namelijk de volksgezondheid en de ruimtelijke kwaliteit.

Kenmerkend voor onze cultuur is volgens Hella Haasse dat die 'kwaliteiten', eerlijk, schoon, degelijk, enzovoort, nooit elitair waren, maar juist populair genoemd kunnen worden. In beginsel zijn ze voor iedereen weggelegd, van hoog tot laag, afhankelijk van bewust streven en inspanning, en niet, zoals 'qualité', van een haast mystieke uitzonderingstoestand op grond van geboorte en rang. De Nederlandse kwaliteitstraditie is geworteld in de praktijk van het prozaïsche, in het dagelijks bestaan van gewone mensen, en verbonden met strenge, tot kritiek op zichzelf en anderen disponerende geloofsopvattingen.

Dat betekent dat er tegelijk geen kwaliteitstraditie is waar het de 'versiering des levens' betreft: feesten, omgangsvormen, de tafel, de kunsten, spel, kortom alles wat tot de sfeer van 'hoofse' voorbeelden behoorde. In de Nederlandse traditie gelden dergelijke uitingen al snel als verspilling. Dat werpt een verhelderend licht op de 'waarden' die op dit moment bij de inrichting van ons territorium in het geding zijn: duurzaamheid is niet alleen verbonden met degelijkheid, maar wordt langzamerhand synoniem met spaarzaamheid. Duurzaam gebruik van de ruimte wordt gelijk gesteld met een spaarzaam gebruik van de ruimte. Het concept van de compacte stad heeft een vervolg gekregen in 'intensief ruimtegebruik'. Dichtheid is een belangrijk criterium voor ruimtelijke kwaliteit. Maar: zijn het niet de pleinen en de parken, de luthoven en de paleizen, waar we nu nog van genieten? Neigt, met andere woorden, de Nederlandse traditie ook niet tot benepenheid?

Tegenover de pogingen om overal 'kwaliteit' te creëren, pleit Adriaan Geuze voor het bijzondere in een zee van gewone degelijkheid, voor hier en daar een prachtig aangelegde en goed beheerde 'tuin' in een overigens goed onderhouden, maar neutraal vormgegeven (stedelijk) landschap.

De conclusie van Haasse dat de 'ouderwetse' populaire kwaliteitsnorm teloor is gegaan en is ingewisseld voor een louter esthetische norm, lijkt in ieder geval voor de ruimtelijke kwaliteit niet op te gaan. Het tegendeel lijkt soms het geval. Er was een architectuurbeleid voor nodig om ons ervan te doordringen dat er nog andere zaken zijn dan deugdelijkheid,

en schoonheid nog iets anders is dan zindelijkheid. Daarmee is de nadruk nu inmiddels misschien weer te veel een zuiver esthetisch kwaliteitsbegrip geworden, dat overigens even bescheiden is: *less is more*.

Sceptici beweren dat deze opvatting van kwaliteit vooral een kwestie is van goede smaak. Aan de andere kant beweren de voorstanders van een dergelijk kwaliteitsbegrip dat het gegeven dat deskundigen het vrijwel altijd eens zijn over de vraag wat wel en wat niet over kwaliteit beschikt, bewijst dat kwaliteit dus een objectieve eigenschap van iets is en niet afhankelijk van de toevallige smaak van de beoordelaar. Oud-Rijksbouwmeester Dijkstra (1985) bijvoorbeeld gebruikt dit argument in zijn notitie over architectonische kwaliteit. Het vormt ook de basis van de TOK-methodiek (Toetsingskader Omgevingskwaliteit) die McKinsey en Company ontwikkelde voor VROM. Volgens de sceptici zou de stelling dat deskundigen het over het algemeen eens zijn over wat wel en wat geen kwaliteit heeft, echter wijzen op het bestaan van een subtiel sociaal proces waarin de beoordelingscriteria worden overgedragen.

4.3 De verovering van de ruimtelijke ordening door het publiek

Er is de laatste jaren steeds meer sprake van coproductie van beleid, ook op het terrein van de ruimtelijke ordening. Fassbinder (1995) spreekt in dit verband van de verovering van de stedenbouw door het publiek en Van der Cammen (1996) over de consensusvorming die niet enkel vanuit de overheid maar vanuit de samenleving zelf wordt geëntameerd. Kijken we vanuit dit gezichtspunt nog eens naar de manier waarop ruimtelijke kwaliteit in de loop van anderhalve eeuw in Nederland is opgevat, dan zien we dat dit geen nieuw verschijnsel is. In een door en door democratische en egalitaire cultuur als de Nederlandse is de veiligheid en de inrichting van het land al eeuwen lang een zaak van overheden en 'publiek'. Wat verandert, is de aard van het publiek dat zich met de ruimtelijke ordening bemoeit.

In de ontwikkeling van de stedenbouw valt de bijdrage op die verschillende en wisselende professies leveren aan de discussie over de doelstellingen. Rond de eeuwwisseling waren dat de architecten, de artsen en de juristen, later gevolgd door de natuurbeschermers. In de jaren '70 speelden opnieuw architecten, maar ook sociologen, psychologen en biologen een rol. Op dit moment hebben aan de ene kant economen en verkeerskundigen, en aan de

andere kant milieudeskundigen en landschapsarchitecten een belangrijke stem in het kapittel. De wisselende betrokkenheid van verschillende beroepsgroepen uit zich vanzelfsprekend in veranderingen in de opvattingen over ruimtelijke kwaliteit.

Dit geldt *mutatis mutandis* ook voor de wisselende betrokkenheid van belangenorganisaties, bijvoorbeeld vakbonden, woningcorporaties, ondernemers- en landbouworganisaties. Op dit vlak is echter nog een verdergaande tendens zichtbaar: de rol van belangenorganisaties wordt steeds meer overgenomen door organisaties van algemeen nut. Dat is in de eerste plaats het gevolg van de ontwikkeling van die organisaties zelf. Woningcorporaties, vakbonden en de Algemene Nederlandse Wielrijdersbond vertegenwoordigen niet meer uitsluitend het belang van hun leden, maar een bepaald maatschappelijk belang. Daarnaast zien we de opkomst van nieuwe organisaties die zich van begin af aan richten op een specifiek maatschappelijk doel, zoals Natuurmonumenten of Milieudefensie. De *verovering van de stedenbouw door het publiek* neemt steeds meer de vorm aan van een verovering van het terrein van de ruimtelijke ordening door deze organisaties van algemeen nut. Deze organisaties vertegenwoordigen niet meer het belang van een bepaalde groepering maar zijn gericht op het aanbod en de kwaliteit van een bepaald product. Hierdoor wordt de betrokkenheid bij de inrichting van Nederland anoniemer, want als gevolg hiervan laat niet meer de landbouwer zijn stem als grondeigenaar gelden maar de Vereniging Natuurmonumenten en wordt de vraag hoe een nieuwe buurt eruit moet zien, niet beantwoord door de Woningbouwvereniging van Christelijke Onderwijzers, maar door de Stichting Woonzorg.

Deze ontwikkeling hangt samen met de marktwerking die in de volkshuisvesting met de *Vierde Nota* haar intrede deed. Dit werd gemotiveerd met de grotere keuzevrijheid die daarvan het gevolg zou zijn, maar blijkt in werkelijkheid neer te komen op een verdergaande ontwikkeling van de woning tot een gewoon consumptie-artikel. Ook de bemoeienis van andere organisaties, waarvan de doelstellingen zover uiteen kunnen lopen als die van VNO/NCW aan de ene kant en Natuurmonumenten aan de andere kant, tendeert naar een 'commodificering' van delen van de ruimte als consumptie-artikel.

Al deze organisaties hebben een opvatting van ruimtelijke kwaliteit. Niet zelden (of: steeds vaker) is die opvatting van ruimtelijke kwaliteit direct verbonden met het product dat een organisatie in de markt zet: de recreatieve routes van de ANWB, de 'natuur' van

Natuurmonumenten, de ‘toeristische stad’ van de VVV, de ‘monumenten van industrie en volkshuisvesting’ van Monumentenzorg. Het zijn allemaal plekken die aangeboden worden voor een specifieke consumptie, als toeristisch of recreatief product. Ze vormen onderdeel van een landswijd ‘ontdek je plekje’. ‘Eftelingisering’ of ‘Volendammisering’ wordt deze ontwikkeling ook wel genoemd. Andere elementen van de ruimte zijn onderworpen aan soortgelijke consumptieve wetten. Woningen, kantoren en openbare gebouwen zijn object van ‘styling’ en publieke ruimten van ‘design’. Elk begrip van kwaliteit wordt op die manier uiterst trendgevoelig.

Dit aanbod sluit aan op de ‘autonomie’ van de gebruikers van de ruimte. Misschien zijn ze lid van alle hiervoor genoemde organisaties, maar daarmee oefenen ze slechts zeer indirect invloed uit op de kwaliteit van de ruimte in Nederland. De grootste invloed hebben ze als consument van plaatsen. Mensen zijn jagers en verzamelaars van ‘plekjes’ geworden ⁴. Iedereen creëert zo een eigen ruimtelijke ordening, een eigen Nederland dat zoveel mogelijk voldoet aan een persoonlijke opvatting van ruimtelijke kwaliteit. Deze twee tendensen, kort samen te vatten als de anonimisering en ‘consumptivisering’ van de betrokkenheid bij de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting, vormen de maatschappelijke context waarin de pogingen om de ruimtelijke kwaliteit te verhogen, moeten worden geplaatst. Het is gemakkelijk om deze tendensen af te doen als een verval van culturele waarden. Paradoxaal genoeg komen ze echter – hoe men het wendt of keert – voort uit pogingen om de betrokkenheid bij de kwaliteit van de inrichting van ons territorium, als een culturele activiteit, te verhogen.

Bij het uitwerken van nieuwe planningsmodellen voor een project van projecten, zoals hiervoor omschreven, moet men zich realiseren dat de verheven doelen van verschillende organisaties die zich op dat niveau opwerpen als ‘stakeholder’, zich uitdrukken in een benadering van bepaalde plaatsen als een specifiek, ter consumptie aan te bieden product. Misschien is ruimtelijke kwaliteit op sommige plekken ook: geen fietsroute, geen monumententocht, geen natuurpad, geen architectonisch hoogstandje.

⁴ Zoals Max van de Berg het uitdrukte in een bespreking van een concept van dit rapport.

4.4 Verschillende concepten

Op dit moment zien we een caleidoscopisch beeld van verschillende visies en concepten. De belangrijkste discussiepunten kunnen als volgt met enkele trefwoorden worden aangeduid:

– *compacte stad en stadslandschappen*

Waar het VINEX-beleid ruimtelijke kwaliteit vooral zoekt in de compacte stad met als doel de mobiliteit te beperken en de landschappelijke kwaliteit te sparen, circuleert er een aantal studies waarin dezelfde doelen worden nagestreefd, maar ruimtelijke kwaliteit eerder gezocht wordt in de verweving van stad en land. Voorbeelden zijn: *De uitgroei van de Randstad tot Groene Metropool* (Tummers en Tummers-Zuurmond, 1997), *Parkstad van Hof tot Haven* (PPD-Zuid-Holland, 1998) en *Stedelijke milieudifferentiatie – het stad-landmilieu uitgetekend* (Hartman en Sijmons, 1993). Het concept van de stadslandschappen is verder uitgewerkt onder auspiciën van het Ministerie van Landbouw en Visserij. Ruimtelijke kwaliteit is daarin vooral vanuit de landschapsarchitectuur verder ingevuld. De casus Ronde Venen laat zien dat deze integratie, zoals die in het idee van de stadslandschappen verder vorm heeft gekregen, niet vastloopt op ideeën over landschapsbouw of natuurontwikkeling, maar op het ontbreken van een aangepaste visie op verdere verstedelijking van specifieke landschappen. Kern van het idee van de stadslandschappen, zoals een aantal jaren geleden gepresenteerd, is dat verschillen in landschapstypen in Nederland zouden moeten leiden tot verschillen in de manier van verdere verstedelijking.

– *differentiatie in woonmilieus: catalogus of 'occupatiestrategie'*

Vanuit een dergelijke benadering van stadslandschappen wordt ook kritisch gekeken naar de manier waarop differentiatie in woonmilieus wordt bereikt. Woonmilieus worden steeds meer gepresenteerd als producten uit een catalogus: het singelmilieu, het tuinstadmilieu, het stadshuizenmilieu. Zoals in de casus Ypenburg is geconstateerd, leidt een dergelijke vorm van woonmilieudifferentiatie uiteindelijk tot overal hetzelfde. Een andere opvatting gaat ervan uit, dat woonmilieus de resultante zijn van een 'occupatiestrategie'. Verschillen ontstaan door het 'landen' van een type woonmilieu in een specifiek landschap. Zoals uit de casus Ypenburg blijkt, wordt het landschap daarbij niet alleen gezien als de landschappelijke ondergrond, maar als een reeds in hoge mate verstedelijkt veld, inclusief de grote infrastructuur van snel- en spoorwegen.

– *infrastructuur en mobiliteit*

In de *Kwaliteitsbrief* van minister De Boer (1995) wordt aandacht gevraagd voor de inpassing van de grote infrastructuur. Er zullen speciale kwaliteitsplatforms worden gevormd waarin ontwerpers van verschillende disciplines en vertegenwoordigers van verschillende ministeries zullen samenwerken aan deze opgave. Uit de casus Corridor blijkt dat er vanuit het ruimtelijk beleid vooralsnog geen nadere invulling is gegeven aan de ruimtelijke kwaliteit van de corridors. Wat ontbreekt, zijn overkoepelende verstedelijkingsconcepten waarin de corridors meer zijn dan infrastructuurbundels die op een ecologisch en landschappelijke verantwoorde wijze zijn ingepast. Van verschillende kanten wordt het ontwerp van de grote infrastructuur op dit moment vanuit een andere, meer culturele invalshoek benaderd. Daarin staat niet het begrip infrastructuur, maar het begrip mobiliteit centraal (Hajer en Halsema, 1997 en Provoost, 1996). De grote infrastructuur valt vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit vooral een negatieve waardering ten deel. De snelweg wordt vaker benaderd als een hinderlijke, geluidsoverlast veroorzakende barrière die steden en landschappen uiteenrijt, dan als een verbindingsruimte waarop zeer veel mensen elke dag een flink deel van hun tijd doorbrengen. Er is nog weinig oog voor het nieuwe publieke domein dat mogelijk kan ontstaan aan de snelweg en op de plaats van andere ‘stedelijke knooppunten’ dan de steden. Met het begrip mobiliteit wordt meer aandacht gevraagd voor de tijdsdimensie van de ruimtelijke ordening. Ruimtelijke kwaliteit wordt dan afgemeten aan de mogelijkheden die worden geboden om problemen die door het combineren van diverse maatschappelijke taken ontstaan ten aanzien van de dagindeling, op te lossen.

– *intensief ruimtegebruik en duurzaamheid*

Het idee van intensief gebruik van ruimte is een uitwerking van het streven naar duurzaamheid. Duurzaamheid wordt daarin gelijkgesteld aan compactheid. Een hogere dichtheid, stapeling van functies en ondergronds bouwen moeten ervoor zorgen dat er minder nonchalant met de schaarse ruimte wordt omgesprongen. Een belangrijke vraag daarbij is of de ruimtelijke kwaliteit die daarmee wordt gerealiseerd, hoog genoeg is om uitwaaiing van allerlei functies te voorkomen. Ook op dit punt zijn in de afgelopen jaren modellen van verstedelijking aangeboden die duurzaamheid meer opvatten als aantrekkelijkheid op termijn. Aanpasbaarheid, zowel van gebouwde structuren als van het landschappelijk raamwerk, is in die benadering een belangrijk kwaliteitscriterium.

– *raamwerk en individuele vrijheid*

Het streven naar ruimtelijke kwaliteit vertoont een zekere neiging om de inrichting en de vormgeving van de ruimte op alle punten en alle niveaus steeds meer te willen beheersen. Daartegenover worden pleidooien gehouden die juist een grotere vrijheid bij de vormgeving van het private domein voorstaan. Gepleit wordt voor een terughoudende overheid op het gebied van de ruimtelijke ordening en de stedenbouw. Dat is niet hetzelfde als een terugtrekkende overheid. Waar het gaat om het publieke domein zou de overheid in deze visie juist met meer kracht de regie ter hand moeten nemen. Binnen het ruimtelijke raamwerk van een publiek domein met een hoge ruimtelijke kwaliteit zou echter veel meer ruimte moeten worden geboden voor een individuele invulling (Duivesteyn, 1997 en Bindels, Gietema en Hartzema, 1994).

4.5 **Principes voor de verbouwing van Nederland**

De uit verschillende hoeken geëntameerde discussie over het ruimtelijk beleid in Nederland spitst zich toe op de inrichting van Nederland als kunstwerk. Daarbij wordt steeds vaker onderstreept dat het om een *culturele* opgave gaat. Daarmee wordt bedoeld dat de neiging om ruimtelijke conflicten op te lossen door bepaalde kennelijk minder gewenste zaken weg te stoppen (een tweede luchthaven in zee, snelwegen in tunnels of achter schermen, de TGV onder het Groene Hart) strijdig is met de utilitaire schoonheid die eeuwenlang de inrichting van Nederland heeft bepaald. Vanuit de landschapsarchitectuur wordt aangegeven dat er vanouds een hiërarchie zit in de manier waarop Nederland eeuwenlang is verbouwd. Veiligheid, de bescherming tegen het water van de zee en de rivieren, waterbeheersing stond altijd voorop. Daarna kwam de inrichting van het land op zodanige wijze dat het productief gemaakt kon worden. Ten slotte was er aandacht voor de culturele waarde, de schoonheid, de tuin en de ‘lusthof’ (interview met Alle Hosper). Zoals Hella Haasse heeft laten zien, staat dat laatste niet los van de eerste twee, maar wordt daardoor sterk bepaald.

Er is een omslag in het denken over ruimtelijke kwaliteit nodig vergelijkbaar met de omslag die heeft plaatsgevonden in de benadering van de dijkverzwaringen langs de grote rivieren. Daarbij werd een werkwijze die van het ene compromis naar het andere ging, vervangen door een benadering die uitging van de eis dat de nieuwe, hogere dijken op hun beurt prachtige landschappelijke elementen moesten worden.

Het streven naar de verhoging van de ruimtelijke kwaliteit op de grotere schaal vraagt om een bezinning op de inrichtingsprincipes waarmee Nederland tot nu toe is verbouwd. Dat betekent tegelijk een verandering in de manier waarop de menings- en besluitvorming over die inrichtingsprincipes tot stand komt.

Ruimtelijke kwaliteit op landelijk niveau is in de *Vierde Nota* ingevuld met twee simpele begrippen: samenhang en verscheidenheid. In principe vormen dit de elementen waarmee op elk schaalniveau ruimtelijke kwaliteit kan worden bepaald. Het probleem van de discussie over de kwaliteit van de inrichting van Nederland is dat de begrippen samenhang en verscheidenheid in het beleid op een specifieke manier zijn ingevuld. Zo leidt de eis van samenhang bijna vanzelf tot het concept van compacte steden, waartegenover ideeën over tapijtmetropolen en stedelijke netwerken verschijnen als gefragmenteerd en onsamenhangend. De eis van verscheidenheid leidt op eenzelfde wijze tot hetzelfde resultaat. Als tegenbeeld fungeert hier de dreigende eenvormigheid van Nederland als een monotoon, verstedelijkt landschap. Opmerkelijk is nu dat juist het streven naar diversiteit leidt tot eenvormigheid op een hoger niveau, zoals de verschillende VINEX-locaties laten zien. Voor het streven naar samenhang geldt hetzelfde. De verschillende steden ontwikkelen zich samenhangend, maar met de rug naar elkaar toe, en produceren op die manier volstrekt onsamenhangende tussengebieden.

Wie de actuele discussie overziet, constateert dat niemand het streven naar samenhang en verscheidenheid op zich ter discussie stelt. De discussie gaat over de manier waarop deze begrippen worden gehanteerd en concreet in inrichtingsprincipes worden vertaald. Het huidige debat lijkt een herhaling van zetten. Het streven naar consensus, dat op projectniveau heeft geleid tot een redelijk niveau van ruimtelijke kwaliteit, houdt het gevaar in zich dat keuzen tussen uitersten worden vermeden. Aansprekende, maar risicovolle voorstellen halen het niet in de consensuscultuur. Het is een gevaar dat iedere jury van een culturele prijsvraag bedreigt: de voorstellen die de meeste discussie oproepen, lopen de kans er bij gebrek aan voldoende voorstanders uit te vallen. Het streven naar consensus kan op projectniveau gemakkelijk leiden tot middelmatigheid. Op de grotere schaal leidt het echter tot een door niemand gewilde wildgroei van compromissen. De corridor-casus is hiervan een illustratie. En er zijn genoeg andere voorbeelden: de manier waarop Brabant verder verstedelijkt of de verwording van de tot nu toe uitzonderlijk lege

Hoekse Waard als de afvalbak van de Rijnmond of het gevaar dat de Zeeuwse delta aan de recreatie ten onder gaat.

Een ander gevaar dat onderkend moet worden, is dat het streven naar samenhang totalitaire en elitaire trekken krijgt als de overheid zich niet uiterst terughoudend opstelt in wat zij regelt. De huidige ruimtelijke-orderingspraktijk kent hierin een merkwaardige tweeslachtigheid. Terwijl op de grotere schaal de wildgroei woekert en zowel samenhang als verscheidenheid ver te zoeken zijn, woekert op de kleinere schaal de regelzucht die leidt tot overal dezelfde samenhang. Die samenhang is zeker niet vrij van een bepaalde 'smaak'. De discussie over ruimtelijke kwaliteit vertoont de neiging zich te verenigen tot een discussie over architectonische, stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteit waarin vooral de vraag naar mooi of lelijk centraal staat. Het instrument van het beeldkwaliteitsplan dat in de nota *Ruimte voor architectuur* werd geïntroduceerd en waar honderden van zijn gemaakt, heeft daar niet weinig aan bijgedragen.

Om aan de geschetste gevaren te ontsnappen moet duidelijk worden wat op de grote schaal het kader of het raamwerk is en wat daarvan de essentiële ruimtelijke kwaliteiten zijn. Binnen dat kader – of die kaders – zal een veel grotere vrijheid moeten worden toegestaan.

Een voorbeeld van een andere manier om de begrippen samenhang en verscheidenheid in te vullen, is het voorstel om het netwerk van snelwegen te beschouwen als de dertiende provincie van Nederland, als een samenhangend ruimtelijk complex dat gehoorzaamt aan eigen (ruimtelijke) regels (Provoost, 1997). Dit voorstel sluit aan bij de opvatting van diegenen die, anders dan veel ontwerpers, snelwegen niet zien als ruimtelijk barrières tussen stad en VINEX-locatie, maar als snelle verbindingen in een veel groter territorium. Andere voorstellen gaan in de richting om de ringwegen om de steden juist los te koppelen uit dit stelsel en onderdeel te maken van de stedelijke infrastructuur. Een derde voorbeeld betreft de pleidooien die door verschillende landschapsarchitecten worden gehouden om de HSL-lijn(en) niet weg te stoppen of 'in te passen' maar te accepteren als een nieuw en spannend element in het landschap, zowel vanuit de blik van de toeschouwer als van de reiziger.

Ook *het Metropolitane Debat* zet in op samenhang en verscheidenheid, maar op een veel radicalere wijze dan gebeurt in het huidige beleid. Er wordt ingezet op een veel groter contrast tussen de Hollandse metropool en de rest van het land.

Een laatste voorbeeld wordt gevormd door de al genoemde ideeën over *stadslandschappen*. Daarin wordt gekoerst op meer samenhang tussen stad en landschap, maar de kern is het opvoeren van de verscheidenheid tussen de diverse stadslandschappen in Nederland. Dat betekent niet alleen een andere manier van verstedelijken in het algemeen, maar ook een verschillende manier van verstedelijken per landschapstype. Zoals gezegd stagneert de ontwikkeling van dit concept. Niet omdat er vanuit de landschapsarchitectuur geen concrete ideeën zijn, maar omdat de discussie over verschillende vormen van (permanente) verstedelijking niet op beleidsniveau wordt gevoerd en er een planningssystematiek ontbreekt waarin tot overeenstemming kan worden gekomen over de waardevolle en minder waardevolle landschappen en de wijze waarop de verschillende landschappen in Nederland wel of niet zullen worden verstedelijkt.

Waar het dus om gaat in het debat over de kwaliteit van de inrichting van Nederland is niet een ander stelsel van inrichtingsprincipes te vinden, maar de huidige principes van samenhang en verscheidenheid te hanteren op de schaal van Nederland als regio van Europa. Op dat niveau moet (opnieuw) duidelijk worden wat de ruimtelijke kwaliteiten van Nederland zijn, en op welke wijze die kwaliteiten kunnen worden verhoogd. Daarbij geldt ook wat hierboven over projecten is opgemerkt. Elke ingreep is een stap in de verbouwing van Nederland die de basis legt voor een volgende fase van verstedelijking. Waar het om gaat, is het opvoeren van de kwaliteit van Nederland als ruimtelijk systeem. Het gaat dan niet langer over de contrasten tussen stad en ommeland, maar om contrasten tussen stadslandschappen. Het gaat niet alleen meer om het behoud van landschappelijke kwaliteit, maar om het aanwijzen van die landschappen van uitzonderlijke kwaliteit, zoals het rivierenlandschap en de Zeeuws-Hollandse delta (Hemel, 1997). Als contramal geldt dan het opvoeren van de verstedelijking elders. En – last but not least – het gaat nog steeds om het houden van droge voeten. Waterbeheersing vormt de voorwaarde voor al het andere. Maar ook daarbij gaat het niet om de functionaliteit alleen. Het voorbeeld van de dijkverzwaringen laat zien dat ook hier de ruimtelijke kwaliteit in het geding is, niet alleen in termen van behoud, maar ook van ontwerp, van het vinden van een nieuwe, aansprekende schoonheid.

BIJLAGE: BRONNEN**BELEIDSTHEORETISCH DEEL***A. Archief VROM*

G.J.A. Al (6-2-1985): notitie nr. 21, Verslag extra-vergadering directie op 23-1-1985, archiefnummer 07.125, horizontale organisatie.

P.L. Dauvellier (1-5-1984): notitie nr. 8, Op zoek naar ruimtelijke kwaliteit, archiefnummer 711.1.

P. Dauvellier en H. Leeflang (14-6-1985): notitie 10/12, Ruimtelijke kwaliteit, archiefnummer 711.1.

P. Dauvellier (9-10-1987): Brief aan P.H.A.M. Kurstjens Dienst Ruimtelijke Ordening, Natuur en Landschap en Volkshuisvesting te 's-Hertogenbosch.

J. van Donselaar (23-2-1984): notitie nr. 5, Ruimtelijke kwaliteit en het basisdoel van de r.o., archiefnummer 711.1.

R. Heerema (20-2-1986): notitie nr. 11, Ruimtelijke Kwaliteit.

H. Heerema (13-3-1986): notitie nr. 12, (Ruimtelijke) Kwaliteit; aanzet voor discussie, archiefnummer 711.1.

F.E. Kuyken en H. ter Heide (13-12-1983): notitie nr. 15/46, Inbreng voor de discussie in de Directieraad over de toekomst van de Dienst op 22-12-1983.

E. Prinie (13-9-1983): notitie nr. 28, Commentaar, aanbieden aan het Planningsberaad na bespreking (Concept-werkprogramma), Archiefnummer 711.16.

Rapportage Hypothesengroep-B (21-8-1985): 4e Nota.

RARO: Ruimtelijke kwaliteit en geld, nr. 610.

A.L. de Regt (5-6-1985): notitie nr. 19a, Het begrip ruimtelijke kwaliteit a.d.h.v. planvorming voor de grote wateren. Bijlage bij notitie 10/12 Dauvellier/Leeflang.

RPD (1-10-1984): Stellingen ter voorbereiding van discussie in Directieraad op 2-10-1984, archiefnummer 07.125.

F.H. van der Veen (23-10-1984): De toekomst van de ruimtelijke ordening, archiefnummer 07.125.

J.A. Verspoor (21-5-1985): notitie nr. 23.

J.A. Verspoor (5-6-1985): notitie nr. 27, bespreking met de minister.

H. Wardenaar (8-2-1984): notitie nr. 2, Ruimtelijke kwaliteit, doel: inbreng in discussies over de toekomst van de dienst, archiefnummer 711.1.

H.S Yap (19-11-1984): De RPD als facetplanbureau, archiefnummer 07.125.

H.S. Yap (22-8-1985): notitie nr. 10, Hypothesevorming t.b.v. de nota NRP.

H.S. Yap (23-9-1985): notitie nr. 9, Concept hypothesen voor de nota Nieuwe Ruimtelijke Perspectieven (NRP).

B. Literatuur

Adviesbureau Ir. F.W. Boekhorst, *Kwaliteitsniveaus Openbare Ruimten*, opdrachtgevers: RPD, Rijksgebouwendienst, Directie Coördinatie Bouwbeleid, Den Haag, 1993.

G. Allaert, 'Kwaliteit en beheersbaarheid van de ruimte: een visie vanuit de ruimtelijke planning', in: *Bodem*, jr. 6, nr. 2. blz. 50-51, 1996.

V. Ampt-Rixsen e.a. (red.), *Hoe duurzaam is Ruimtelijke Kwaliteit?* Discussiebijlagen naar aanleiding van de achtste studiedag Werkgroep Landelijk Gebied, Rapporten WLG nr. 3, Wageningen, 1991.

E. Bindels, R. Gietema en H. Hartzema, 'Fata morgana', in: *Stedebouw en Volkshuisvesting* nr. 11, katern: ontwerpen voor nieuwe stedelijkheid tussen steden, 1994.

N. de Boer, 'Uitvoering van ruimtelijk beleid, de visie van de VINEX en de realiteit', in: *Uitvoering van ruimtelijk beleid: naar nieuwe coalities tussen publiek, privaat en privé*, H. Primus (red.), Delftse Universitaire Pers, Delft, 1996.

M. de Boer, 'Nieuwe bestuursniveaus', in: *Investeren in stedelijke kwaliteit*, studieprogramma Nederlands Architectuurinstituut, 1994.

M. de Boer, 'Een steen in de vijver', in: *Bouw, Voorbeeldplannen Vierde Nota*, zomer 1995, 50e jrg. 1995.

M. de Boer, *Notitie over het rijksbeleid inzake ruimtelijke kwaliteit*, brief aan de Tweede Kamer mede namens de bewindslieden van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Verkeer en Waterstaat en Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, 17 oktober 1995.

C. Bos, 'De Venserpolder: woningbouw zonder stedebouw', in: *Rooilijn*, Amsterdam, jr. 17, nr. 10, blz. 300-306, 1984.

P. Brusse, 'Men zal moeten lachen', krantenartikel over ANWB-directeur Paul Nouwen, *De Volkskrant*, april 1997.

H. van der Cammen, *Mogelijke werelden: de wereld van de ruimtelijke planning*, Rede bij het aanvaarden van het ambt van bijzonder hoogleraar in de Ruimtelijke Planning aan de Universiteit van Amsterdam, 29 maart 1996.

P.J. van Delden, *Kwaliteitsverbetering. De aanpak bij tien bedrijven en instellingen*, Deventer: Kluwer, 1986.

P.P.J. Driessen, *Aktieplan Gebiedsgericht Milieubeleid*, Universiteit van Utrecht, Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Vakgroep Milieukunde, 1990.

P.P.J. Driessen, *Planningsstelsel in bestuurlijk perspectief*, Streekplanning in ROM-gebiedenbeleid, Universiteit van Utrecht, Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Vakgroep Milieukunde, 1994.

T. Dijkstra, *Architectonische kwaliteit, een notitie over architectuurbeleid*, in opdracht van VROM, 1985.

A. Duivesteyn, 'De burger als opdrachtgever', in: *Land in Zicht; een cultuurpolitieke visie op de ruimtelijke inrichting*, Wiardi Beckman Stichting/ Uitgeverij Bert Bakker, Amsterdam, 1997.

W. van Eck, 'Koeien en koersen, Ruimtelijke kwaliteit van melkveehouderijsystemen in 2025', in: *Landinrichting*, 1997, blz. 17-23.

H. Fassbinder, *Stedelijke planvorming als co-productie*, Bouwstenen 36, Faculteit Bouwkunde, TU Eindhoven, 1995.

H.S. Haasse, *Kwaliteit (een verkenning)*, essay geschreven in opdracht van het Amsterdams Fonds voor de Kunst ter gelegenheid van de prijsuitreikingen, Uitgeverij Bert Bakker, Amsterdam, 1987.

M. Hajer & F. Halsema (red.), *Land in zicht! Een cultuurpolitieke visie op de ruimtelijke inrichting*, Wiarda Beckman Stichting/ Uitgeverij Bert Bakker, Amsterdam, 1997.

Hamhuis e.a. (red.), *Ruimtelijke kwaliteit*, thematische bijlage bij het Integraal Milieueffectrapport Schiphol en omgeving, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Van de Rhee, Rotterdam.

Z. Hemel, 'Nieuwe opgave: Open ruimte openen', in: *Stedebouw & Ruimtelijke Ordening* nr. 3, 1997.

T.J.M. Hendriks, *Ruimte maken voor ruimtelijke kwaliteit*, Gemeentewerken, 1991.

W. Janssen, *De organisatie van kwaliteit*, een essay over ruimtelijke kwaliteit in de VINEX-locaties, geschreven in opdracht van de RPD in het kader van het project Stedelijke Milieudifferentiatie, Bureau Metropolis, Rotterdam, 1993.

L.A. de Klerk, 'Ruimtelijke ordening in (on)vrijwillig isolement', in: *Rondetafelconferentie over Sociaal Ruimtelijk Isolement*, Den Haag, Studierapport 47, 1988.

W. Korthals Altes, *De Nederlandse planningdoctrine in het fin de siècle*, Van Gorcum, 1995.

H. Leeflang, 'De inspiratiebronnen van de Vierde Nota ruimtelijke ordening', in: *ROM-Magazine* nr. 4, 1988.

G.J.A. Lodder, 'Ruimtelijke kwaliteit, nastreefbaar doel of toevallig effect?', in: *Profiel* nr. 3, 1992, blz. 9-11.

J.G.V. Maas en J.J.G. Bollen, *Kwaliteit bij ontwikkeling en ontwerp. Innovatie en beheersing in balans*, Deventer/Antwerpen: Kluwer.

K. Martens, 'Corridors: verleden en toekomst van een planconcept', in: *Rooilijn* nr. 5, mei 1996, blz. 218-223.

K. Martens & E. Klerkx (red.), 'Planologie tussen hoop en vrees, beschouwingen over de toekomst van de ruimtelijke ordening' in: *PIN NIEUWS*, Tijdschrift voor Planologie en Omgevingsstudies, Vakgroep Planologie, Katholieke Universiteit Nijmegen, 1995.

M. Mentzel, 'De problematiek van ruimtelijke kwaliteit', in: *Plan* nr. 5, 1990, blz. 7-11.

Ministerie van Economische Zaken, *Versterking van de ruimtelijk-economische structuur; investeren in de toekomst*, brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, Den Haag, 1996.

Ministeries van OCW, VROM, LNV en V&W, *De architectuur van de ruimte*, Nota over het Architectuurbeleid 1997-2000, Den Haag, 1996.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Samen werken aan bereikbaarheid*, een samenvatting, Koninklijke Drukkerij Broese & Peereboom, Den Haag, 1996.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Transport in balans*, een samenvatting, Koninklijke Drukkerij Broese & Peereboom, Den Haag, 1996.

Ministerie van VROM, *Meer dan de som der delen*, eerste nota over de planning van het milieubeleid, Den Haag, 1984.

Ministerie van VROM, *Rijksbegroting 1996*, Hoofdstuk XI A, SDU Uitgeverij Plantijnstraat, Den Haag, 1996.

Ministerie van VROM, *Ruimtelijke perspectieven, op weg naar de 4e nota over de ruimtelijke ordening*, RPD, Den Haag, 1986.

Ministerie van VROM, *Vierde nota over de ruimtelijk ordening*, deel a: beleidsvoornemen, Den Haag, 1988.

Ministerie van VROM, *Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra*, ontwerp-PKB, Den Haag, 1993.

Ministerie van VROM, *Actualisering Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra*, deel 1: Partiële herziening Planologische Kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid, 1996.

Ministeries van WVC en VROM, *Ruimte voor Architectuur: Nota architectuurbeleid*, SDU Uitgeverij Plantijnstraat, Den Haag, 1991.

F. van der Molen & G.J. Ashworth (red.), *Toekomstwaarde van het stedelijk erfgoed*, Geo Pers, Groningen, 1991.

J. van der Moolen, 'Notitie ruimtelijke perspectieven: een gemiste kans', in: *Woningraad* nr. 22, 1986, blz. 29-32.

Natuurbeschermingsraad, *Over kleur, koers en kwaliteit*, Commentaar op de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening-Extra.

I. Nio en A. Reijndorp, *Groeten uit Zoetermeer*, NAI-uitgevers, Rotterdam, december 1997.

B. Noldus, 'Doorbraak in het dijkontwerp, Rivierenversterking van H+N+S', in: *Archis*, juli 1997, blz. 44-55.

W. Oosterbaan Martinius, *Schoonheid, Welzijn, Kwaliteit. Kunstbeleid en verantwoording na 1945*, Den Haag: Gary Schwartz/SDU, 1990.

F. Palmboom en J. van den Bout, *Gestapeld wonen in het groen*, Ministerie van VROM, Den Haag, 1995.

P.W.F. Petrus, 'Ruimtelijke kwaliteit, en de praktijk van de ruimtelijke ordening', in: *Stedebouw & Volkshuisvesting* nr 5, 1989, blz. 4-8.

M. Prins, 'De kwaliteit van stedelijke plannen', deel I-V, in: *Binnenlands bestuur* 1993.

M. Provoost, 'De dertiende provincie van Nederland', *De Volkskrant*, 16 augustus 1997.

H. Puylaert, 'Notitie Ruimtelijke Perspectieven', in: *Stedebouw en Volkshuisvesting* nr 9, 1986, blz. 311-318.

Raad voor de Ruimtelijke Ordening, *Naar ruimtelijke kwaliteit*, SDU Uitgeverij, Den Haag, 1990.

Raad voor de Ruimtelijke Ordening, *Het ruimtelijke planningstelsel, een bestuurlijk perspectief*, een discussiebijdrage, SDU Uitgevers, Den Haag, 1996.

Raad voor de Ruimtelijke Ordening, *Nederland 2030*, SDU Uitgevers, Den Haag, 1996.

J. Rodermond e.a., 'Stedebouw in Nederland, zeven ontwerpers aan het woord', in: *De Architect* thema 61, december 1996.

Rijksdienst voor de Monumentenzorg, *Cultuurhistorische kwaliteit in de ruimtelijke ordening, Het Rijksmonumentenbeleid in de Jaren Negentig*, 1991.

Rijksplanologische Dienst, *Jaarverslag 1983*, blz. 160-161 en blz. 172, Den Haag, 1983.

H.T. Siraa e.a., *Een geschiedenis van de zorg voor de kwaliteit van de leefomgeving, het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (1965-1995)*, SDU-Uitgevers, Den Haag, 1995.

H. Staats, *Ruimtelijk kwaliteit van veranderend landschap*, onderzoek in opdracht van de RPD, Karstens B.V., Leiden, 1988.

L.J.M. Tummers en J.M. Tummers-Zuurmond, *Het land in de stad; de stedenbouw van de grote agglomeratie*, uitgeverij THOTH, Bussum, 1997.

G.B. Urhahn & M. Bobic, *A Pattern Image, a typological tool for quality in urban planning*, uitgeverij THOTH, Bussum, 1994.

J. Vogelij, 'En nu een stedenbouwnota!', in: *Blauwe Kamer/Profiel* nr. 5, 1991, blz. 50-53.

H. Voogd, 'Ruimtelijke kwaliteit: ook voor toekomstige generaties', in: *Stedenbouw & Volkshuisvesting* nr. 6, 1987, blz. 206-211.

G. van der Wal, 'Een turbo, een aanjager', krantenartikel over Pieter Winsemius, *De Volkskrant* april 1997.

Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, *Van de stad en de rand*, Rapporten aan de Regering nr. 37, SDU uitgeverij, Den Haag, 1990.

Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, *Ruimtelijke-ontwikkelingspolitiek*, Rapporten aan de Regering nr. 53, Sdu uitgevers, Den Haag, 1998.

P. Winsemius, *Gast in eigen huis*, Samson H.D. Tjeenk Willink, Alpen aan den Rijn, 1986.

P.P. Witsen en W. Zonneveld, 'Balkanisering in conceptenland? Planconcepten voor stad en economie', in: *Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening* nr. 2, 1996.

A. van der Woud, 'Een geschiedenis voor 2015. Het verleden en de toekomst van de stedenbouwkundige discipline', in: *Archis* nr. 1, 1991.

J.G.A. van Zoest, *Landschapskwaliteit, Uitwerking van de kwaliteitscriteria in de Nota Landschap*, Rapport 349, DLO-Staring Centrum, Wageningen, 1994.

W. Zonneveld, *Conceptvorming in de ruimtelijke planning, Patronen en processen*, Planologische Studies, Planologisch en Demografisch Instituut van de Universiteit van Amsterdam, Amsterdam, 1991.

W. Zonneveld, *Conceptvorming in de ruimtelijke planning, Encyclopedie van planconcepten*, (Academisch Proefschrift), Planologische Studies, Planologisch en Demografisch Instituut van de Universiteit van Amsterdam, Amsterdam, 1991.

Interviews

Ir. P. Dauvellier, Dauvellier Planadvies

Ir. A. Hosper, Bureau Hosper, landschapsarchitectuur

Prof. Dr. T. Kreukels, Rijksuniversiteit Utrecht, afdeling Planologie

Ir. H. Leeflang, voormalig directeur Ruimtelijk Onderzoek en Planvorming, Rijksplanologische Dienst

Prof. dr. W. Salet, Universiteit van Amsterdam, faculteit Ruimtelijke Wetenschappen

Ir. D. Sijmons, H+N+S Landschapsarchitecten

Dr. P. Winsemius, McKinsey & Company

Mr. J. Witsen, voormalig Directeur-Generaal Ruimtelijke Ordening, Ministerie VROM

Dr. W. Zonneveld, Universiteit van Amsterdam, faculteit Ruimtelijke Wetenschappen.

CASE-STUDIES

A. Ypenburg

Literatuur en plandocumenten

Gemeente Rotterdam, bureau Voorlichting en Publiciteit, Knipselkrant 21-11-1989.

Ministerie van LNV, *Visie Stadslandschappen*, discussienota, 1995.

Ministerie van VROM, *Kwaliteit op Locatie*, werkboek en informatiebrochures.

Ministerie van VROM, *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra*, ontwerp-PKB, Den Haag, 1993.

Ministerie van VROM, *Actualisering Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra*, deel 1 Partiële herziening Planologische Kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid, 1996.

NIROV, *Schakelen en Schakeren, ontwerpen van nieuwe stedelijkheid tussen steden*, rapportage ideeënprijsvraag, 1994.

Hans Ouwerkerk, 'Regels rijk oorzaak van eenheidswordt op Vinex', in *Cobouw* 11/7/96.

Palmboom & van de Bout stedenbouwkundigen, *Hoofdplanstructuur Ypenburg*, november 1996.

Palmboom & van de Bout stedenbouwkundigen, *Buitenplaats Ypenburg*, stedenbouwkundig plan, juni 1994.

Palmboom & van de Bout, *Ypenburg: stadsdeel, buitenplaats en landschap tegelijk*, in Groen novembernummer 1996.

Projectbureau Ypenburg, *Structuurschets Singels*, januari 1997.

Projectbureau Ypenburg, *Projectplan Buitenplaats Ypenburg*, april 1997.

Projectbureau Ypenburg, *Structuurschets De Venen, Structuurschets De Bras, Structuurschets Waterwijk, Structuurschets Boswijk*, maart 1997.

Provincie Zuid-Holland, *Een Parkstad tussen Hof en Haven? inrichtingsstudie Tussengebied*, 1988.

Rabo Vastgoed bv, brochure *Hart van Haaglanden, Buitenplaats Ypenburg*.

Rijksplanologische Dienst, *Stedelijke Milieudifferentiatie en de Periferie*, achtergrondverhaal.

Stadsgewest Haaglanden, bureau communicatie, brochure *Een nieuw huis in Haaglanden*.

Stimuleringsfonds voor de Architectuur, *De Periferie Centraal, inspiratie en ambities bij de ontwikkeling van perifere Vinex-locaties*, 1994.

Interviews

Dhr. F. van Beek, projectleider van Amvest Vastgoed

Dhr. Brulleman, secretaris BOY

Dhr. P. Joosen, projectleider van Rabo Vastgoed B.V.

Dhr. W. van Proosdij, hoofdstedebouwkundige van het Projectbureau

Dhr. T. Schaap, (tijdelijk) stedebouwkundig medewerker van de structuurschets Singels
(telefonisch:)

Dhr. Hinborch, regionaal planoloog Provincie Zuid-Holland

Dhr. Van de Meulen, medewerker afdeling Groen, Provincie Zuid-Holland.

B. De Ronde Venen

Literatuur en plandocumenten

Eo Wijersstichting/NIROV, *Het debat over de groene metropool*, Den Haag, september 1995.

Eo Wijersstichting, *Inside Randstad Holland, international open competition*, jury report, Den Haag, 1995.

Gemeente De Ronde Venen/Projectbureau De Ronde Venen, *De Ronde Venen Ontwikkelingsvisie-concept*, De Ronde Venen, 1995.

Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij directie Natuurbeheer, *Discussienota visie stadslandschappen*, Den Haag, april 1995.

Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij directie Natuurbeheer, *Vormgeven aan stadslandschappen*, Den Haag, april 1995.

Ministerie van VROM, *Nota Randstad en Groene Hart: de groene wereldstad*, Den Haag, 1996.

Ministerie van VROM, *Ruimte, groen en water, verslag van de Groene Hartgesprekken*, Den Haag, 1995.

Ministerie van VROM, *Vierde nota extra*,
Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij, directie Natuurbeheer, Den Haag, 1991.

Prijsvraagcomité Nieuwe Landgoederen, *Nieuwe landgoederen, een besloten ideeën-prijsvraag*, Den Haag, 1995.

J. Rodermond en H. Tilman, 'Ronde Venen', in: *De Architect*, themanummer 61, 1996.

M. van Schendelen, *Natuur en Ruimtelijke ordening, een symbiotische relatie*, NAI uitgevers Rotterdam, 1997.

Interviews

Mr. J.G. Jorritsma, hoofd Dienst Ruimte en Groen Provincie Utrecht
Ir. W. Kole, hoofd Ruimtelijke Ordening, vakdienst Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer, gemeente De Ronde Venen
Dhr. E. Strating, beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening, gemeente De Ronde Venen
Ir. L. van Nieuwenhuijze, landschapsarchitect bij H+N+S Landschapsarchitecten, Utrecht.

C. Kop van Zuid

Literatuur en plandocumenten

S. Balzer, *Kop van Zuid, Stad van morgen*, Van der Rhee, Rotterdam, 1996.

R. van der Bijl, 'Het ruimtelijk ontwerpen kan een vorm van onderzoek zijn', in: *Blauwe Kamer/Profiel* nr. 3, 1991, blz. 42-47.

J. van den Bout en E. Pasveer, *Kop van Zuid*, uitgeverij 010 publishers, Rotterdam, 1994.

B&W Rotterdam, *De Kop van Zuid*, Aan de gemeenteraad, april 1989.

B&W Rotterdam, *Convenant tussen de staat der Nederlanden en de gemeente Rotterdam over de Kop van Zuid*, Aan de gemeenteraad, juni 1989.

Buck Consultants International bv, *Stedelijke Knooppunten in Perspectief*, in opdracht van Intergemeentelijke Begeleidingscommissie Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen, Nijmegen, 1992.

De Lijn, *Evaluatierapport Sleutelproject Kop van Zuid*, in opdracht van de RPD, Amsterdam, 1994.

J. van Lemmen, *Buitengewoon, De ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte in sleutelprojecten en voorbeeldplannen*, in opdracht van de RPD, 1992, blz. 73-83.

Ministerie van VROM, *Vierde Nota over de ruimtelijke ordening, deel a: beleidsvoornemens*, SDU Uitgeverij, Den Haag, 1988.

Ministerie van VROM, *Sleutelprojecten ruimtelijke inrichting, Rol van het rijk en tussenstand 1992*, SDU Uitgeverij, Den Haag, 1992.

Ministerie van VROM, *Evaluatie Sleutelprojecten 1996*, SDU Uitgeverij, Den Haag, 1996.

E. Pasveer, 'Lessen in regie, De Kop van Zuid in Rotterdam', in: *Archis* nr. 10, 1996, blz. 19-28.

M. Prins, 'De kwaliteit van stedelijke plannen II', in: *Binnenlands Bestuur* nr. 14, 1993, blz. 28-33.

Projectbureau Kop van Zuid, *Stadstuinen van de Kop van Zuid: enclave van rust in dynamisch stadsdeel*, 1997.

J. Rodermond & H. Tilman, 'Het planproces als voertuig voor succes, De 'make believe' strategie voor de Kop van Zuid', in: *De Architect* nr. 5, 1993, blz. 74-91.

M. Smit, 'Wederzijds profijt: zin of onzin?' in: *Rooilijn*, juli 1996, blz. 338-342.

J. van der Wolde en W. Zwamborn, *Kanskaarten van Feijenoord, Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie*, gemeente Rotterdam, dienst Stedebouw + Volkshuisvesting, Van der Rhee, Rotterdam, 1996.

Interviews

Dhr. J. van den Bout, stedenbouwkundige bij Palmboom en Van den Bout stedenbouwkundigen, Rotterdam.

D. Corridor Utrecht – Knooppunt Arnhem-Nijmegen

Literatuur en plandocumenten

G. Arts, 'De schijnconsensus in het nationaal 'debat'', in: *Stedebouw en Volkshuisvesting* 1995, nr. 7/8, Katern blz. 2-3.

S. Boeckhout, J. Doorackers & A. Verkennis, '(Knoop)-punt gemist?', in: *ESB*, 28 juni 1995, blz. 610-612.

A. Van Daal, *In verband met corridors. Corridors in de ruimtelijke planning, in het bijzonder op regionaal niveau*, Katholieke Universiteit Nijmegen, 1995.

A. Guinée, 'De infrastructuur is toe aan nieuwe ontwerpconcepten', in: *Blauwe Kamer/Profiel* nr. 3, 1997, blz. 34-39.

P.J.J. Heerema & H.J.M. Puylaert, 'De wereld volgens Ruimpad', in: *Stedebouw & Ruimtelijke Ordening* nr. 3, 1997, blz. 5.

Z. Hemel, 'Nieuwe opgave: open ruimte openen', in: *Stedebouw & Ruimtelijke Ordening* nr. 3, 1997, blz. 22-26.

Kamers van Koophandel Gelderland, *Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor Gelderland. De visie van het bedrijfsleven*, Arnhem, 1994.

Karel Martens, 'Corridors: verleden en toekomst van een planconcept', in: *Rooilijn* nr. 5, 1996, blz. 218-223.

Ministerie van V&W, *Visie op verstedelijking en mobiliteit*, Den Haag, 1995.

Nederlands Economisch Instituut, *Ontwikkelingsstrategieën voor Nederlandse regio's en steden in internationaal perspectief: naar een VNO-visie*, Rotterdam 1994.

Provincie Gelderland, *Ontwikkelingsvisie op het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen. Een ruimtelijk-economisch perspectief*, Arnhem, 1993.

Provincie Gelderland, *Streekplan Gelderland 1996. Stimulans voor ontwikkeling, ruimte voor kwaliteit en zorg voor omgeving*, blz. 35, Arnhem, 1996.

Provincie Gelderland, *Gelderland strategische schakel*, Arnhem, 1997.

Provincie Gelderland, *Sociaal Economisch Beleidsplan 1996-2000: Werk werk werk*, Arnhem, 1995.

Provincie Gelderland, *Een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor Gelderland op weg naar 2015. Een oproep tot discussie door gedeputeerde staten van Gelderland*, Arnhem, juli 1994.

Provincie Overijssel, *Strategische verkenning West-Oost corridor*, Zwolle 1993.

Raad voor de Ruimtelijke Ordening, *Wisselwerking tussen verstedelijking en infrastructuur: Knooppunten en vervoerscorridors als ordenend principe voor de ruimtelijke ordening*, Den Haag, oktober 1996.

Rijksplanologische Dienst, *Nederland 2030. Discussienota Verkenning Ruimtelijke Perspectieven*, Den Haag, juli 1997.

Michiel Veldkamp, 'De weg van de minste weerstand? Aspecten van de tracering en vormgeving van autosnelwegen', in: *De infrastructuur van mobiliteit, 8x het ontwerp als onderwerp*, Stichting Panorama, 1996.

J.M. De Vet, 'Knooppunten en corridors', in: *ESB*, 28 juni 1995, nr. 4016, blz. 608-610.

W. Zonneveld, *Conceptvorming in de ruimtelijke planning, Patronen en processen*, Amsterdam, 1991.

Interviews

Dhr B. Drewes, beleidsmedewerker Economische Zaken, provincie Gelderland

Dhr. J. van Dijkhuizen, gedeputeerde voor Ruimtelijke Ordening, provincie Gelderland

Dhr. T.R. Doesburg, gedeputeerde voor Economie, Provincie Gelderland

Dhr. K. Martens, Faculteit der Beleidswetenschappen, Katholieke Universiteit Nijmegen

Dhr. R. de Redelijkheid, beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening, provincie Gelderland.