

gevaar van verwaarlozing en apathie, zoals te zien is bij de collectieve groene gebieden tussen de Bijlmerflats. Momenteel straalt de boulevard eerder verlatenheid dan gezelligheid uit, mede omdat de strakke gebouwen die dit winkel- en uitgaanscentrum begrenzen een beschermde binnenwereld hebben gecreëerd die los staat van de openbare ruimte buiten. Als de boulevard niet werkelijk gebruikt wordt, dreigt het in plaats van een stadsplein of semi-openbare mall, een niemandsland tussen losse voorzieningen te worden. Door historische, beleidsmatige en juridische factoren hebben winkelcentra in de vs een ander karakter dan in Nederland. In de vs is er sprake van een grootschalige vervanging van de openbare ruimte door de semi-openbare ruimte van de shopping mall. Ook in Amerikaanse grote steden is de privatisering van de openbare ruimte zichtbaar geworden door het plaatsen van camera's, het voeren van 'zero-tolerance' politiebeleid en het ontwikkelen van geïntegreerde winkelcentra. In Nederland is een dergelijke toeïgening niet opgetreden, en zelfs de grootste winkelcentra hebben nog steeds een stedelijk openbaar karakter. De vraag blijft of de weerstand tegen malls überhaupt wenselijk is en hoe lang Nederland dit vol kan houden in een tijd van veranderende regels op het gebied van de ruimtelijke ordening.

**David Evers is als promovendus verbonden aan het Amsterdam study centre for the Metropolitan Environment, Universiteit van Amsterdam.**

#### Literatuurselectie

- Borking, S. (1997) Waar blijft de Mall of the Netherlands? *Vastgoedmarkt*, Vol. 24, Sept., p. 55.
- Gruen, V. en L. Smith (1960) *Shopping towns USA*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Judd, D.R. (1995) The Rise of the New Walled Cities. In Liggett, H. en Perr, D.C. (eds.) *Spatial Practices*, pp. 144-168, Thousand Oaks: Sage.
- Kooijman, D. (1999) *Machine en theater*. Rotterdam: Uitgeverij 010.

# De verloedering van het Nederlandse landschap

## De visie van Thomas H. von der Dunk

**A**msterdam begon in mijn jongste jaren, nu ruim drie decennia geleden, in de buurt van het Amstelstation. Daarachter woonden mensen, daarvoor graasden koeien. Thans reikt Amsterdam bijna tot halverwege Utrecht en het scheidt weinig of ook lieflijke plaatsjes als Abcoude, Ouderkerk aan de Amstel, Weesp en Muideren worden opgeslokt door de alsmaar uitdijende vormeloze grootstedelijke bebouwing. Een rafelrand van slaapverwekkende vinex-lokaties, flitsende glaspanelen op uit de hand gelopen bedrijfsterreinen en 'fly-overs' van vierbaans-asfaltwegen markeert nu de grens tussen stad en platteland, althans wat er van dat laatste, en daarmee ook van de stad en van de grens tussen beide, nog rest.

THOMAS H. VON DER DUNK

Wie vandaag over de A2 de hoofdstad vanuit het zuiden nadert, ontwaart aan de einder geen gracieuze kerktorens meer, maar plompe blokkendozen, waarboven drie enorme gebouwen uitrijzen die als geen ander de preoccupaties van de moderne mens in het tijdvak van de ikzuchtige zelfverwerkelijking verbeelden: het Academisch Medisch Centrum, de Arena en de met multinationale ondernemingsdirecties gevulde Rembrandtoren; de monumenten van Gezondheid, Spelen en Kapitaal. Het is onmogelijk om nog te spreken van 'het lege land', zoals de architectuurhistoricus Auke van der Woud het aanzien van de drassige poldervlaktes tussen Termunten en Terneuzen ten tijde van Willem I verwoordde.

Van twee naar zestien miljoen inwoners in amper anderhalve eeuw. Een dergelijk ongeremd voortplantingsgedrag, mede teweeggebracht door de rivaliteit tussen de Kerk van Rome en de Kerk van Staphorst, heeft geen enkel Europees volk de afgelopen eeuwen tentoongespreid. De Fransen wisten zich ondanks hun grote amoureuze gaven in dezelfde tijd nog niet eens te verdubbelen, en met Ierland ging het demografisch alleen maar bergaf. In Nederland kwam daarentegen de pastoor na

*Oprukkende stadsgrenzen (Bron: Gozewijn Bergenhenegouwen).*



de geboorte van een nieuwe koter direct informeren waar de volgende bleef, en dat hebben we geweten ook. Niet voor niets kon Nederland tussen 1917 en 1967, als een volstrekte uitzondering in Europa, bogen op een stabiele christelijke meerderheid onder het electoraat. Deze meerderheid heeft er uiteindelijk voor gezorgd dat de confessionelen hier te lande zelfs langer ononderbroken hebben geregeerd dan de communisten in Rusland.

Al die gezinnen, kinderrijk en zegenrijk, moesten gehuisvest worden en de Nederlandse steden breidden zich daardoor vooral in de twintigste eeuw gigantisch uit en groeiden in het westen aan elkaar vast. Een groot deel van Zuid-Holland is nagenoeg onder een laag baksteen verdwenen en de zuidelijke helft van Noord-Holland volgt snel. Alleen aan de randen ademt het landschap nog open lucht. Want niet alleen groeit het aantal mensen, met de toegenomen rijkdom groeit ook hun individuele ruimtebeslag. Weliswaar zou het kindertal, en daarmee de gemiddelde woningbezetting, na de Tweede Wereldoorlog gestaag beginnen te dalen, in ruil voor het extra kind kwamen geleidelijk aan de extra auto, de extra hond, de koelkast, de eigen tuin, de skibox, het tweede huis en het zeewaardige jacht ter statusverhoging. De nieuwe verworvenheden pasten niet meer op de vliering, maar vergden aparte lokaties. Zo kwam het tot uitgestrekte vakantiedorpen, jachthavens en als klassieke arena's vormgegeven sporttempels, waartegen ook het driftige inpolderwerk in de voormalige Zuiderzee niet met voldoende landaanwinst wist op te boksen. Nederland zocht zijn extra 'Lebensraum' in de afgelopen halve eeuw immers niet ten koste van de oosterburen, zoals sommige annexionisten na 1945 nog als genoegdoening voor het door de Duitse Bezetting veroorzaakte oorlogsleed hadden gewild, maar ten koste van het binnenwater en de zee.

#### Prullaria en business centres

Amsterdam telt thans een kleine 730.000 inwoners, evenveel als in de jaren twintig van de vorige eeuw. De stad beslaat tegenwoordig echter wel een veel groter oppervlak. Toentertijd geen westelijke tuinsteden, geen uitgebreid Noord, geen Buitenveldert en Bijlmer, geen bewoonbaar oostelijk

havengebied; men bouwde nog aan Bos en Lommer, aan Betondorp, en bij de Berlagebrug. Het zijn vooral alle spullen die de Nederlanders sindsdien verzameld hebben en voor hun materiële welzijn onmisbaar dunden, die veel meer plaats innemen dan acht decennia geleden, want aan mensen is het binnenshuis leeg. Vandaar dat Nederland in de tussentijd door bebouwing is overwoekerd, ook al is de gemiddelde Nederlandse nieuwbouwwoning, vergeleken met die in het buitenland, piepklein. Van de meer welvarende volkeren op deze aardbol kan alleen de Japanner in eigen huis nog moeizamer zijn kontkeren zonder alle bijeengegaarde prullaria van het dressoir te stoten. Waar Frankrijk een oppervlakte heeft van twaalf maal ons land bij een inwonertal dat slechts een drievoud bedraagt, kan het niet verbazen dat het Nederlandse landschap langzaam een even overvolle indruk maakt als het Ruhrgebied. Dat ligt echter niet alleen aan al die mensen met hun rommel thuis. In contrast met de benepenheid waarmee op de troosteloos eenvormige woonerven de grondstukjes voor de eigenheimers worden afgeperkt, staat de verspilling als het om de bedrijfspaleizen gaat. Hier geen smalle straten met parkeerhaventjes van drie bij vier meter, waar de voor Nederlandse Saharatochten van Voorburg naar Zoetermeer inmiddels onmisbaar geworden terreinwagens met manshoge wielen en voorwielaandrijving maar ternauwernood inpast. Hier geen particuliere zandstrook tus-

sen stoep en voordcur met plaats voor een ondefinieerbare struik, een tulp, een tuinkabouter en een tot twee voetstappen teruggebracht tegelpad. Hier geen opeenhoping van minimuminkomenhuishoudens in als rijen konijnshokken vormgegeven stapelflats van tien tot twaalf hoog. Hier echter erg brede, erg lege wegen, zodat de ene directeurswagen nog net snel de andere voorbij kan zoeven om veilig op tijd bij de met wijn overgoten zakenlunch driehonderd meter verderop te zijn. Hier erg ruime parkeerhavens in de openlucht voor de nieuwste glimmende leasebak van het bovenmanagement. Hier royale grasperken tussen de glimmende glazen prisma's die slechts een hoogte van een, maximaal twee verdiepingen tellen. Want vanzelfsprekend houdt elke onderneming, hoe onbeduidend qua personeelsaantal ook, in een eigen vrijstaand Business Center, met een receptiehal waarin een half woonwagenkamp past, zelfstandig kantoor. Een beetje bedrijf zetelt bij voorkeur niet knus in een toevallig opengevallen hoek van een oude binnenstad, maar in de vrije vlakte langs de snelwegen, vanwaar om drie uur 's nachts (maar ook alleen om drie uur 's nachts) in een ruk Schiphol te bereiken is zonder de teller onder de honderdvijftig kilometer per uur te laten zakken. Na een paar decennia ongeremd bouwen valt er vanaf de snelweg soms kilometers lang geen koe meer te zien, zoals iedereen die vandaag de dag van Utrecht naar Arnhem of Amsterdam

Ongeïnspireerde blokkendozen (Bron: Jacco van Golde).





'Monument van Kapitaal'  
(Bron: Gozewijn Bergenhenegouwen).

rijdt bevestigen kan. Die koeien staan, gelijk de varkens, vaak binnen in megastallen, die evenmin een verrijking van het landschap betekenen, en in hun eentonige vormeloosheid niet onder doen voor het mistroostige gebrek aan fantasie dat de Nederlandse nieuwbouwwijken kenmerkt. De Nederlandse nieuwbouwwijken die snel, efficiënt en goedkoop, van Denekamp tot Den Helder volgens dezelfde standaardmodellen uit de grond worden gestampt, en waarvan de ijlings op vaste afstand van elkaar geplante ielige boompjes langs de kaarsrechte of juist kunstmatig gekromde fietspaden en mislukte stadsloten, de nietszeggende naaktheid niet kunnen verhullen. Gevoegd bij de vele wegen die deze met fatsoenlijk openbaar vervoer veelal onbereikbare wijken, in combinatie met de strikte scheiding tussen wonen en werken, in het leven roepen, blijft er weinig over van het ooit dankzij de zeventiende-eeuwse Hollandse schildersschool wereldberoemd geworden weideland-schap.

### De paarse polder

Treurig het land, dat zijn sfeervolle polders met populieren, molens, oude boerderijen en verre horizonten, zijn karakteristieke Gelders-Utrechts-Hollandse rivierlandschap met kronkelende dijken, boomgaarden, door knotwilgen omzoomde wielen, pannbakkerijen en sierlijke stadssilhouetten onder loodgrijze lichten, zo gedachteloos opoffert aan de hedendaagse gezichtsloze waan van beton en asfalt. Waar men thans in de Randstad, tussen Alkmaar en Gorinchem, tussen Zevenaar en Hoek van Holland, de blik ook heen wendt, het oog valt steeds op onderling volledig uitwisselbare bouwsels, die zonder enig gevoel voor de precie schaal van de omgeving tussen de akkers en velden zijn neergeplempt.

Van het Groene Hart is weinig meer over, en de laatste open stukken zullen binnenkort ongetwijfeld als recreatief pretpark of woonwinkelboulevard ten dienste van de zondagse vermaaksbehoefte worden verkaveld. De mens zal consument zijn of niet zijn, en dus is hij consument. Nadat eerst de hoofdstraten van onze binnensteden als kneuterige koopgoten zijn doodgeslagen, opdat overal precies hetzelfde publiek op zaterdagmiddag langs de wē en de HEMA voort kan sjokken, is nu ook voor de meest luie automobilist het koopparadijs direct naast de achterklep van zijn stationcar gecreëerd. Het zijn perifere megawinkelcentra in de polder, omdat men met de HEMA thuis om de hoek niet meer kan volstaan.

Het is het paarse puur op productiecijfers gerichte poldermodel, in driedimensionale vorm omgezet, ten voeten uit. De eenzijdige oriëntatie op de economie van de laatste twee decennia, gevoegd bij het permanente geweeklaag over zelfveroorzaakte files van een almachtige vervoerslobby (van vrachtwagens tot vliegtuigen), die niet eerder wil rusten dan wanneer het wegstelsel zo is gestroomlijnd en geperfectioneerd dat men in Amsterdam op een vroeger tijdstip aankomt dan dat men uit Rotterdam vertrokken is.

Dijkverzwaringen, die door het recht-trekken van alles wat aan een rivier natuurlijkerwijs krom en bochtig is de destructie van een in eeuwen gegroeid cultuurlandschap veroorzaken, worden onder het mom van veiligheid doorgevoerd, maar moeten vooral een snelle bereikbaarheid van voormalige boeren-

dorpen ten goede komen, die thans met de woningen van gehaaste forensen zijn gevuld. De vermeende noodzaak van de dijkverzwaringen is bovendien het gevolg van de weigering om de rivieren hun natuurlijke ruimte te geven die zij behoeven om in het voorjaar het alpiene smeltwater fatsoenlijk af te kunnen voeren. De uit ruimtenood en ruimteverspilling geboren drang om elk plekje in dit land het liefst driemaal te benutten en direct economisch rendabel te maken, heeft ertoe geleid dat de rivieren deels gekanaliseerd zijn en dat er buitendijks in hun bedding druk gebouwd wordt. 'Wonen direct aan het water,' viel een paar jaar geleden te lezen bij een in aanbouw zijnde romantische nieuwbouwwijk in Venlo. De Maas zorgde er ironisch genoeg voor dat het tot tweemaal toe 'wonen direct in het water' werd.

Deze tijdsgeest heeft uiteraard ook zijn weerslag gevonden in de grootheidswaan van de directie van Schiphol, die met zijn stelselmatig overtreden van zelf voorgestelde en geaccordeerde normeringstabellen een buitenwettelijke zone voor zichzelf heeft gecreëerd. Dienen de nieuwe wegen zojuist nog hoofdzakelijk om mensen via de kortste weg van A naar B te vervoeren, onze nationale luchthaven heeft het einddoel van haar groeistuipe nog een tikkeltje ambitieuzer geformuleerd. Als zelfuitgeroepen 'mainport' van Europa ziet Schiphol het als haar hoogste ideaal, om iedereen die van buiten dit werelddeel komt, een tussenlanding te laten maken; de meest efficiënte aanvliegroete van New York naar Rome of St. Petersburg verloopt volgens Schiphol via de Haarlemmermeer.

### Vaart der volkeren

De overheid ziet dit allemaal gelaten aan, als ze deze ontwikkeling niet al actief stimuleert onder het motto 'werk, werk, werk'. Met name de veel te grote beleidsruimte van de afzonderlijke gemeentes op het terrein van de ruimtelijke ordening, speelt hier het behoud van het Nederlandse landschap parten. De grote onderlinge concurrentie zorgt ervoor dat gemeentebesturen voortdurend tegen elkaar op bieden om zoveel mogelijk bedrijven binnen hun grenzen te krijgen en daarbij blijken zij tot nage-nog elke ruimteverspilling bereid. Het feit dat Nederland, als vanouds te eenzijdig gericht op handel en te weinig op

industrie, sterk van het vervoer als welvaartsbron, en dus van de vervoersmogelijkheden, afhankelijk is, draagt aan de meegaandheid van de overheid in dit opzicht nog eens extra bij.

Wat ooit verstilde, door boeren bevolkte plattelandsgemeenten waren, zijn inmiddels forensenplaatsen geworden, die door ambitieuze carrièreburgemeesters worden bestuurd. Zij delen, gekleed in scherp gesneden maatpakken, in hoge mate de zienswijze van hun gesprekspartners uit het zakenleven, die nu hun Ede in de vaart der volkeren komen opstoten.

Slachtoffer van het nieuwe protserige exhibitionisme is de schoonheid van het in eeuwen gegroeide Nederlandse cultuurlandschap, dat tegen de op uiterlijke glans en materieel voordeel bedachte kongsie van overheid en ondernemersdom, keer op keer volstrekt weerloos is.

**Thomas H. von der Dunk is als cultuurhistoricus verbonden aan de vakgroep Geschiedenis van de faculteit Letteren, Universiteit Leiden.**

## Mobiliteitsmilieu als planningsconcept

**V**erplaatsingen van mensen maken zich steeds meer los van de beperkingen van de fysieke omgeving. Sinds de Vijfde Nota ruimtelijke ordening zijn planningsconcepten die deze mobiliteit willen beteugelen niet meer 'in'. De vraag die we ons nu kunnen stellen is of we de beweeglijkheid van mensen in bepaalde banen kunnen leiden. Het stimuleren van concentraties van menselijke interactie op bepaalde plekken kan hierbij een mogelijkheid zijn. Een pleidooi voor een mogelijk nieuw planningsconcept: het mobiliteitsmilieu.

LUCA BERTOLINI & MARTIN DIJST

In enkele decennia heeft zich een zeer pluriforme samenleving ontwikkeld. De toename van de materiële welvaart, veranderingen in sociale en economische structuren, en culturele, demografische en technologische ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat individuen en huishoudens een toenemende keuzeruimte hebben gekregen. Dit komt onder andere tot uiting in een groeiende arbeidsparticipatie van vrouwen en in het zelfstandig wonen van jongeren. De diversiteit in type huishoudens is enorm toegenomen. Het traditionele gezin met huisvrouw is duidelijk op zijn retour. Er bestaat een groot aantal leefstijlen variërend naar de mate van arbeidsparticipatie, de aanwezigheid van (jonge) kinderen, inkomen, de verdeling van zorgtaken tussen gezinsleden, voorkeuren voor vrijetijdsactiviteiten, autobeschikbaarheid, de bereikbaarheid van voorzieningen vanuit de woon- en werkplek,

*Utrecht Centraal Station als knooppunt van interactie (Bron: Gozewijn Bergenhenegouwen).*

