SPOT ON

het landschap als vestigingsvoorwaarde



Pilot Essay's

pilot 1 – Utrecht Science Park
pilot 2 – Innovation City
pilot 3 – Maritiem Cluster
pilot 4 – Hybride landschap
pilot 5 – Mooi Snel
pilot 6 – Buitenpoorten
pilot 7 – Manifest IJsselmeergebied
pilot 8 – Diemerscheg
pilot 9 – Bescherming door Ontwikkeling
pilot 10 – De Onderhandeltafel
pilot 11 – Groene Longen
pilot 12 – Brabant aan Zee

KERNTEAM

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
EU NL DELTA METROPOOL
staatsbosbeheer
WAGENINGEN UR For quality of life
TU Delft Delft University of Technology
Ministerie van Economische Zaken
WEST 8

PARTNERS

[L] 2017 landschapstriënnale
Rli Raad voor de leefomgeving en infrastructuur
CRa College van Rijksadviseurs

PILOTS NOORD-BRABANT

Provincie Noord-Brabant

Innovation City

natuur dichtbij huis Brabants Landschap
WAGENINGEN UR For quality of life

Brabant aan Zee

STUDIOMARCOVERMEULEN architectuur stedenbouw landschap onderzoek

PILOT DRECHTSTEDEN

Drechtsteden

Maritiem Cluster

EU NL DELTA METROPOOL
Defacto
Dordrecht
Papendrecht
Gemeente Alblasserdam
Gemeente Sliedrecht
Gemeente Zwijndrecht
Hendrik-Ido-Ambacht

PILOT UTRECHT

provincie Utrecht

Utrecht Science Park

TERRA INCOGNITA
Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug
NOHNIK architecture & landscapes
EU NL DELTA METROPOOL

PILOTS METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

provincie ZUID HOLLAND
MRDH METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

Groene Longen

Samenwerking Voorne-Putten
Gemeente Vlaardingen
Gemeente Midden-Delfland
JAM* ARCHITECTS +PLANNERS
EU NL DELTA METROPOOL

PILOT GELDERLAND

provincie Gelderland

Hybride Landschap

TU Delft Delft University of Technology
Gemeente Arnhem
Gemeente Nijmegen

Mooi Snel

EU NL DELTA METROPOOL
marco.broekman urbanism research architecture
WAGENINGEN UR For quality of life

PILOTS METROPOOLREGIO AMSTERDAM

Provincie Noord-Holland

Buitenpoorten

DS
psCITY Social Brandscaping
Gemeente Haarlem

Diemerscheg

staatsbosbeheer
Academie van Bouwkunst Amsterdamse Hogeschool voor de Kunsten

Bescherming door Ontwikkeling

TU Delft Delft University of Technology
EU NL DELTA METROPOOL

PILOT HART VAN HOLLAND

Het Hart van Holland
Regionale Agenda Omgevingsvisie 2040

De Onderhandeltafel

Gemeente Oegstgeest
gemeente TEYLINGEN
gemeente VOORSCHOTEN
Gemeente Wassenaar
Gemeente Zoeterwoude
Gemeente Kaag en Braassem
Gemeente Katwijk
Gemeente Leiden
Gemeente leiderdorp
Gemeente NOORDWIJK
WAGENINGEN UR For quality of life
posad SPATIAL STRATEGIES

MANIFEST IJSSELMEER

anwb
WATERRECREATIE NEDERLAND
TU Delft Delft University of Technology

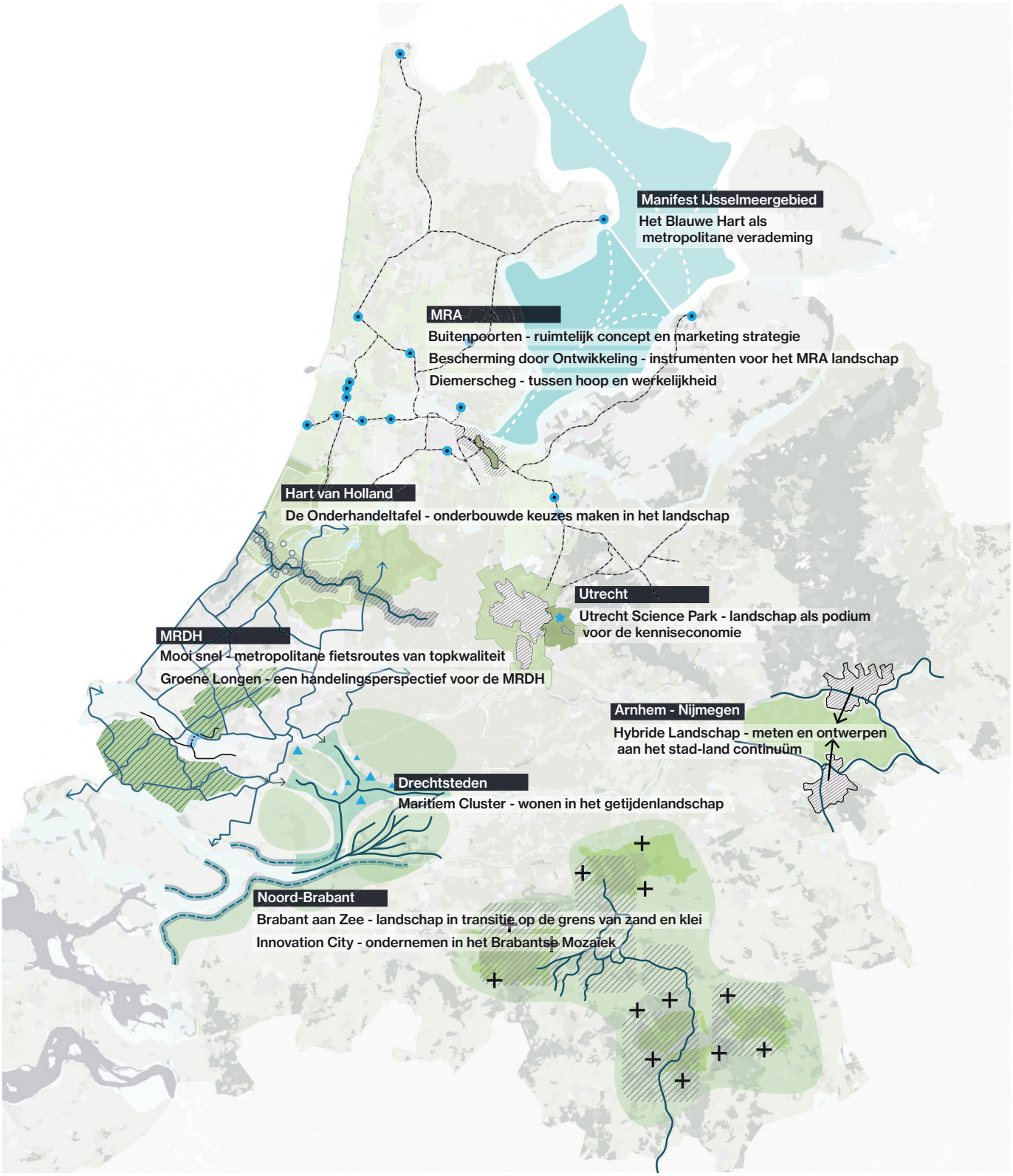
Het landschap als vestigingsvoorwaarde

Pilot Essay's



Voorne-Putten. Foto: Kees Hummel

**De nieuwe economie volgt talent;
talent volgt kwaliteit van leven,
die wordt geleverd door een hoogwaardige leefomgeving.
Hoe geven dit principe in de Nederlandse praktijk handen en voeten?**


Manifest IJsselmeergebied
Het Blauwe Hart als metropolitane verademing
MRA
Buitenpoorten - ruimtelijk concept en marketing strategie
Bescherming door Ontwikkeling - instrumenten voor het MRA landschap
Diemerscheg - tussen hoop en werkelijkheid
Hart van Holland
De Onderhandeltafel - onderbouwde keuzes maken in het landschap
Utrecht
Utrecht Science Park - landschap als podium voor de kenniseconomie
MRDH
Mooi snel - metropolitane fietsroutes van topkwaliteit
Groene Longen - een handelingsperspectief voor de MRDH
Arnhem - Nijmegen
Hybride Landschap - meten en ontwerpen aan het stad-land continuüm
Drechtsteden
Maritiem Cluster - wonen in het getijdenlandschap
Noord-Brabant
Brabant aan Zee - landschap in transitie op de grens van zand en klei
Innovation City - ondernemen in het Brabantse Mozaïek



12 PILOTPROJECTEN

PILOT 1
UTRECHT SCIENCE PARK
Landschap als podium voor de kenniseconomie
10

PILOT 2
INNOVATION CITY
Ondernemen in het Brabantse Mozaïek
19

PILOT 3
MARITIEM CLUSTER
Wonen in het getijdenlandschap
31

PILOT 4
HYBRIDE LANDSCHAP
Meten en ontwerpen aan het stad-land continuüm
40

PILOT 5
MOOI SNEL
Metropolitane fietsroutes van topkwaliteit
50

PILOT 6
BUITENPOORTEN
Een ruimtelijk concept en marketingstrategie
64

PILOT 7
MANIFEST IJSSELMEERGEBIED
Het Blauwe Hart als metropolitane verademing
75

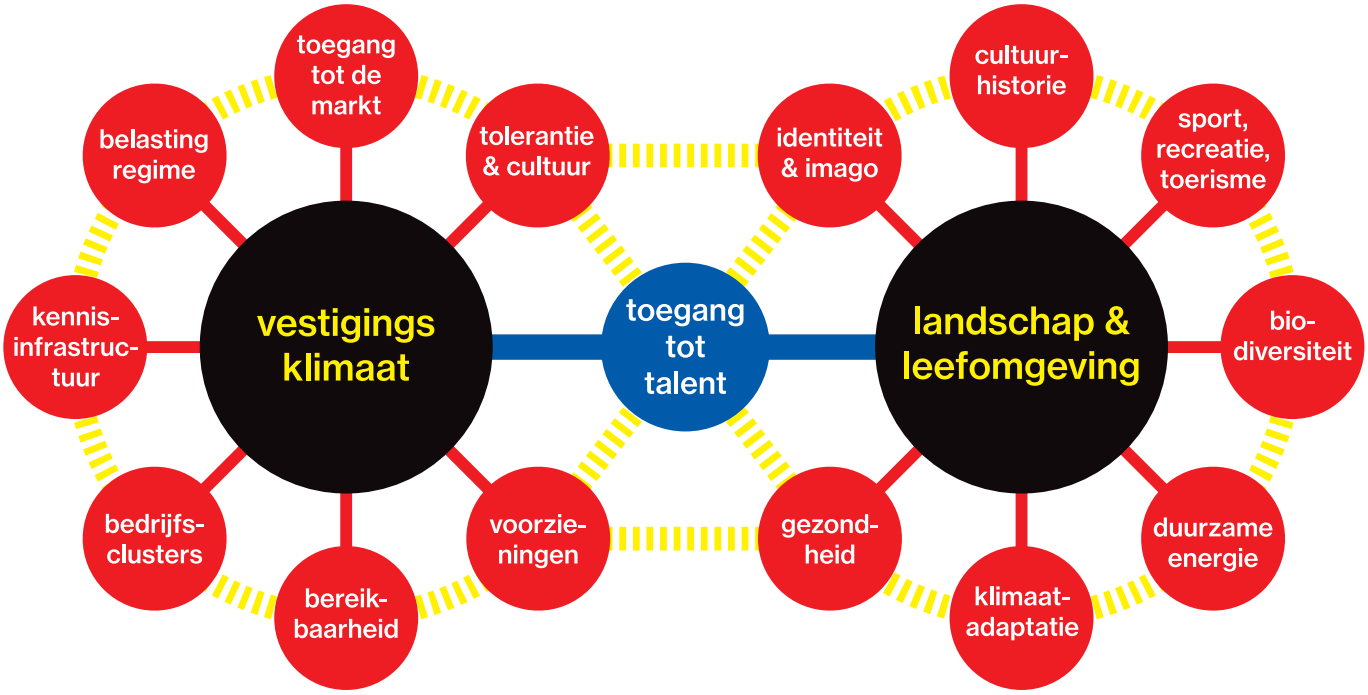
PILOT 8
DIEMERSCHEG
Tussen hoop en werkelijkheid
84

PILOT 9
BESCHERMING DOOR ONTWIKKELING
Instrumenten voor het MRA landschap
99

PILOT 10
DE ONDERHANDELTAFEL
Onderbouwde keuzes maken in het landschap
112

PILOT 11
GROENE LONGEN
Perspectief voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag
114

PILOT 12
BRABANT AAN ZEE
Landschap in transitie op de grens van zand en klei
132



LEES MEER

over het vooronderzoek, met theorie en best pracices uit tien metropolitane regio's wereldwijd, in de publicatie 'Blind Spot - metropolitan landscape in the global battle for talent' (2016).



en over de toepassing met pilots in Nederland, beleidsanalyse en interviews met expats en bedrijfsleven in het magazine 'SPOT ON - het landschap als vestigingsvoorwaarde' (2017).



Beide zijn te downloaden en bestellen op
www.deltametropool.nl

SPOT ON

het landschap als vestigingsvoorwaarde

Het landschap draagt sterk bij aan leefkwaliteit en is daarmee een absolute voorwaarde van een succesvolle kenniseconomie. Deze draait immers om menselijk kapitaal en vooral talent is erg kieskeurig over waar het zich vestigt. In kennisintensieve sectoren geldt nu al: jobs follow talent, en bovendien zijn werknemers die bewegen en groen in de nabijheid hebben productiever en minder vaak ziek. De nieuwe economie draait om ontmoetingen, nabijheid en circulariteit. Dit betekent iets voor de inrichting van onze openbare ruimte, woon- en werkmilieus en open landschappen in de invloedsfeer van de stad. Wereldwijd, ook in Nederland, is de trend dat de economische en fysieke groei zich afspeelt in metropolitane gebieden. (Historisch) landschap speelt ook een belangrijke rol in de regionale identiteit. Nederland is een koploper als het gaat om leefkwaliteit. Het is dus in ons voordeel dat we die kwaliteit als een steeds relevanter vestigingsfactor kunnen inzetten in de mondiale concurrentiestrijd. Tegelijkertijd toont het de urgentie om die kwaliteit in de aanstaande duurzaamheidstransities en verstedelijkingsopgave niet te verkwanselen, maar juist te versterken. Adriaan Geuze: ‘waarom zouden we niet de ambitie hebben om van een regio zowel een science park als een national park te maken?’

Het magazine SPOT ON en de bijbehorende tentoonstelling op de Landschapstriënnale 2017 zoeken naar manieren om het Nederlandse landschap in te zetten voor het vestigingsklimaat. Voor u ligt de (digitale) bundel van Pilot Essays, met achtergronden en details van de 12 pilotprojecten. Ten tijde van de publicatie, september 2017, zijn enkele pilots ook nog in volle gang en tonen hierbij hun tussenstand. Kijk en denk met ons mee!

Landschap = een gebied beleefd door mensen

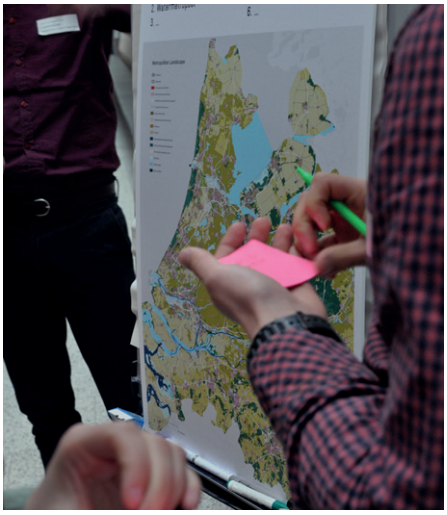
EUROPEAN LANDSCAPE CONVENTION (2004)

Vestigingsklimaat = de combinatie van factoren die talent en bedrijven aantrekt en vasthoudt

Landschap is steeds een interpretatie, of het nu door Van Gogh is of een kenniswerker

OEDZGE ATZEMA














Fotografie: Ana Luisa Moura






OPGAVE

























Fotografie: Mirande Phernambucq




SPOT ON
het landschap als vestigingsvoorwaarde
CONCLUSIES


SPOT ON


Wat heeft de pilot losgemaakt/aangetoond?


SPOT ON






Objectief Nederland


SPOT ON
SPOT ON


landschapstriënnale


Hybride landschap als ontwerpopgave

PILOT 1

UTRECHT SCIENCE PARK



Landschap als podium voor de kenniseconomie

PILOT IN UTRECHT
Nationaal Park Heuvelrug: Janine Caalders
Vereniging Deltametropool: Ana Luisa Moura
Nohnik architecture and landscapes: Jorrit Noordhuizen
Terra Incognita: Robert Arends
Provincie: Bertus Cornelissen, Annelies Camping, Jeroen Cornelissen, Paul Roncken, Ymkje van de Witte



Fig. 1: Utrecht Science Park

Utrecht staat bovenaan het lijstje van meest competitieve regio's van Europa (EU Regional Competitive Index, 2017). Op en rond het Utrecht Science Park (USP) wordt de komende jaren ruim 2 miljard geïnvesteerd, in vastgoed- en infrastructuurprojecten. Vanaf 2013 zijn jaarlijks bestuurlijke conferenties georganiseerd, waarop afspraken over de ontwikkeling van het gebied zijn gemaakt. Overheden en partijen op het Utrecht Science Park werken samen aan de ambitie om in 2020 een internationaal toonaangevend vestigingsmilieu te bieden voor het cluster life science, duurzaamheid en gezondheid.

De samenwerkende partijen richten zich op:
1. voldoende ruimte van de juiste kwaliteit voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen;
2. een 'open community' gericht op interactie binnen en tussen hoogwaardig kennisclusters;
3. een dynamische omgeving met hoogwaardige voorzieningen die uitnodigen tot ontmoeten;
4. een uitstekende in- en externe bereikbaarheid;
5. een duurzame en gezonde omgeving voor wonen, werken en recreëren.

Het USP ligt in een schitterende landschappelijke setting, met een geweldige historische gelaagdheid. Dit biedt kansen om de nieuwe vormen van stedelijkheid op de campus op heel veel manieren (zowel fysiek als sociaal en economisch) te verbinden met die groene omgeving. Op deze manier wordt inhoud gegeven aan de ambitie van Utrecht als topregio voor Healthy Urban Living (HUL). Het USP heeft zich gespecialiseerd op life sciences en duurzaamheid, met onder meer clusters voor oncologie en stamcelonderzoek. Het USP heeft het in huis en wil dit laten zien, als een groot living lab.

GEBUNDELDE OPGAVEN

Utrecht heeft deze pilot benut om enkele bestaande landschapsvisies en –initiatieven te bundelen rond het thema landschap als vestigingsvoorwaarde:

- De Heuvelrug loopt van het Gooimeer tot de Grebbeberg en trekt zich niets aan van bestuurlijke grenzen. Het streven is van de hele Heuvelrug één Nationaal Park te maken. Kwartiermaker Janine Caalders zoekt naar de relatie met de stad: "Het ecologische en economische systeem gaat verder dan de grenzen van het park''. Diverse bedrijven zijn in mei/juni 2017 geïnterviewd, op zoek naar die verbinding tussen landschap en economie.

- De onafhankelijk provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit Paul Roncken heeft met NOHNIK in mei en juni in twee ateliers georganiseerd om het concept van een Ringpark Utrechtuit te werken. Via een dragons' den (snelle ondernemerspresentaties voor een jury) zijn investeringsmodellen onderzocht. Ook is nagedacht over de sturingsfilosofie. In december 2016 is het rapport "Knooppunt in twee werelderfgoederen" verschenen, met inspiratiebeelden voor de kernkwaliteiten van het knooppunt Nieuwe Hollandse Waterlinie en Neder-germaanse Limes.

- Tenslotte is een internationale vergelijking uitgevoerd, om te leren hoe andere campussen zich positioneren door middel van hun groene omgeving.

"Wij denken dat het gaat om het ontwikkelen van een integrale leefomgeving waar juist mobiliteit gezondheid oplevert, waar sociale energie een plek kan krijgen in het gebruik van het gedeelde landschap en waar verdienmodellen zijn gekoppeld aan het beheer van groen en recreatieve voorzieningen. "

PAUL RONCKEN, PROVINCIAAL ADVISEUR RUIMTELIJKE KWALITEIT

LESSEN UIT BUITENLANDSE VOORBEELDEN

Om te leren hoe andere campussen zich positioneren door middel van hun groene omgeving, is een viertal campussen onderzocht en vergeleken met het USP; Adlershof, Berlijn; ETH Hönggerberg, Zürich; Nyenrode Business University, Breukelen; McMaster University, Toronto.

Op de website van de USP lijkt het landschap, de groene omgeving, enkel het decor voor evenementen, drankjes en vrijetijdsbesteding in het algemeen. De blik is daarbij vooral 'naar binnen gericht'. De focus ligt op dus op het USP zelf. De potenties van het historisch gelaagde landschap worden onvoldoende (h)erkend. Op basis van de internationale vergelijking, waarbij vooral Toronto en Zurich veel inspiratie bieden, zijn de twee belangrijkste aanbevelingen:

1. Maak van het landschap gebruik op verschillende niveaus:
- de campus als proeftuin en laboratorium voor healthy urban living waar theorie over gezondheid e.d. in de praktijk wordt gebracht;
- landschap als decor voor evenementen en als visitekaartje op website en andere communicatie;
- landschap als factor in de productiviteit en creativiteit van de campus (ruimte voor concentratie, een wandeling in de pauze, ontstressen, inspiratie opdoen etc.);
- landschap als showcase en letterlijke proeftuin op gebied van botanie en farmacie;
- landschap als sportvoorziening (zorgt weer voor een fit en productief imago);

2. Maak bij de koppeling van campus en landschap gebruik van de onderliggende structuur en de Nederlandse planningstraditie:
- Benut het grid van het landschap op en vooral ook rond het USP, waaronder het ensemble van de HWL, de Kromme Rijn en de landgoederen.
- En programmeer deze volgens bovenstaande functionaliteiten (hardlooprondjes en andere paden vanuit de campus het groen in, interessante randen ontwerpen met de polder a la Adlershof, fort kan ook een klimwand en uithangbord van de campus zijn).
- Wat is er te doen met het snelweglandschap en het zicht vanaf de snelweg?


Fig. 2: Adlershof, Berlijn, foto: Brucke-osteuropa, 2010


Fig. 3: ETH Hönggersberg, Zürich, foto: Roban Kramer, 2010


Fig. 4: McMaster University, Toronto, foto: Peter Cruickshank, 2008


Fig. 5: Nyenrode Business University, Breukelen, Collectie Nederlandse Kastelenstichting, fotograaf onbekend

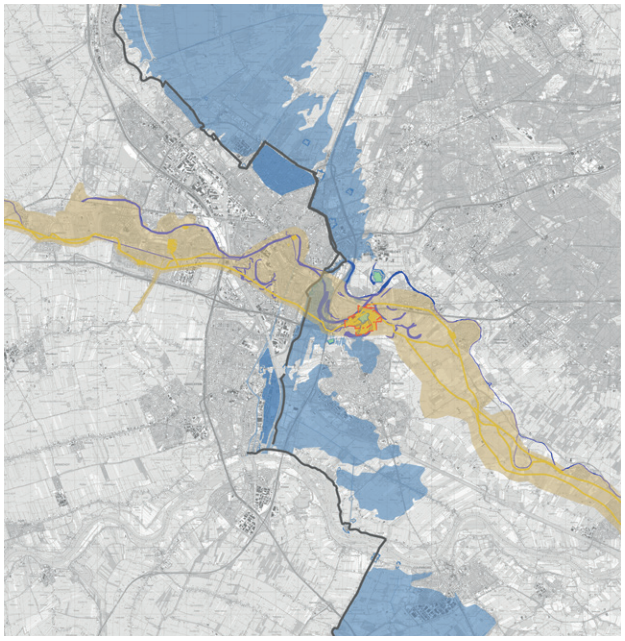


Fig. 6: Acht aanbevelingen voor het gebied waar twee belangrijke erfgoedstructuren samenkomen: de Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie:

1. Inspirerende verhalen over 2000 jaar militair erfgoed.
2. Stimuleer het ontwikkelen van een gebiedsidentiteit voor het onderzoeksgebied.
3. Maak een integraal plan voor de recreatieve ontsluiting.
4. Zet virtuele middelen in om onzichtbare kernkwaliteiten van de linies tot leven te wekken.
5. Maak beide linies even belangrijk.
6. Stedelijke ontwikkelingen gecombineerd met UNESCO erfgoed.
7. Benut bestaande plannen.
8. Onderzoek of de zonering ook geschikt is voor andere delen van de linies.

Uit het rapport 'Knooppunt in twee werelderfgoederen', gemaakt door Parklaan Landschapsarchitecten & Raap Archeologie (2016) in opdracht van Provincie Utrecht en Programma Nieuwe Hollandse Waterlinie, in nauwe samenwerking met het Programma Limes van de Provincie Utrecht en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. De aanleiding voor deze rapportage is de UNESCO nominatie van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) en de Neder-Germaanse Limes (NGL).

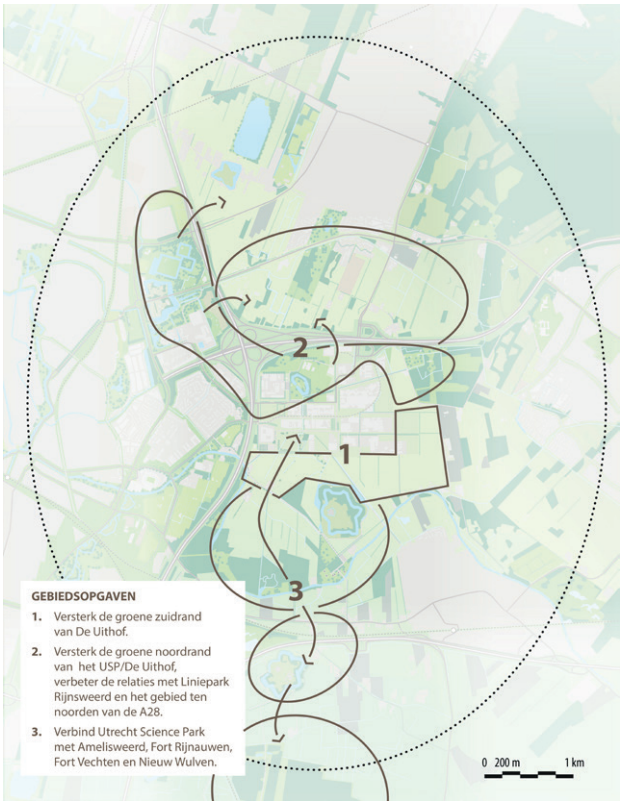


Fig. 7: Gebiedsopgaven USP

HISTORIE - DUIZEND JAAR UITHOF

In duizend jaar heeft de Uithof zich ontwikkeld van een drassig moerasgebied tot een stedelijke campus. De geschiedenis van wat nu het Utrecht Science Park is, is onder te verdelen in vijf fasen. Toen Utrecht in 1122 stadsrechten kreeg en de Kromme Rijn bij Wijk bij Duurstede werd afgedamd, begon de ontginning. Voor die tijd was het gebied een drassig moeras rondom de rivier, met een overgang naar het bosrijke gebied van de Heuvelrug. Die rivier vormde de noordgrens van het Romeinse Rijk, de Limes. Vanaf de middeleeuwen hebben de broeders van het klooster Oostbroek. het gebied geschikt gemaakt voor de landbouw. Later ontstaan tal van landgoederen, waar de rijke adel het voor het zeggen heeft. Begin negentiende eeuw ligt De Uithof in het terrein van de verdedigingszones van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die langs de oostkant van de stad Utrecht loopt. Als de verboden kringen worden opgeheven ontstaan plannen om van de Johannapolder een universiteitscomplex te maken. Daarna gaat het hard en groeit De Uithof in rap temp uit tot wat het nu is: het Utrecht Science Park (USP) met dagelijks ruim 70.000 bezoekers. En het USP groeit in alle opzichten nog steeds flink door.

GROENE OMGEVING USP

De groene omgeving van het Utrecht Science Park heeft veel te bieden. Binnen een afstand van 3 tot 4 kilometer van het universiteitsterrein De Uithof vind je er historische buitenplaatsen, fraaie parkbossen, uitgestrekte weilanden en waardevolle natuur. De groene omgeving draagt in belangrijke mate bij aan de hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit, het internationale vestigingsklimaat en de aantrekkelijke gebruikswaarde van het gebied tussen Utrecht-Oost, De Bilt, Zeist, Bunnik en Houten. De volgende drie gebiedsopgaven zijn naar voren gebracht voor groene ontwikkeling rond het Utrecht Science Park:

Gebiedsopgave 1: Versterk de groene zuidrand van de Uithof/USP
Het landbouwgebied van de Universiteit Utrecht aan de zuidrand van De Uithof heeft groene kwaliteiten die nu nog onderbenut zijn. Er liggen kansen voor landschappelijke versterking, verbetering van de ecologische waarden in het gebied en mogelijkheden voor nieuwe recreatieve verbindingen tussen De Uithof en Amelisweerd. Het gebied ten zuiden van De Uithof kan meer gaan functioneren als een groen uitloopgebied voor het USP.

Gebiedsopgave 2: Versterk de groene noordrand van de Uithof/USP
En verbeter de relaties met de Liniepark Rijnsweerd en het gebied ten noorden van de A28. De gemeente Utrecht wil graag het gebied ten noorden van het USP/ De Uithof beter recreatief toegankelijk maken, als uitloopmogelijkheid vanuit de stad. De gemeente De Bilt wenst het buitengebied van De Bilt-Zuid rustig te houden, met het accent op natuur. De ecologische verbinding die hier ligt wordt gekoesterd. In de huidige situatie is het vanuit De Bilt beperkt mogelijk om in het gebied te wandelen. Op kleinschalige wijze kan de recreatieve toegankelijkheid van het buitengebied worden verbeterd.

Gebiedsopgave 3: Verbind USP met Amelisweerd, Fort Rijnauwen, Fort Vechten en Nieuwe Wulven
In de groene omgeving van het USP vormen de Nieuwe Hollandse Waterlinie, Stichtse Lustwarande, Kromme Rijn en het Nationaal Natuurwerk vier voorname hoofdgroenstructuren. De recreatieve betekenis (toegankelijkheid, herkenbaarheid, beleefbaarheid) van deze hoofdgroenstructuren kan echter nog worden verbeterd. Vanuit het USP kan met name worden bijgedragen aan het verbeteren van de beleefbaarheid en herkenbaarheid van de linieobjecten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
Het beoogde doel is behoud en ontwikkeling van de groene kwaliteiten van de NHW, zodat deze een economische en ecologische bijdrage kan leveren aan een aantrekkelijk woon- en vestigingskwaliteit van de groene omgeving van het Utrecht Science Park.

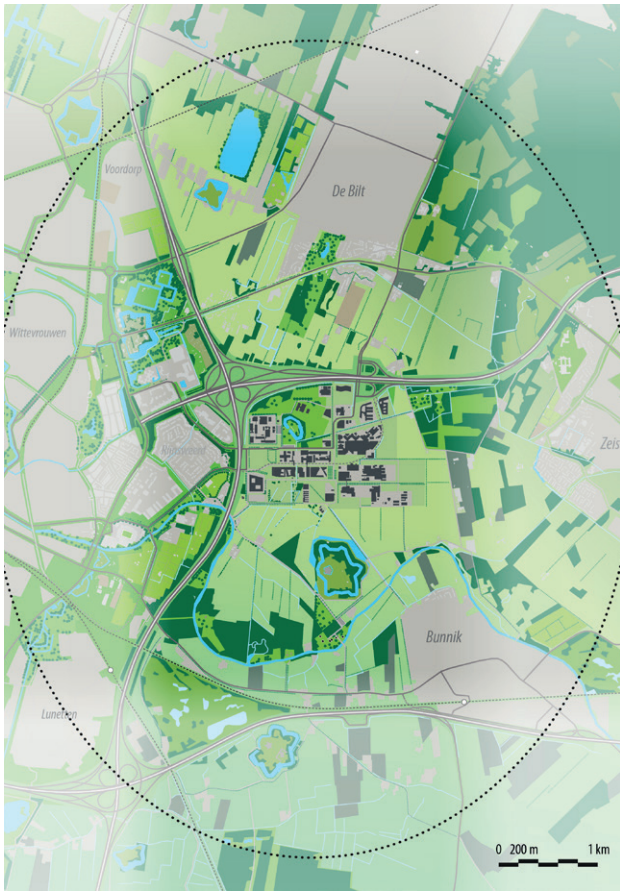


Fig. 8: Groene Omgeving USP









Fig. 9: Omgeving USP, foto's: Provincie Utrecht

"Het contact met de natuur past in de filosofie van 'ontwikkelingsgerichte zorg' die gebaat is bij wat in vaktermen een 'healing environment' wordt genoemd. Het Prinses Máxima Centrum zoekt het contact met de natuur en de omgeving als dat bijdraagt aan de kwaliteit van de zorg en het verblijf."

VINCENT PIJPERS, HOOFD COMMUNICATIE

PRINSES MAXIMA CENTRUM, UTRECHT

RINGPARK

De stadsregio Utrecht heeft nu één van de meest aantrekkelijke woon- en vestigingsklimaten van Europa. Mede hierdoor wordt de komende 30 jaar een sterke groei van inwoners (+30%) en bedrijven verwacht. Er wordt bestuurlijk en ontwerpend nu vooral ingezet op binnenstedelijke verdichting, erfgoedbehoud en het bijhouden van de groei van mobiliteit. De rol van het landschap rond de stad wordt hierbij nog onvoldoende betrokken. Ook spelen de kernen rond Utrecht een rol in de groeiopgave. Het gedeelde landschap van de stad Utrecht en de negen gemeenten er omheen (de 'U10') heeft nog geen verbindend verhaal, terwijl het bijna ongemerkt juist zo gewaardeerd wordt. Het ontwikkelen van een visie op groen en recreatie vraagt in de 21e eeuw om een meer innovatieve aanpak en een nieuwe manier van denken.

Voor de stadsregio Utrecht stellen we daarom een Ringpark voor: een groene gordel rondom de stad waarbij de huidige landschappelijke kwaliteiten worden uitvergroot. Ook werken wij vanuit het lange termijn belang van lokale ondernemers en initiatiefnemers, die binnen hun inhoudelijke missie een hoogwaardige kwaliteit van een landschapspark nodig hebben. Het Ringpark krijgt op die manier van onderop vorm, via een programma en niet via een van tevoren bedacht ontwerp. Door de focus op sociale, lokale en natuur inclusieve initiatieven, bouwen wij aan een netwerk dat de integratie tussen het stadslandschap en een regiopark aantrekkelijker en beter toegankelijk maakt voor de stedelingen. De provincie treedt hierin op als een 'gebiedsmakelaar' die initiatiefnemers helpt om op te schalen en samen publieke voorzieningen mogelijk te maken.

Het USP is een bijzonder onderdeel van het Ringpark, een hotspot in de kenniseconomie met talloze stakeholders, en tegelijkertijd een knooppunt van internationaal bekende cultuurhistorische landschappen. De ideale plek om de gesprekken te starten over de invulling en totstandkoming van het Ringpark.

We onderscheiden drie perioden van ontwikkeling, die elk een eigen stempel zetten op het Ringpark. De eerste periode bestaat uit een opstartfase van 5 jaar (0-5 jaar). Belangrijk aanknopingspunt is het bijeenbrengen van initiatiefnemers binnen het thema 'healthy urban living' en opwekking van duurzame energie waarmee de stadsregio zich wil onderscheiden.

De volgende 10 jaar (5-15 jaar) zal in het teken staan van een groeigolf van +50.000 inwoners in de stadsregio Utrecht en de groei aan behoefte aan recreatie. In deze fase worden alle ingrijpende mobiliteitsveranderingen uitgevoerd. Nieuwe bruggen, onderdoorgangen, overkluizingen en knooppunten zijn nodig. Als de initiatiefnemers een kritische massa hebben bereikt dragen zij bij aan een co-creatieve en participerend gevoel van urgentie. De omringende kernen zullen gaan inzien dat zij een landschap delen met de grotere stad Utrecht, maar dat er een o.a. een wooncaroussel en een groene programmering wordt gedeeld binnen een grotere leefomgeving.



Fig. 10: Hier is een voorbeelduitwerking van het westelijk deel van het Ringpark. We zien de omgeving van Kasteel de Haar. Maar let vooral op de okergele Nieuwe Arcadische Route. Deze verbindt het tijdelijk festivalterrein, het Lekkere Landschap van de microbrouwerijen, de voedsellandschappen (Chinampa's) en de parkerven rond vrijgekomen agrarische bebouwing. Het park is hiermee nog niet af, maar er is een begin gemaakt, op tekening in ieder geval.



Fig. 11: Nog een voorbeelduitwerking maar dan in het Oostelijk deel. Dit is het oude strijdtoneel van Amelisweerd, de Romeinse Limes, de Hollandse Waterlinie langs de Kromme Rijn. Wij stellen ons hier een veel bredere overkluizing van de verbrede Ring Utrecht voor, die alleen boven het landschap uitkomt om een nieuw OV knooppunt te maken bij het Utrecht Science Park (links op de tekening). Het landschap van forten, sporten en landgoederen moet hier onbeschadigd doorlopen. Ook zien we hier de okerkleurige Nieuwe Arcadische Route een belangrijke verbinding maken tussen de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

De keten van overheden (rijk-provincie-gemeenten) zullen in deze fase prioriteit moeten geven aan de landschappelijk integratie van gezondheidsprogrammering, mobiliteit en duurzame energie (zie illustratie 13 en 14 voor een verbeelding van de integratie tussen stadlandschap en regiopark).

De daarop volgende 15 jaar (15-30 jaar) staan in het teken van nog een groeigolf van +50.000 inwoners. In deze fase zal het Ringpark een vast onderdeel zijn van het metabolisme van de hele stadsregio, zowel voor gezondheid, mobiliteit, energie, voedsel en mobiliteit: oogsttijd.



Fig. 8: Er zijn steeds meer microbrouwerijen te vinden in de groenmetropool Utrecht. Voor de productie van bier en cider zijn graanvelden, fruitgaarden, hopvelden en kruidrijke graslanden nodig, maar ook lokaal bronwater, gevoed door de Utrechtse Heuvelrug of gefilterd hemelwater. Het beleefbaar en herkenbaar maken van dit Lekkere Landschap kan met een culinaire route die ook de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie met elkaar verbindt.



Fig. 9: Festivalorganisatoren zoeken nog naar een betere inpassing in het landschap en innovatie van de groeiende techniek die zij nodig hebben. Wij hebben daarom ontwerper Tom van Heeswijk over een samenwerking laten nadenken om een roulerende en tijdelijke opstelling te ontwikkelen waarmee zonne-energie geoogst wordt, zowel tijdens als ook buiten een evenement. De opbrengst is genoeg om een woonkern als Bunnik een jaar lang van energie te voorzien. Al rondreizend door het Ringpark kan een festivalorganisator hiermee alle kernen zowel schone festivals als schone energie aanbieden.



Fig. 10: Landbouw versmelten met natuurontwikkeling kan. Het ‘Chinampa’ landbouwsysteem dat Bob Klein Lankhorst en John van Duursen (Commonland) ons heeft laten zien heeft verbazend veel opbrengst (ook vis!) en vertraagt de bodemdaling van de veengebieden aanzienlijk. Door slim gebruik te maken van een nutriënt-kringloop blijven alle voedingsstoffen in het gebied en kan er het hele jaar door geoogst worden. De bewerking van de grond is kleinschalig en is zowel geschikt voor bewerking met de hand als met innovatieve robottechnieken. Techniek en natuurontwikkeling maken samen een beleefbaar voedsellandschap, dicht bij de afzetmarkt.



Fig. 11: Vrijkomende agrarische bebouwing is een probleem maar heeft ook charme. Meedoen met het ritme dat agrariërs in de loop der eeuwen hebben ontwikkeld is een concept dat ook andere doelgroepen aanspreekt. Denk aan het toestaan van bijzondere en zelfvoorzienende bebouwing, het verhuren van stilte werkplekken (Seats-for-Silence, een concept van Eline van de Veen) en een Knarrenhof (initiatief van Krasse Knarren). Dit zorgt voor een uitnodigende mix als tegenpool voor de internetverhuurhype van de grote steden. Ook Tiny Houses kunnen hier tot Tiny Estates uitgroeien.



Fig. 12: Het hele park wordt aaneengeregen door een Nieuwe Arcadische Route. Een breed Parkpad dat logisch met de verschillende kernen en knooppunten is verbonden. Het rondje binnen het Ringpark is voor dagelijks (elektrisch) fietsgebruik maar kan ook in etappes worden gereden met overnachtingsplekken, culinaire plekken en festivals. Het is in totaal 190km lang en het zorgt voor verbetering van aansluiting over de snelwegen, spoorlijnen en vaarwegen. Het is een smartway en wordt alleen verlicht (in het wegdek) als er op gereden wordt.

NATIONALE PARK HEUVELRUG

Dat de Heuvelrug van waarde is staat buiten kijf. Het park is een van de drukstbezochte groengebieden van Nederland, een regio waar mensen plezierig wonen en waar toonaangevende bedrijven zich graag vestigen. Jan van Zanen, burgemeester van Utrecht, noemde onlangs de combinatie van gezondheid, economie én groene leefomgeving zelfs een wereldwijd exportproduct.

Maar die waarde is niet gelijk te verzilveren in een contributie door de gebruikers aan de instandhouding van het park. Want hoewel het landschap breed gewaardeerd wordt, kan de beheerder niet zomaar een factuur sturen naar de gebruikers. Zo geven sommige partijen aan dat zij hun bijdrage al leveren doordat men een hogere huur of onroerendezaakbelasting betaalt in deze omgeving.

Het overeind houden van dit bijzondere gebied gaat niet vanzelf. Het kost energie, tijd en ook geld. Nationaal Park Heuvelrug doorloopt op dit moment een proces om het huidige Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug uit te breiden over de hele Heuvelrug en daarin tot versterkte samenwerking en financiering te komen. Onderzoek lijkt uit te wijzen dat op macroniveau het huishoudboekje van het park redelijk in evenwicht is. Maar van wat er 'in' komt is het overgrote deel via subsidies en fiscale voordelen afkomstig van overheden. Daarmee is deze financiële basis politiek gevoelig.

Op microniveau van de individuele eigenaar is er bovendien lang niet altijd sprake van evenwicht in inkomsten en uitgaven, maar moeten bijvoorbeeld landgoedeigenaren en grondexploitanten hun best doen voor de instandhouding van het land en opstallen. Andere ondernemers profiteren op hun beurt van bijvoorbeeld de grote hoeveelheid bezoekers aan dit gebied, maar zijn veel minder grondgebonden en investeren daardoor minder vanzelfsprekend terug in het gebied. Kortom, er zitten kwetsbaarbaarheden in het financiële systeem dat aan de basis ligt van de Heuvelrug

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Utrecht groeit en blijft groeien. Van een 'groot Apeldoorn' groeit Utrecht uit naar een 'klein Amsterdam'. Bij deze schaalsprong hoort een systeemsprong. Tot op heden werd die systeemsprong vooral vanuit het oogpunt van mobiliteit bekeken. Deze pilot heeft duidelijk gemaakt dat de groene omgeving te lang een 'blind spot' is geweest. De groei van Utrecht biedt kansen om de groene omgeving als unique selling point in te zetten.

In deze pilot is een aantal lagen van de groene omgeving uitgewerkt. Deze lagen zijn verschillend van schaal, maar zijn onbetwistbaar met elkaar verbonden. Dankzij deze pilot is interactie ontstaan. Dat is een prachtig resultaat. Maar er zijn meer lessen te leren om het landschap als vestigingsvoorwaarde te positioneren.

Les 1: Wees je bewust van de kwaliteit van het landschap om het USP
Het besef dat de groene omgeving één van de belangrijkste kwaliteiten van het USP is, moet nog landen. Deze kans wordt nu onvoldoende benut. De internationale vergelijking laat zien dat de toegankelijkheid van het landschap om de campus een belangrijke kwaliteit is. Door uitwerking van zowel de gebiedsopgaven op het USP, het ontwerp van het Ringpark als de relatie met het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug kan dit besef worden vergroot.

Les 2: Initiatief gedreven werken is een kans om de omgeving te betrekken
In de Ringparkateliers is duidelijk geworden dat de provincie bij uitstek de partij is om onbenutte potenties van het landschap te benoemen, deze uit te vergroten en op te schalen om initiatiefnemers te stimuleren. Wanneer er een kritisch massa is van initiatiefnemers/deelnemers, kan opschaling plaatsvinden. Dit vraagt wel om experimenteerruimte, wat kan wringen met bestaand beleid.

Les 3: De rol van de overheid is divers en vraagt maatwerk
Dit 'initiatief gedreven werken' vraagt om een andere rolinvulling van de provincie en medeoverheden. In deze pilot is die rol heel divers ingevuld: de provincie heeft het leaderless network van het USP gefaciliteerd, biedt partnerschap in ruimtelijke ontwikkelingen (groene omgeving USP), helpt om het Nationaal Park nieuwe stijl vorm te geven en geeft de onafhankelijk adviseur ruimtelijke kwaliteit ruimte om nieuwe concepten uit te werken (ringpark).

Les 4: Kies een breder uitgangspunt
Bij de benadering van het landschap als vestigingsvoorwaarde heeft de focus te lang op recreatie en natuur gelegen. Ook hebben we neiging om kansen vooral te zoeken in het fysieke domein. Maar juist in het niet-fysieke ligt de uitdaging, om samen te werken aan vergroting van de kwaliteit van leven in het gebied. Healthy Urban Living (inclusief gezondheid) verknopen met de groene omgeving is een enorme kans voor het USP. Verbind het fysieke met het sociale domein.

COMPETITIE TUSSEN STADSSTATEN OF EEN GROTE GROENE WERELDSTAD?

Natuurlijk zijn er ook nog veel vragen. Wat is het meest relevante beleidsniveau? Een sterke centrale sturing is vervangen door een decentrale aanpak. Van de Randstad als 'Groene Hart Metropool' gaan we naar stadsregionale koninkrijken, met eigen groene kwaliteiten. De 'stadsstaten' strijden voor zichzelf. Dit pleit voor iets wat samenbrengt, een REOS-schaalniveau of nationale schaal. Maar hebben we dat echt nodig? Wij weten niet of we daarnaar terugverlangen?
Dit roept de vraag op of we kiezen voor splendid isolation of juist verbinding zoeken met andere regio's? Ieder gebied in zichzelf is te klein en wil uitbouwen. Tristate City wil Nederland veel sterker op de kaart zetten in de 'Battle of the Cities', als grote, groene wereldstad met 30 miljoen inwoners en in samenhang met onze buurregio's Vlaanderen en Nord Rhein Westfalen.

MULTILEVEL GOVERNANCE?

Het Utrecht Science Park wil een internationaal toonaangevend vestigingsklimaat bieden. Deze pilot heeft laten zien dat de verschillende schaalniveaus het lastig maken om te verbinden. Zowel het Nationaal Park Heuvelrug als het USP zijn op zoek naar het schaalniveau waarop zij het verschil willen maken. Het Ringpark kan verbinding aanbrengen tussen de verschillende schaalniveus, opgaven en netwerken.

PILOT 2

INNOVATION CITY



Foto's (van binnen naar buiten): Tanten.nl, Inhabitat, Regionaal Archief Tilburg

Ondernemen in het Brabantse Mozaïek

PILOT IN NOORD-BRABANT
Wageningen Universiteit: Adriaan Geuze (auteur), Annemarie Kuijt, Sven Stremke, Ilse Voskamp en 31 studenten (zie colofon)
Provincie: Anne van Kuijk, Willy Thijssen
(Adriaan Geuze heeft voor deze pilot zoveel mogelijk de beeldmakers laten achterhalen)

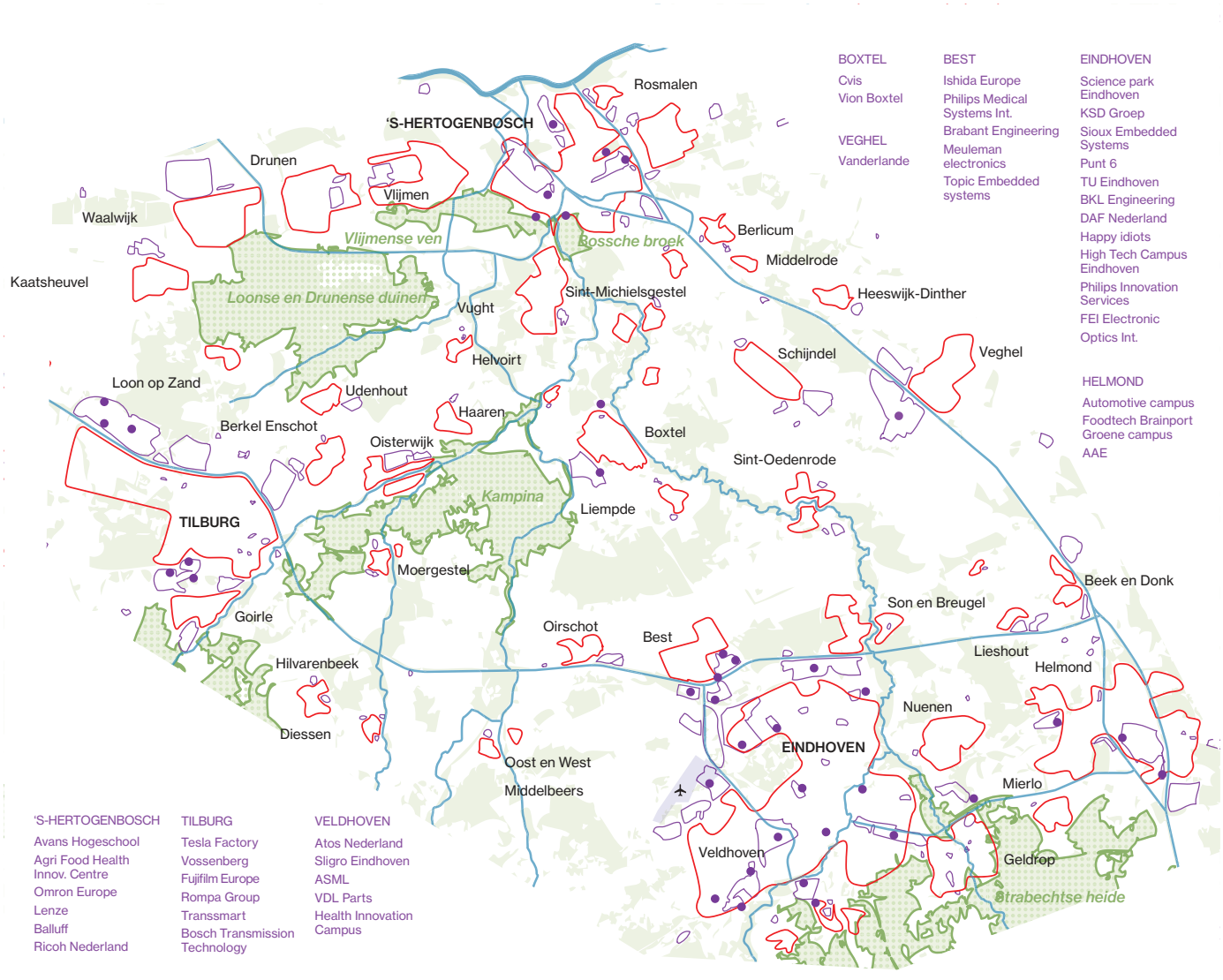


Fig. 1: 'Van Gogh National Park = Brainport'. Bedrijvigheid in de regio Eindhoven, Den Bosch, Tilburg, Beeld: West8

Van maart tot mei 2017 namen 31 masterstudenten van de Wageningen Universiteit deel aan de Master Studio Regional Landscape Architecture, gecoördineerd door Adriaan Geuze en Sven Stremke. De studio werd georganiseerd in samenwerking met lokale partners waaronder de Provincie Brabant en het Brabants Landschap en had als titel 'Innovation City: Van Gogh National Park = Brainport'.
De centrale vraagstelling was: hoe kan de Brabantse innovatieregio nog beter worden gefaciliteerd? In de breedste zin zijn mogelijkheden onderzocht, zoals de nieuwe Dommelcampus, de fusie van Van Gogh National Park met Brainport en logistiek naar voorbeeld van Hong Kong. Geuze reflecteert op de uitkomsten.

"De schaalsprong die logistieke centra, windenergie, kassen en boerenerven nu maken vormt een dilemma. Deze superingrepen passen niet of nauwelijk in de schaal van het Brabantse landschap en ondermijnen de kwaliteit van het landschap als vestigingsfactor."

ADRIAAN GEUZE

In de Brabantse innovatieregio groeit het besef dat de expliciete betekenissen van landschap, milieu en cultuur voorwaardelijk zijn voor het bestendigen van het hoogwaardige profiel van de technologische industrie. De driehoek Tilburg, Den Bosch en Eindhoven-Helmond is voor Nederland hét prototype van een regio met een hoogwaardige economie, die zou moeten kiezen voor een beleid gericht op het maken van aantrekkelijke woonmilieus met kwalitatief hoogwaardige culturele, educatieve en landschappelijke voorzieningen. In november 2016 verwoordde ASML topman Peter Wennink dit krachtig in een interview met het Financieele Dagblad, waarbij hij hamerde op het versterken van deze zachtere vestigingvoorwaarden om de technologische voorsprong van de regio te kunnen behouden.

De Masterstudio van de Wageningen Universiteit had als uitgangpunt om het Van Gogh National Park (VGNP) en de bredere Brainportregio

als overlappende fenomenen te onderzoeken. Het VGNP werd in 2016 voor de prijsvraag 'Het mooiste natuurgebied van Nederland' geïntroduceerd als overkoepelend concept voor een reeks bestaande natuurgebieden. Daarin zijn Van Gogh, zijn wandelingen en schilderijen uit zijn geboorteregio de ingrediënten waarmee een groter narratief over het Brabantse landschap wordt verteld. In de studio werd gekozen om dit concept toe te passen op het grotere gebied tussen Tilburg, Den Bosch en Eindhoven-Helmond. Het biedt een nieuw landschappelijk perspectief voor bewoners van de hele regio.

De bredere Brainportregio kenmerkt zich door een grote concentratie aan hightech bedrijven en hoogwaardige maakindustrie. Hier worden doorlopend nieuwe systemen en materialen ontwikkeld voor allerlei sectoren, waaronder ICT, electronica, aviation, agrifood, automotive, health en photonics en voor de ontwikkeling van doorbaaktechnologiën zoals robotics, Big Data en Internet of Things. De investeringen in research en development zijn met een jaarlijks budget van ruim 2 miljard dermate groot dat per dag gemiddeld vier patenten worden verleend, waarmee de regio met kop en schouders boven de rest van Europa uitsteekt. Anders dan voorheen richten de meeste bedrijven zich op de ontwikkeling, productie en toelevering van specifieke componenten en onderdelen. Hun kracht ligt in de wijze waarop ze intensief met elkaar samenwerken in biotopen die als een 'ecosysteem' worden getypeerd. Deze netwerkverbanden hebben zich ontwikkeld rondom partijen als ASML in Veldhoven, Philips en Vanderlande in Veghel. Ook grote buitenlandse spelers zoals Bosch en Toshiba maken deel uit van deze sterke ketens waarin het ondernemerselan groot is en de lijnen kort zijn. De research- en developmentcampussen en kennisinstellingen zoals de Avans Hogeschool en de TU Eindhoven spelen hierin een onmisbare rol. Het netwerk is sterk internationaal georiënteerd en competitief en werkt als een magneet op nieuwe bedrijven die willen profiteren van deze context.

Het Wageningse onderzoek resulteert in een reeks concrete aanbevelingen voor deze regio aangaande het onderwerp landschap als vestigingsvoorwaarde. De belangrijkste hiervan kunnen als volgt bondig worden samengevat:

"Terwijl Silicon Valley op twee uur rijden ligt van Yosemite National Park, blijken in de Eindhovense regio het Van Gogh National Park en Brainport te overlappen, te versmelten! Om dit potentieel te benutten, zou de Nederlandse Innovation City in Brabant expliciet moeten kiezen voor een dubbelidentiteit. Brainport is Van Gogh National Park."

ADRIAAN GEUZE



Fig. 2: Werken op locatie met Adriaan Geuze en Floris Alkemade



Fig. 3: Strijp-S, foto: Jeroen Musch



Fig. 4: Liempde, foto: Wooning Aviation



Fig. 5: Skaters op de Oirschotsedijk, foto: Niek Weijtens



Fig. 6: Haverleij, foto: Regionaal Archief Tilburg



Fig. 7: Eindhoven High Tech Campus, foto: microtoerisme.nl



Fig. 8: Groene Corridor, beeld: Jasper Mallekoote, Innatura

AANBEVELINGEN

Versterking relatie stad-land
Den Bosch is prachtig gelegen aan het open cultuurlandschap. De zuidelijke fortificaties, het stadssilhouet met de Sint Jan, het Dommelbeekdal en de Bossche Broek verlenen een unieke monumentaliteit aan de stadsrand. Het Dommelbeekdal is sinds de jaren dertig beschermd. Eindhoven heeft zich ontwikkeld als een vingerstad met blauwgroene scheggen en prachtige groene lanen. Sinds 2007 is tussen Eindhoven en Oirschot een Groene Corridor in ontwikkeling. Tilburg daarentegen heeft een gesloten stadsrand met bedrijventerreinen en infrastructuur. In Tilburg kan het plan voor de Kanaalzone een soortgelijke stad-land verbinding opleveren. Het studentenwerk laat zien dat in Boxtel vanaf het station en het kasteel een nieuwe entree naar het westelijk gelegen beekdalenlandschap van de Kleine Aa en de Kampina kan worden gerealiseerd.

Rural Urbanism
In het gebied is sprake van een serie karakteristieke historische dorpen die zijn uitgegroeid tot grote surburbane complexen en die op gespannen voet staan met de illusie van het dorpse karakter: Vught, Boxtel, Schijndel, Veghel en Nuenen. Het kritische punt van 'urban sprawl' lijkt hier bereikt. Het is noodzakelijk nieuw beoogde stadsuitbreidingen te baseren op 'inbreiding' of te zoeken naar alternatieve vormen van suburbanisatie. In Den Bosch en Sint Oedenrode werd al succesvol geëxperimenteerd met compacte kleinschalige bebouwing in een kwalitatief hoogwaardige landschappelijke context. 'Rural Urbanism werd door een van de studenten met succes toegepast op het driestromenpunt ten westen van Boxtel.

Beautiful Villages
Eén van de beste troeven voor een aantrekkelijke regio is het cultiveren van de arcadische kwaliteiten: beekjes, bosranden, heide, essen, kloosters en dorpjes. De regio heeft met Oisterwijk, Liempde, Sint Michielsgestel, Sint Oedenrode en Oirschot een aantal dorpen met grote authenticiteit en zeggingskracht. Het zijn iconen voor een tijdloze Brabantse allure. Deze dorpen worden met publiek debat, terughoudende stedenbouw, zorgvuldige buitenruimteontwerpen en programmering gekoesterd. Als zodanig blijven deze dorpen attracties voor het Van Gogh National Park en een sterke troef voor Brainport.

Campusconcept
Het campusconcept gaat uit van ontmoeting, uitwisseling en kruisbestuiving tussen bedrijven, die gesitueerd zijn in een parkachtige omgeving zonder auto´s. In de regio is een nieuwe generatie bedrijventerreinen gebouwd volgens deze typologie. De Hightech Campus in Eindhoven is de nieuwe thuisbasis voor het Natlab van Philips. De TUe heeft een prachtige campus aan de Dommel. De Health Campus in Best is in herontwikkeling en het nieuwe plan voor de Brainport Industriecampus bij het vliegveld gaat van start. Een van de studenten heeft de interessante optie onderzocht voor het stichten van een nieuwe campus tussen Veldhoven en Waalre, op het samenstroompunt van de Dommel en de Run. Deze Dommelcampus zou een ideale aanvulling zijn op de ASML campus en de Hightech Campus.

Vergroten/toevoegen nieuwe kerngebieden voor natuur en landschap
Landschaps- en natuurorganisaties stelden gezamenlijk, onder regie van Brabants Landschap, een zoneringsplan voor natuur- en landschapskwaliteit vast: 'Het Groene Woud'. Het gebied is zeer goed verknoopt met de Ecologische Hoofdstructuur en wordt gekoppeld aan de grote steden door middel van nieuwe stadland verbindingen. In de studie is een veelbelovende nieuw kerngebied onderzocht, bestaande uit de herontwikkelde Schijndelse Heide en het pastorale beekdal van de Dommel tussen Liempde en Sint Oedenrode. De vroeg twintigste-eeuwse ontginning van de Schijndelse Heide is terug te draaien tot eikenbos met heidevelden. Als complementaire tegenhanger zou het beekdal van de Dommel moeten worden geconsolideerd als open landschap met vele beekmeanders.

Duurzaam waterbeheer
De beken van de Dommelvallei zijn de afgelopen vijftien jaar gereconstrueerd. Het is de waterschappen gelukt de oorspronkelijk gekanaliseerde beken terug te brengen in hun meanderende loop. De hogere gebieden houden beter het water vast. Voor zowel klimaatadaptatie als de kwaliteit van natuur en landschap is dit een enorme verbetering. Voor het Van Gogh Nationaal Park en Brainport zijn de beken een geweldig narratief, dat verder moet worden uitgewerkt en uitgedragen.

Structuuringrepen tegen fragmentatie
Grote delen van het landschap in de regio raken versnipperd. Door een combinatie aan factoren raakt het voor Brabant kenmerkende kleinschalig gevarieerde landschap in verval. Dit lijkt een onomkeerbaar proces. Het onderzoek naar het gefragmenteerde landschap tussen Eindhoven en Helmond laat zien dat door sanering van bedrijventerreinen en boerenerven, gekoppeld aan structuurverbetering, goede resultaten kunnen worden bereikt. In het ontwerpend onderzoek wordt ook aangetoond dat de zone langs het Beatrixkanaal, waar een golfbaan en het bedrijventerrein de Hurk liggen, zich leent voor herontwikkeling voor innovatieve industrie. In plaats van in het open landschap worden dan locaties dicht bij het stadscentrum benut.

Opheffing barrièrewerking infrastructuur
De huidige A2 doorsnijdt het Dommeldal onder Den Bosch en blokkeert de verbinding tussen de bebouwde kom van Vught en Boxtel en het Dommeldal. Interessant bleek de conclusie van het ontwerpend onderzoek over de realisatie van een hoge ringweg rondom Eindhoven. Uitgangspunt was het doortrekken van de A58, vanaf Oirschot langs de bovenkant van Best en Son, via Beek en Donk, langs de oostzijde van Helmond naar de A67. Hiermee krijgen Eindhoven en Helmond een ruit met afslagen en bedrijventerreinen in de buitenring en wordt het tussengebied met het Dommeldal gespaard. Er ontstaat zo een 'Dubbelstad' met een groenblauw hart.

Voedsel en stadslandbouw
In de regio is De Kleine Aarde in Boxtel het oudste initiatief voor duurzaamheid in de voedselketen. Het uit de jaren zeventig stammende instituut experimenteerde met alternatieve landbouwproductiemethoden. Het oude kloosterAbdij Koningshoeven te Berkel-Enschot is een mooi voorbeeld van streekeigen ambachtelijke productie met een grote aantrekkingskracht voor het publiek. Ook de Philips Fruittuinen heeft zich ontwikkeld tot een toonaangevende landwinkel aan de Groene Corridor in Eindhoven. Coöperatie Heerenboeren Wilhelminapark is een vergelijkbaar initiatief waarbij leden in Den Bosch, Vught en Sint Michielsgestel de vraag bepalen naar biologische producten van groente en vlees. Het Brabantse landschap én vestigingsklimaat is gebaat bij meer van dit soort initiatieven.

Boomkwekerijen als landschappelijk raamwerk
In de regio bevinden zich twee clusters van boomkwekerijen: tussen Oisterwijk en Udenhout en ten zuidwesten van Sint Oedenrode. Deze internationaal opererende sector moet voor hun productie gebruik maken van pesticiden en herbiciden, die in de regel verneveld worden. De grote aaneengesloten oppervlaktes met boombestanden zouden met brede groene bermen kunnen gaan werken die buffers vormen rondom de akkers. Zo ontstaat een meer duurzame lay-out waarbij de waterkwaliteit kan worden verbeterd en waardoor een uniek 'Plantagelandschap' met recreatieve routes kan worden verwezenlijkt.

Hergebruik oude infrastructuur
De oude, in onbruik geraakte spoortracés Eindhoven-Hasselt en Boxtel-Veghel (Het Duitse Lijntje) kunnen ontwikkeld worden tot regionale snelfietsroutes of zelfs voor toeristische treintjes die het Brabantse landschap helpen ontsluiten.

Participatie
Door open te staan voor lokale burgerinitiatieven, is gebleken dat waardevolle projecten voor landschapsontwikkeling verwezenlijkt konden worden. Sint Michielsgestel en Sint Oedenrode zijn de pioniers voor een nieuwe bottom-up benadering. De belangrijke landschapsontwikkelingen en landschapsbeheersprojecten werden daar door geëngageerde bewoners geïnitieerd. Deze ontwikkeling past zeer goed bij de cultuur van de regio en moet als sterke troef worden gezien.

Clustering logistieke bedrijvigheid
Langs de assen Rotterdam-Antwerpen en Rotterdam-Duitsland is de regio een magneet voor de logistieke sector. Langs deze routes blijkt dat bijna elk gemeentebestuur een snelwegafslag aanbiedt als vestigingsplaats. De schaal van de logistieke sector is enorm: er zijn bedrijven met hallen groter dan 10 ha. De hallen en de grote hoeveelheden aan- en afvoer hebben een grote impact op de regio, die zich dit in ruimtelijke zin amper kan permitteren. Er ontstaan congestie en landschapsdegeneratie. De Tilburgse regio slibt dicht. In de Master Studio is een uitwerking gemaakt voor een sturing van logistieke bedrijvigheid door de provinciale overheid. Brabant zou bij Moerdijk of ten zuiden van Tilburg een compact cluster van gestapelde logistiek kunnen gaan ontwikkelen naar voorbeeld van Hong Kong en Singapore. Eén grootschalig gestapeld cluster, voor de gehele regio, kan landschappelijk goed worden ingepast met bosbestanden en voorkomt de wildgroei van de logistieke sector.





Fig. 9: Rural Urbanism bij Boxtel, Beeld: Begoña Arellano Jaimerena

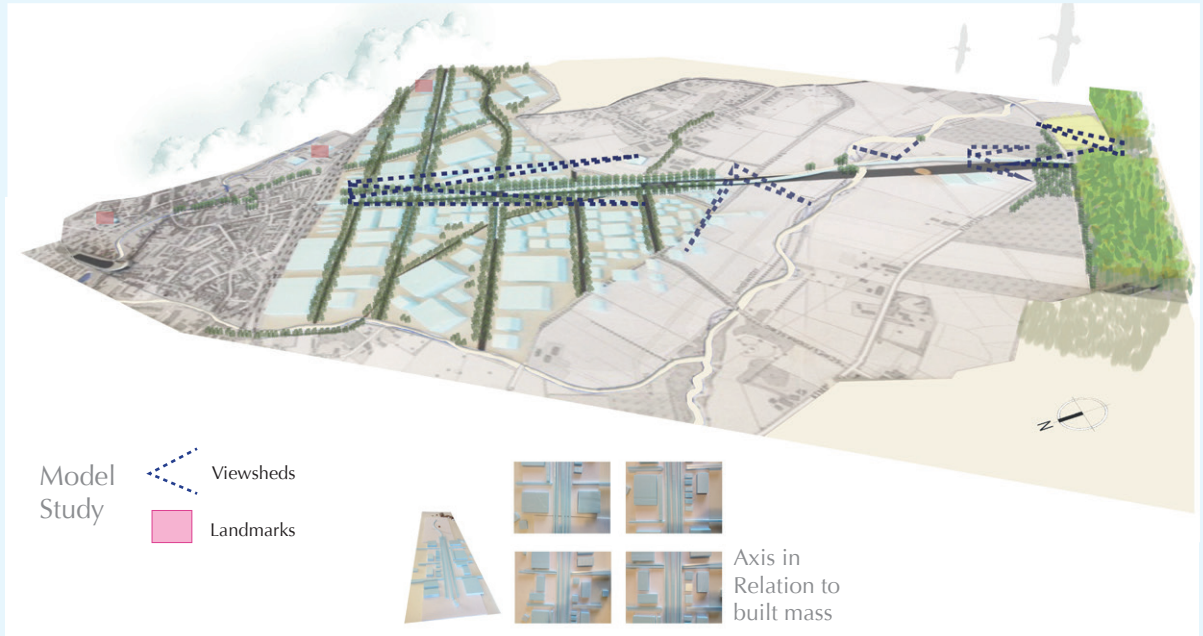


Fig. 10: Versterking relatie stad-land. Nieuwe groene corridor tussen Boxtel en Sint Oedenrode, Beeld: Kareen Kochera

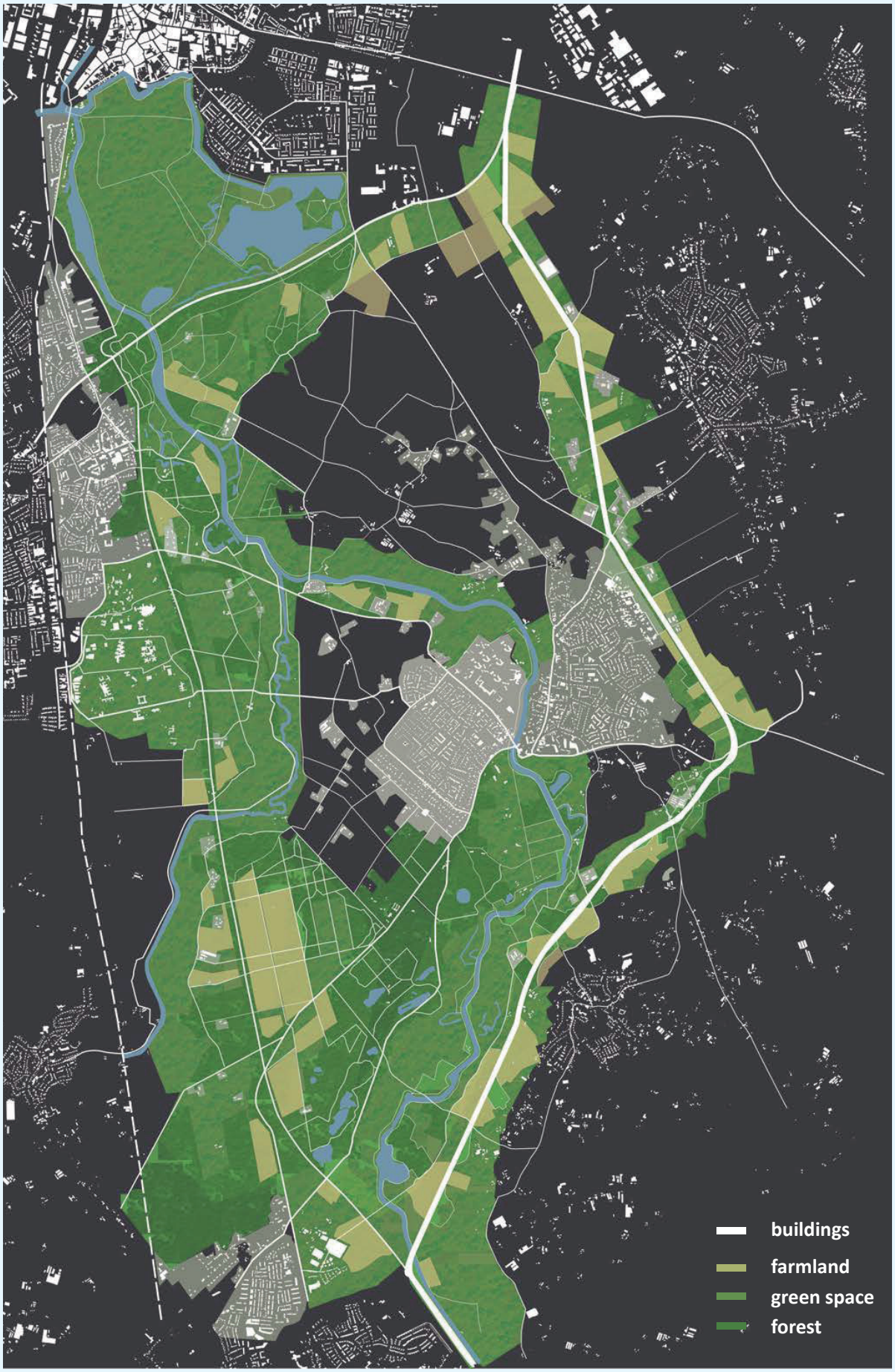
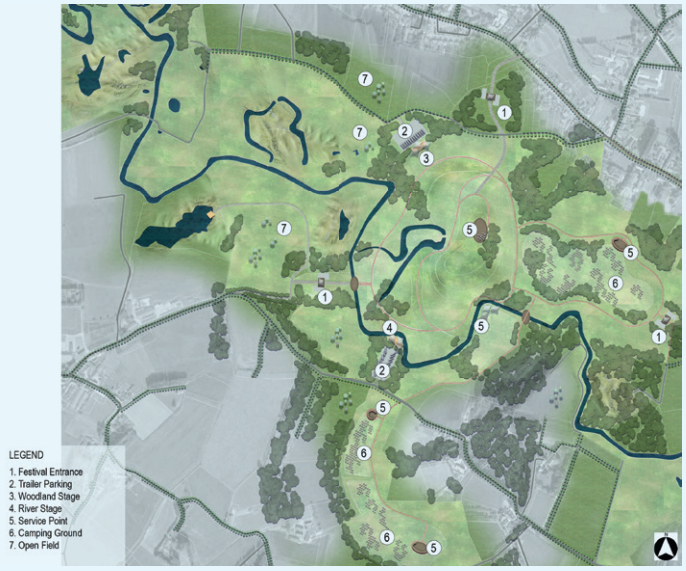


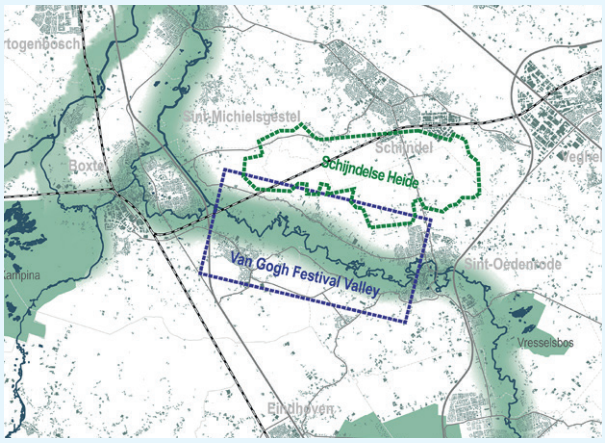
Fig. 11: Opheffing barrièrewerking infrastructuur. Vrijspelen van het Dommeldal door omlegging A2 boven Boxtel, Beeld: Yuan Quiling

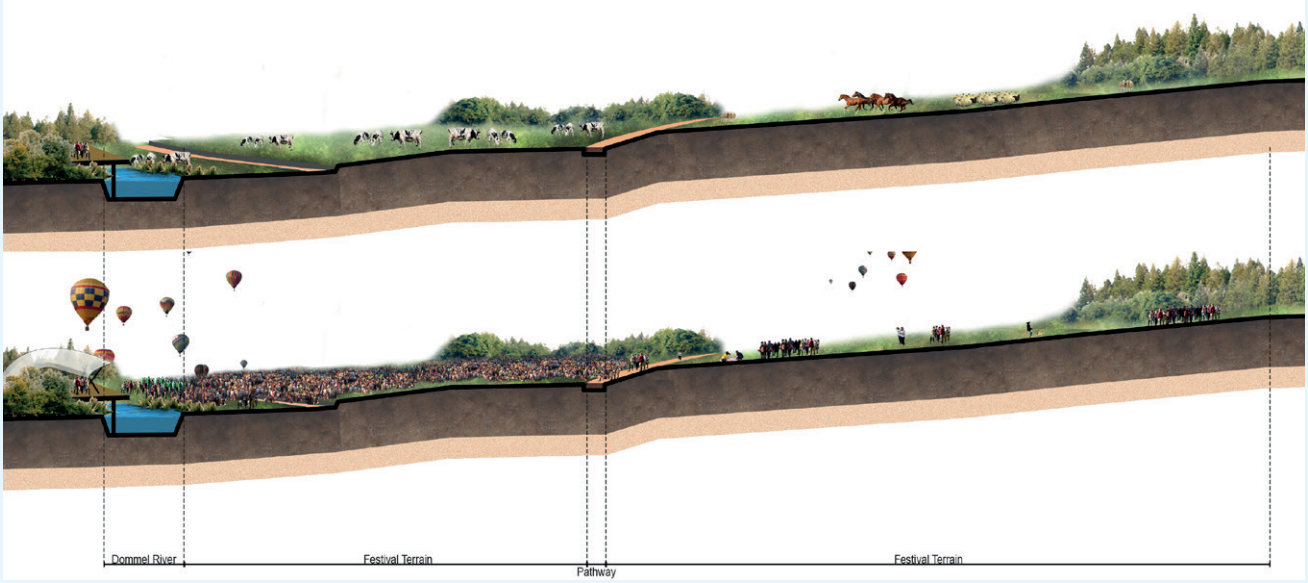
PROJECT | OKTAVIANA MIFFATULANI, STUDENT LANDSCHAPSARCHITECTUUR

- FESTIVALTERREIN EN NIEUWE NATUUR-KERNGEBIEDEN DOMMELVALLEI -







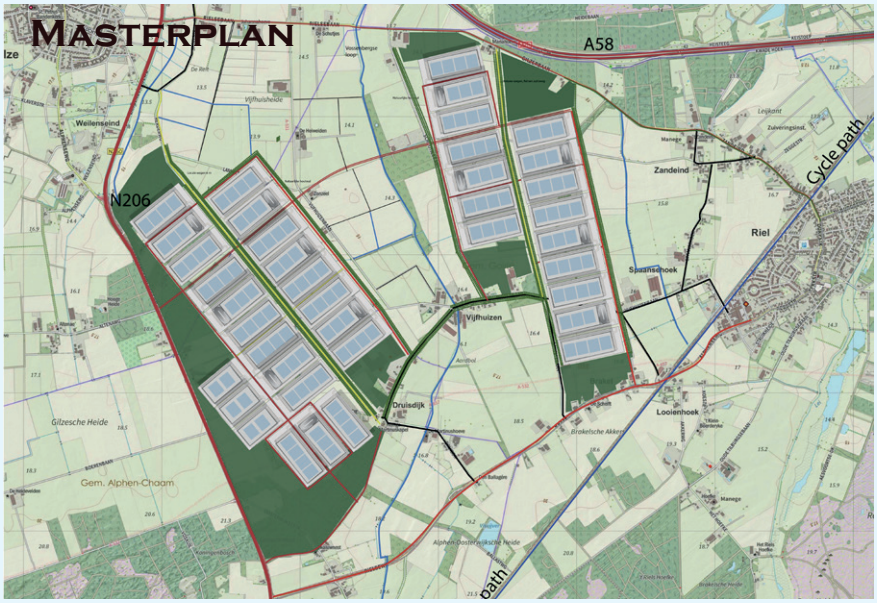




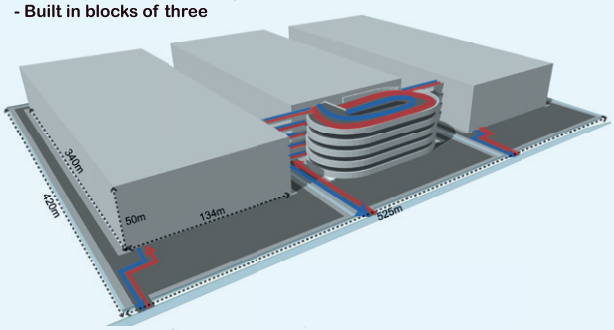
PROJECT | GERWEN VAN DER VEEN, STUDENT LANDSCHAPSARCHITECTUUR

- CLUSTERING EN STAPELING LOGISITEK CLUSTER -





- 10 store layered warehouse-
- Truck spiral to reach every floor
- Built in blocks of three





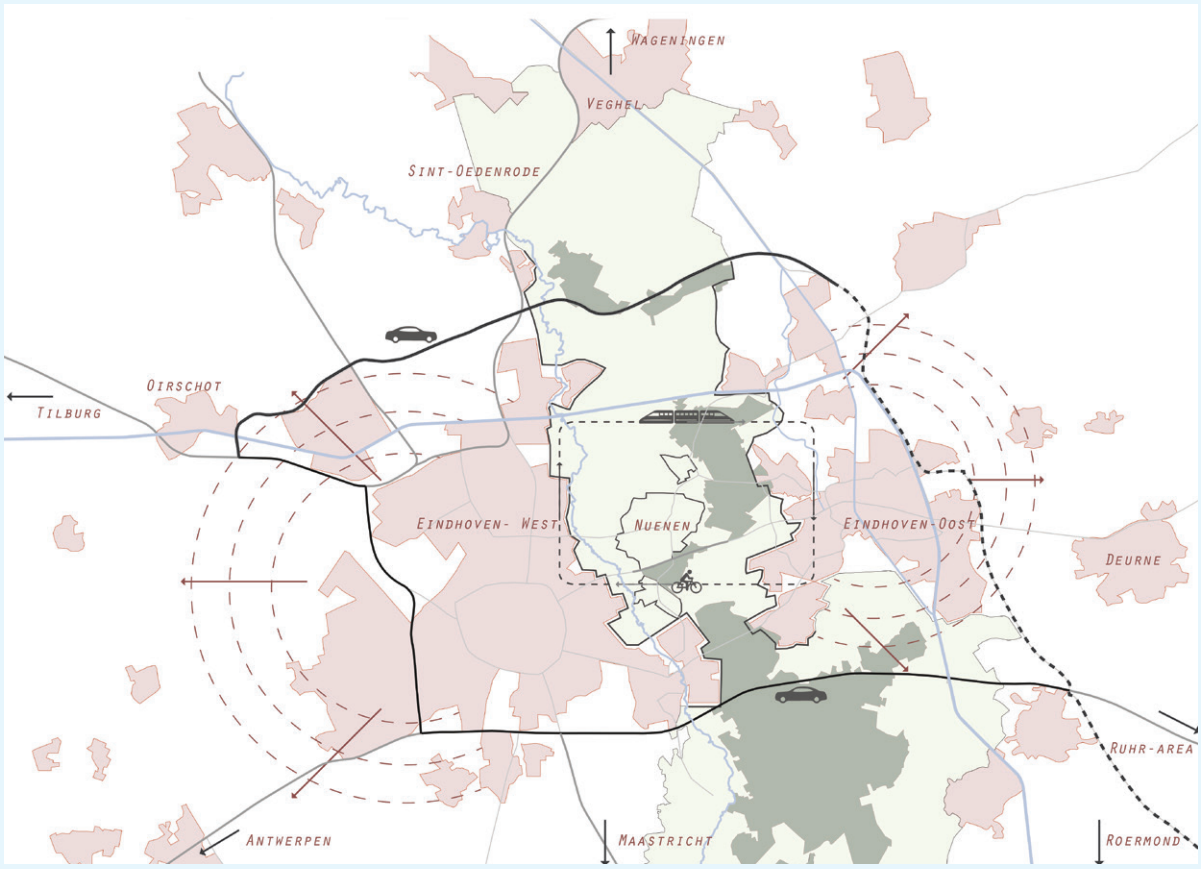


Fig. 12: Opheffing barrièrewerking infrastructuur. Ringweg rond Eindhoven, Beeld: Robert Bikker

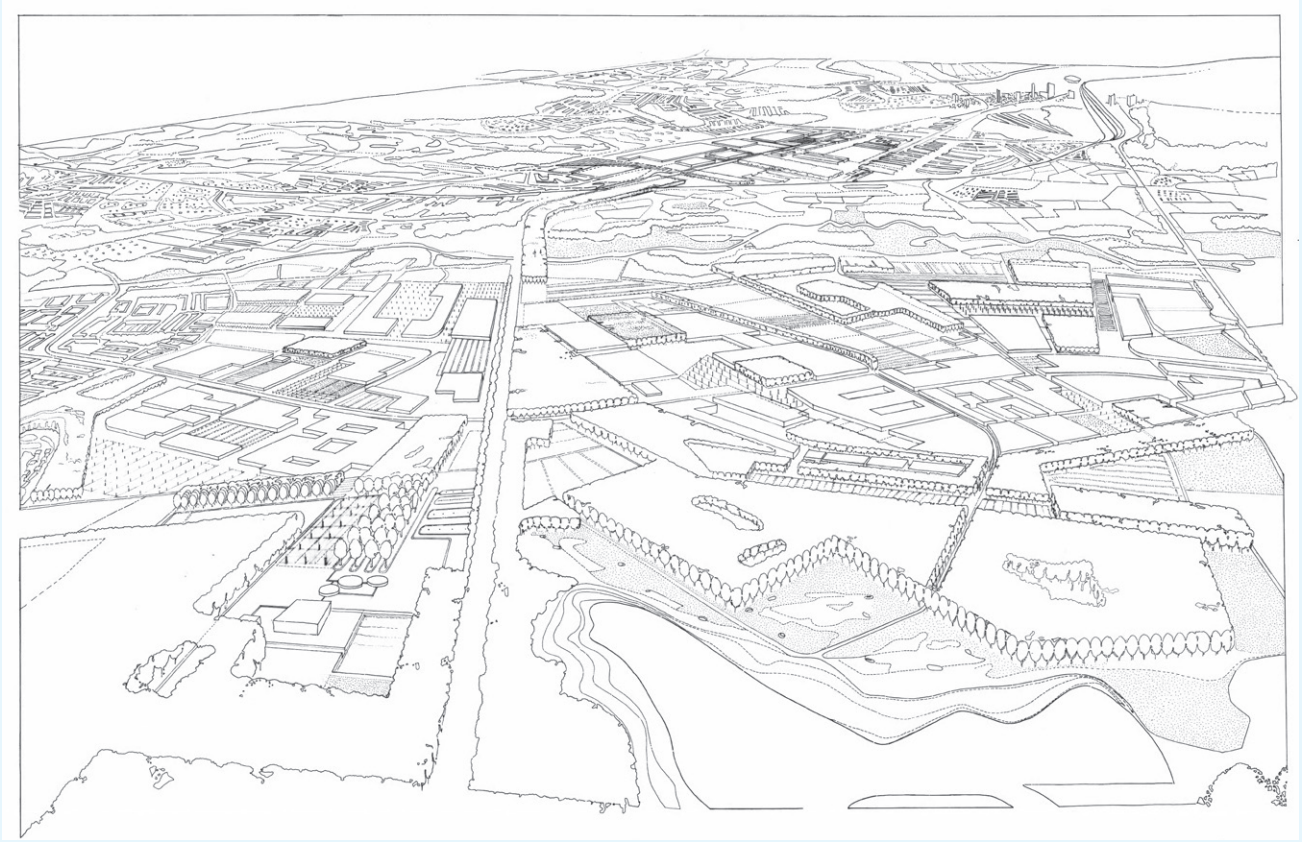


Fig. 13: Structuuringrepen tegen fragmentatie. Fragmentatie ten oosten van Eindhoven, Beeld: Irene Curulli



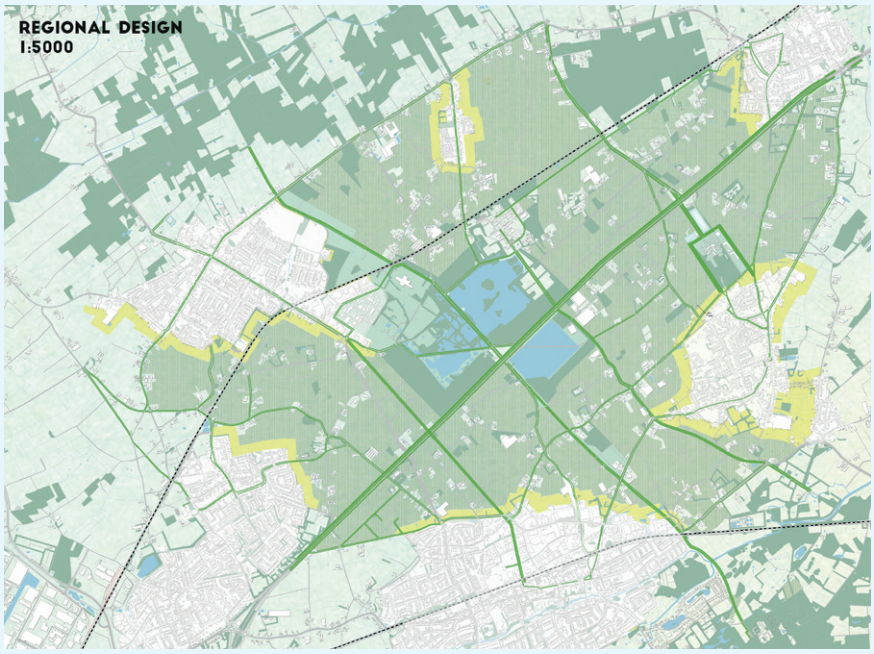
Fig 14: Vergroten en toevoegen nieuwe kerngebieden voor natuur en landschap. Herontwikkeling Schijndelse Heide, Beeld: Rob Stuijt



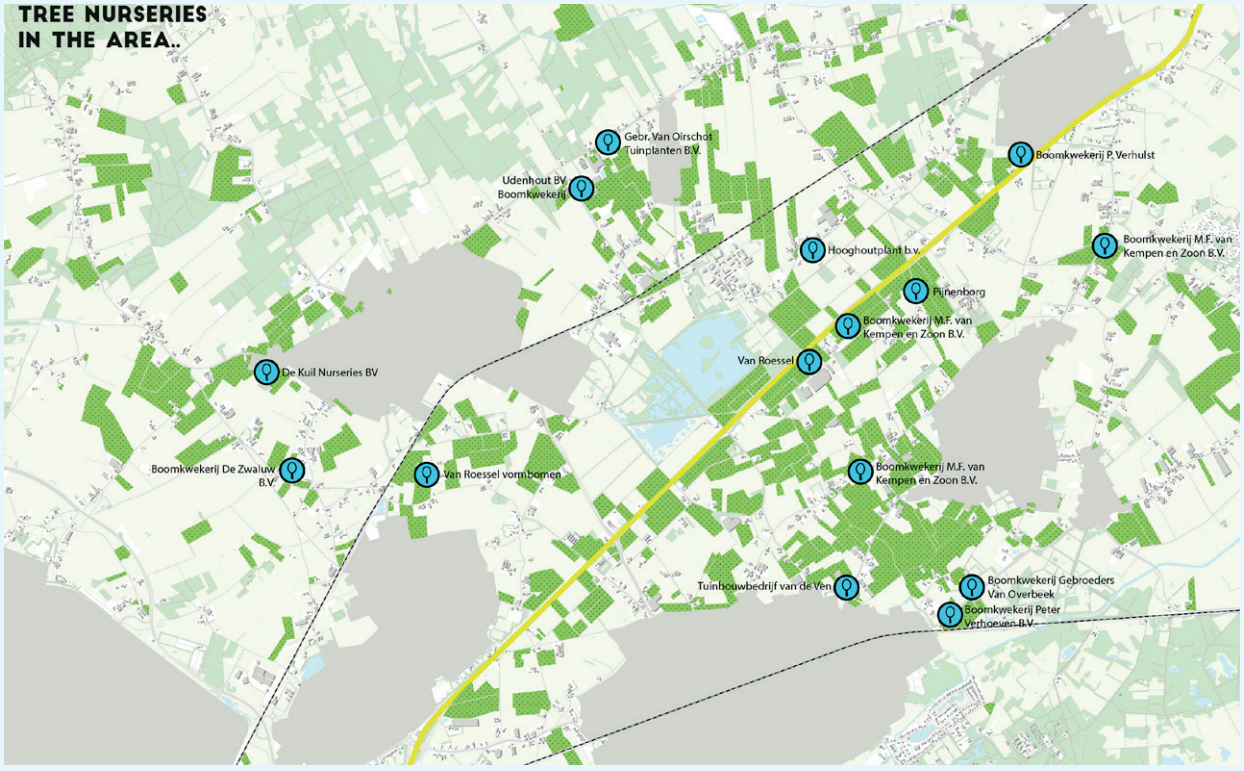
Fig. 15: Campusconcept. Cluster van drie high tech campussen in de Dommelvallei, Beeld: Jian Long

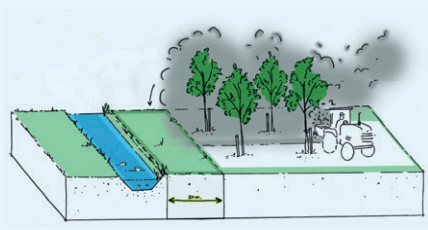
PROJECT | MEREL GERRITSEN, STUDENT LANDSCHAPSARCHITECTUUR

- BOOMKWEKERIJEN ALS LANDSCHAPPELIJK RAAMWERK -



DE PLANTAGE
THE POSITION OF TREE NURSERIES AND SMALL VILLAGES IN THE NATIONAL PARK

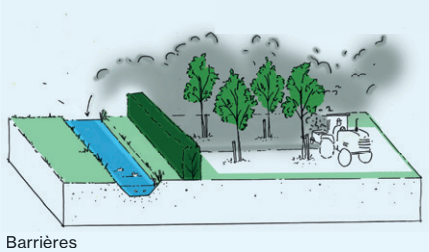




Bufferzones



Gesloten watersysteem



Barrières

PILOT 3

MARITIEM CLUSTER



Foto's: Drechtsteden

Wonen in het getijdenlandschap

PILOT IN DE DRECHTSTEDEN
Defacto Urbanism & Landscape: Anne Loes Nillesen
LoesVerhaart Stedenbouw: Loes Verhaart
Vereniging Deltametropool: Anastasia Chranioti
Drechtsteden: Joyce Theijn (projectleider), Emma Forsten, Evelyn Bijl, Judit Bax, Irma Zanders, Christiaan Quik, Jenny van Boxel, Jantine Prins, Danielle Wijnen, René Lipman, Marijn Wegman, Lisette Louwman, Mercedes Sweeb, Aldo van Kleef, Saskia Platenkamp, Nicole Op de Laak, Rik van der Linden



Fig. 1: Verbinding van verschillende landschappen door middel van water.
De Drechtsteden zijn 'samen stad aan het water'.

De Drechtsteden is een samenwerkingsverband van zeven gemeenten met in totaal ca. 280.000 inwoners. De regio is toonaangevend in de maritieme sector en heeft een strategische positie op de as Rotterdam-Antwerpen. Met de schoonheid van het water en haar oevers, de nabijheid van natuur van wereldklasse als het Nationaal Park de Biesbosch en de onderscheiden kernen, is wonen in de Drechtsteden uniek in de Deltametropool.

Toch kan de Drechtsteden deze kwaliteit beter benutten. Veel van de in potentie kwalitatief goede locaties (langs het water, bij het station, op bijzondere binnenstedelijke locaties en bij het groen) zijn nog niet of te beperkt ontwikkeld en zichtbaar. Ook kunnen de woongebieden via recreatieve routes en groenstructuren beter worden verbonden met de grote landschappen buiten de stad. Deze pilot verbindt de landschappelijke kwaliteiten aan de grote opgave van de te ontwikkelen (maritieme) woonlocaties en schetst enkele mogelijkheden.

GROEIOPGAVE

De regio Drechtsteden is nog onvoldoende in balans. De ontwikkeling van het gebied blijft achter en profiteert nog te weinig van het economisch herstel. Er is sprake van beperkte draagkracht van bewoners en een relatief goedkope en verouderde woonvoorraad. Zo ligt de gemiddelde WOZ-waarde in de Drechtsteden 18% onder het Nederlandse gemiddelde. Door de stagnerende ontwikkelingen komen stedelijke voorzieningen onder druk te staan. Te veel hoogopgeleiden en jongeren verlaten de regio. Vooral door het ontbreken van voldoende aantrekkelijke en passende woningen. Tegelijkertijd wordt de maritieme sector (scheepsbouw, offshore en baggeraars, etc.) steeds kennisintensiever, met meer werkgelegenheid voor hoogopgeleiden.

De Drechtsteden willen een schaalsprong maken om de sociaaleconomische positie te verbeteren. Naast het creëren van extra banen en het verbeteren van bereikbaarheid, kan het bouwen van nieuwe woningen als hefboom dienen om deze schaalsprong te realiseren. Daarom kiezen de Drechtsteden voor een fors hoger woningbouwprogramma door 20.000 à 25.000 nieuwe woningen te bouwen voor 2030, voornamelijk in binnenstedelijk gebied.

In het verleden gingen mensen vooral zo dicht mogelijk bij hun werk wonen. Zo ontstonden ook woonbuurten rond de havenactiviteiten in onze regio. Vandaag de dag kiezen mensen vooral voor een kwalitatief hoogwaardige woon- en leefomgeving. Uiteraard met toegang tot voldoende werk en voorzieningen. Dit betekent dat de sleutel tot vernieuwing vooral te vinden is in aantrekkelijkere woningen in onderscheidende woonmilieus. De vraag is op welke manier deze verstedelijkingsopgave kan plaatsvinden opdat de aanwezige kenniswerkers blijven en nieuwe zich aan de regio gaan binden. Het onderscheidende landschap helpt hierbij.

"Door het water en het landschap in het bebouwd gebied te versterken en de cultuurhistorisch interessante plekken in dit groenblauwe netwerk op te nemen, verbinden we ook de kernen met het open landschap. Zo wordt wonen in de Drechtsteden nóg aantrekkelijker. "

EMMA FORSTEN, GEMEENTE DORDRECHT

PARTIJEN EN WERKWIJZE

In Drechtstedelijke verband zijn met (beleids) adviseurs van diverse disciplines inspirerende presentaties en workshops gehouden om het gezamenlijke beeld van de landschappelijke kwaliteit te bepalen. Tijdens de woonconferentie zijn raadsleden en inwoners bevraagd op het gebied van Drechtstedelijke ruimtelijke kwaliteiten. Tevens heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de groen/waterstructuurverbindingen.

De beleidsmatige analyse is in samenwerking met een ontwerpbureau beeldend uitgewerkt en toegepast op een specifieke locatie. Tijdens vastgoedbeurs Provada zijn diverse projectontwikkelaars bevraagd over de kwaliteiten en het gebruik van een doelgroepenanalyse. Met een kwantitatief econoom is een interview afgenomen over de meerwaarde van het landschap. Ook is de pilot op diverse bestuurlijke tafels besproken.

De resultaten van deze pilot leveren een bijdrage aan de Drechtstedelijke Woonvisie. Via de provinciale verkenning “stedelijk landschap en groenblauwe structuur in Zuid-Holland” kan het een plek krijgen in het aankomende provinciale en landelijke omgevingsbeleid.

WATER EN CULTUURHISTORIE

De Drechtsteden zijn ‘samen stad aan het water’. Water is het verbindende element bij uitstek. De Drechtsteden liggen in het overgangsgebied van rivierinvloeden en invloeden van zee en zijn primair onderdeel van de (Zuidwestelijke) Delta. Via de rivieren vormen ze een schakel tussen Zeeland, Brabant, de haven van Rotterdam en Gorinchem. Het water speelt een beeldbepalende rol bij het wonen, werken en recreëren in de regio.

Naast het water levert cultuurhistorie een belangrijke bijdrage aan de aantrekkelijkheid van een gebied. De cultuurhistorie in de regio is naast de molens, dijken en lintbebouwing vooral zichtbaar in de binnenstad van Dordrecht. Dordrecht, het centrum van de regio, is de oudste stad van Holland. De binnenstad heeft een bijna nog volledig in tact zijnde middeleeuwse structuur. Het heeft een gaaf historisch stadsgezicht en één van de meest geschilderde rivierfronten van Europa. Ook de ligging aan de grote landschappen als de Alblasserwaard, de Krimpenerwaard en Nationaal Park de Biesbosch levert een bijdrage aan de aantrekkelijkheid van de regio.



Fig. 2: Zwijndrecht, foto: Bert Knot





Fig. 3: Drechtsteden gezien vanaf het water



Fig. 4: Kaartbeeld van de gemeenschappelijke woonmilieus



1. HISTORISCH HAVENGEBIED. Pittoreske omgeving met uitzicht op boten. Sterke cultuurhistorische identiteit; historische relatie met water.



2. HISTORISCH DIJKLINT. Hoge en vrije ligging door dijktalud en aangrenzende sloten, groen van percelen of bomenstructuur op de dijk, kleinschalig.



3. GETIJDEWONEN. Ligging woningen aan/op het water, veel contact met het water, geleidelijke overgangen van land naar het water met bijzondere vegetatie (bevers, getijdeverschillen) en de nabijheid van Nationaal Park de Biesbosch.



4. NABIJHEID POLDER. Weidsheid en openheid van de polder, uitzicht op natuurpark de Biesbosch of uitgestrekte polders.



5. HISTORISCH LANDMARK. Cultureel erfgoed met een prominente plaats in het landschap en aantrekkingskracht op de omgeving. Karakteristieke bouwwerken.



6. RIVIERFRONT. Uitzicht op het water, gevoel van ruimte en vrijheid door de grote maat van de havens en de rivier, bijzonder licht van het water, getijdeverschillen, varende schepen, horizon.

Fig. 5: Illustratie van de zes typen gemeenschappelijke woonmilieus

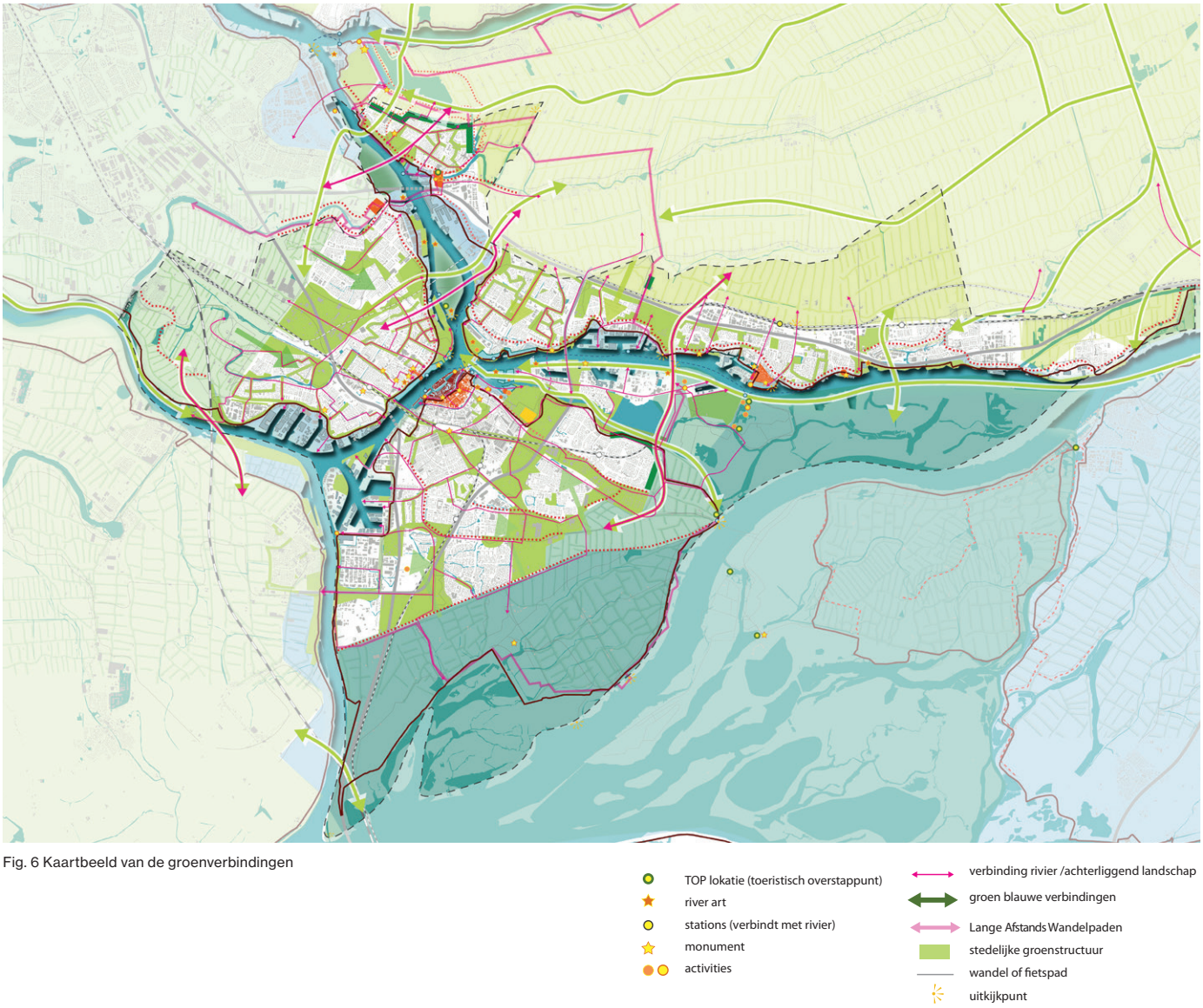


Fig. 6 Kaartbeeld van de groenverbindingen

DRECHTSTEDELIJKE WOON-OMGEVINGEN

In het kader van deze pilot heeft een uitgebreide analyse plaatsgevonden van alle woonomgevingen binnen de Drechtsteden. Hierbij is specifiek gekeken naar de uniciteit van de woningen en directe omgeving, aantrekkelijke historische elementen, de invloed van het landschap in de directe omgeving en de relatie met het water. Uiteindelijk is gekozen voor een beschrijving van zes bijzondere woonomgevingen die typerend zijn voor de regio:

1. Historisch havengebied;
2. Historisch dijklint
3. Getijdenwonen
4. Nabijheid polder
5. Historisch landmark
6. Rivierfront

Deze typerende woonomgevingen zijn inmiddels opgenomen in de Drechtstedelijke Woonvisie. Beleidsmatig geeft de typering houvast bij het uitwerken van plannen. Het versterkt de regionale landschappelijke identiteit. Het landschap vormt een unique selling point waarmee nieuwe woonlocaties vermarkt kunnen worden. Het geeft een projectontwikkelaar goed en snel een beeld van onze kwaliteiten en dient ter inspiratie. Een concrete vertaling hiervan is de verwerking van deze woonomgevingen op de kansenkaart die gebruikt is tijdens de vastgoedbeurs Provada.

GROEN/WATERSTRUCTUUR VERBINDINGEN

In het kader van deze pilot zijn logische groen/waterstructuur verbindingen inzichtelijk gemaakt. Denk hierbij aan verbindingen naar de Sophiapolder, Biesbosch Dordrecht, Verbinding Alblasserdam via de polder (achterom) naar Kinderdijk, maar denk ook aan verbindingen met Rotterdam en het tussengelegen gebied IJsselmonde. Deze informatie biedt de mogelijkheid om daarop nader beleid te ontwikkelen: Welke verbindingen dienen versterkt te worden zodat een aantrekkelijker woonomgeving ontstaat en de beleving van het (water) landschap optimaal is.

TIJDELIJKE NATUUR

In de haven van Amsterdam is 8 hectare met de bestemming havengebonden bedrijfsactiviteiten ingezet voor tijdelijke natuur. Haven Amsterdam ziet het als een win-win situatie voor zowel de natuur, de burgers als de haven. Nu al profiteren tal van dagvlinders en insecten van het extensieve beheer en het schrale, bloemrijke grasland.

Omdat de oevers niet onnodig onderhouden worden, zitten her en der kleine kolonies oeverzwaluwen. Er is extra reliëf aangebracht waardoor enkele waterpartijen ontstaan, waarvan orchideeën en rugstreeppadden profiteren. Een informatiebord bij het fietspad langs het gebied helpt recreanten naar het gebied te trekken.

PILOT PROJECT NOORDOEVERS

In de pilot zijn mogelijke landschappelijke woonomgevingen en groen/waterstructuurverbindingen geanalyseerd in het gebied Noordoevers. Dit 'Rivierfront' is een 2 km lange oeverlocatie gelegen op het grondgebied van de gemeenten Hendrik Ido Ambacht en Zwijndrecht. Het is wenselijk om daar op termijn een mix van woningen, maritieme bedrijven, creatieve maakindustrie en recreatie te realiseren. Vóór de Noordoevers ligt midden in de getijdenrivier De Noord het natuureiland Sophiapolder. Het is bereikbaar met een klein voetveer voor een wandeling van 2,5 kilometer over vlonders en dijken. Door bestaande kwaliteiten en potenties van het landschap als vertrekpunt te nemen voor het te ontwikkelen gebied komt men tot interessante en andere keuzes. Dit geldt zowel voor de te ontwikkelen locatie zelf, als voor de verbindingen van en naar het te ontwikkelen gebied toe.

ANALYSE RIVIERFRONT NOORDOEVERS

Het maritieme landschap kent unieke kwaliteiten: doordat niet alles 'aangeharkt' is zijn er bijzondere contrasten en plekken ontstaan. Deze kwaliteit wordt steeds meer gewaardeerd vanwege de identiteit die deze geeft aan een gebied. Bij herontwikkelingen van voormalige haven en industrieterreinen in bijvoorbeeld Hamburg, Kopenhagen en Zürich is te zien dat het industriële karakter van een locatie, bijvoorbeeld in de vorm van relicten, steeds vaker wordt behouden. Voor de Noordoevers zijn dan ook eerst de bestaande kwaliteiten in beeld gebracht, deze kunnen een kwalitatieve basis vormen voor nieuwe ontwikkelingen. Bij de Noordoevers speelt bodemvervuiling een belangrijke rol bij het rondkrijgen van een businesscase voor woningbouw. In de pilot is voorgesteld het gebied langzaam te transformeren en 'in de tussentijd' groen in te zetten om de bodem te reinigen en een kwalitatieve groene omgeving te creëren.

Door tijdelijke functies en het versterken van verbindingen tussen de bestaande woonkernen en de rivier komt het gebied al beter bij mensen op de kaart te staan; dit is een mooi gebied waar iets te beleven is! Niet alle functies hoeven slechts tijdelijk te zijn. Zo kan worden voor geïnvesteerd in een wandelroute met brug die later onderdeel zal zijn van het uiteindelijke plan, maar nu al een mooie wandel- of hardlooproute door het gebied vormt.

Uiteindelijk kan het gebied worden getransformeerd in een groen woongebied, met enkele bebouwde accenten langs de oude industriële kades langs de rivier. Hiermee ontstaan vanaf de rivier groene oevers en een voor dit gebied uniek groen woonmilieu. Binnen het nieuwe oeverbos kunnen zich zowel vrijstaande woningen als appartementen bevinden. In de voormalige industriële loodsen is ook plek voor bijzondere woon-werk combinaties.

Er ontstaan zo binnen de Drechtsteden krachtige oevers met maritieme karakteristieke terreinen, de beleving van de weidsheid van de rivier, aantrekkelijke groene woonmilieus en verbindingen, getijdenatuur, de historische dijklinten en Dordtse binnenstad. Een aantrekkelijk recreatief gebied voor de directe omgeving en voor de regio met bijvoorbeeld een drijvend zwembad, haventjes, een beeldenroute, maar ook heel rustige plekken waar je kunt wadlopen en waar de natuur overheerst.

Voor de pilot zijn het landschap en de groenstructuur van belang op drie samenhangende schalen: op de schaal van de regionale groenstructuren, de lokale gebiedsontsluiting en die van de directe groene woonomgeving. Op regionale schaal ligt de Noordoever langs de rivierverbinding Rotterdam-Dordrecht, die met de waterbus goed ontsloten is. Het sturen op de beleving van deze oevers is hier essentieel. Daarnaast zijn kwalitatieve groene verbindingen tussen de rivier en het groene achterland van belang. Langs deze (nog niet altijd aanwezige) verbindingen kunnen bewoners en recreanten vanuit de kernen zowel de rivieroevers als de groene polders goed bereiken. Door recreatief landschap in te zetten kan de omgeving bij een nieuwe ontwikkeling meeprofiteren.

VERSTERK DOOR TE VERBINDEN EN TE VERMARKTEN

Een herkenbare landschappelijke identiteit is essentieel. Maak de landschappelijke kwaliteiten van de regio beter zichtbaar en zoek uit hoe ze een bijdrage kunnen leveren aan zowel de kwaliteit van de woonomgeving als aan de regionale identiteit. Het gaat erom de nieuwe woonomgeving deel uit te laten maken van een ontluikend groen-blauw netwerk, dat zich van de woning via openbare ruimte uitstrekt tot in de grote landschappen van rivier, polder en Biesbosch.











1. Wonen in het groen.
2. Kade.
3. Zicht op rivier.

Fig. 7: Illustratie van de ontwikkeling van drie typen woonmilieus. Van boven naar beneden: Huidige situatie, tussentijd en woonmilieu op termijn. Beeld: Defacto, met gebruik van een kunstwerk van John Körmeling (zicht op de rivier)

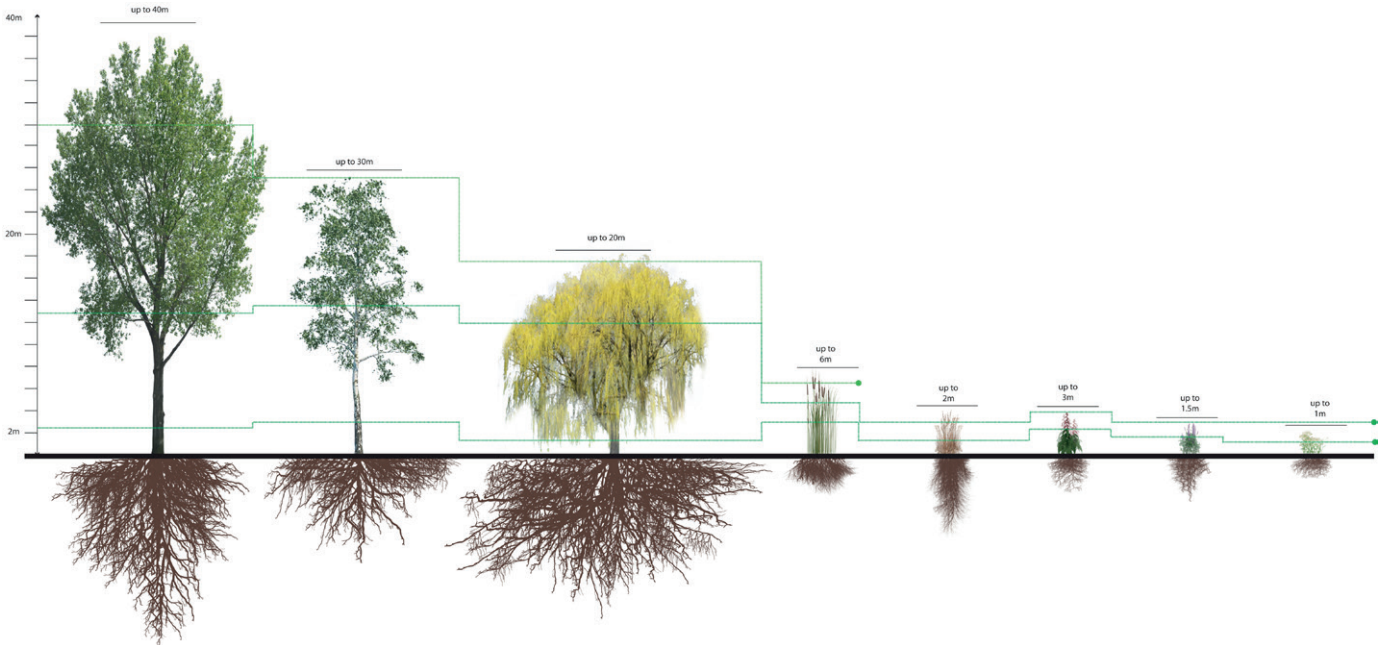


Fig. 8: Illustratie van de natuurontwikkeling in het oevergebied

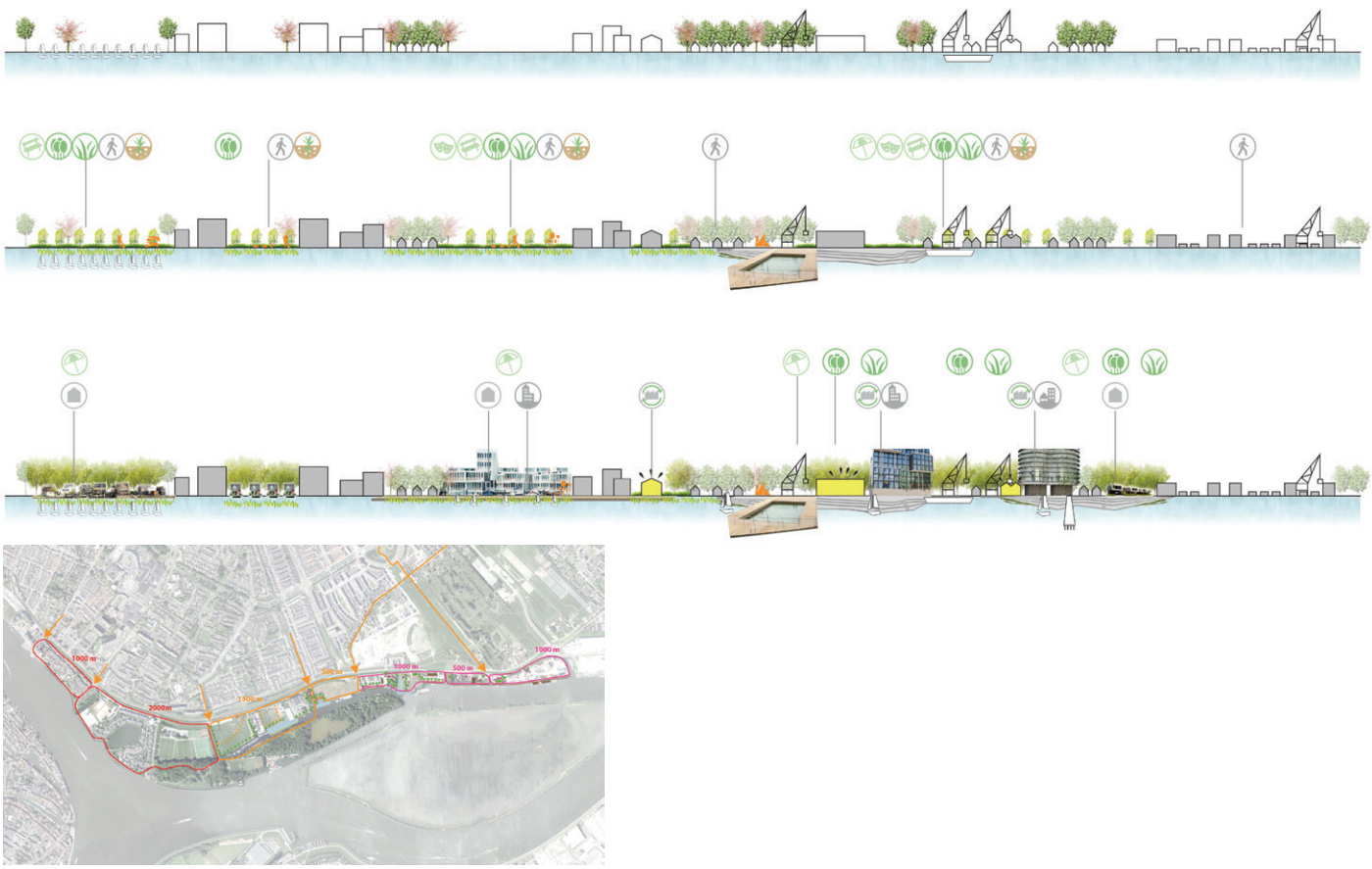


Fig. 9: Illustratie van de ontwikkeling van de Noordoever, in 3 fases: huidig, tussentijd en woonmilieu op termijn

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Versterken
- Een herkenbare landschappelijke identiteit is essentieel. Onderzoek deze kenmerken en kwaliteiten van een bepaalde regio. Werk deze uit. Bijvoorbeeld op een waardekaart. Op deze manier is bij een ontwikkeling en/of communicatie in een oogopslag helder waar het om gaat;
- Maak een analyse van de groen/structuurverbindingen. Bepaal aan de hand van de potentiele ontwikkellocaties welke verbindingen (als eerste) versterkt dienen te worden;
- Spreek (bestuurlijk) af dat landschap wordt gezien als kwaliteitsdrager, in plaats van als sluitstuk;
- Zet de landschappelijke kwaliteiten en bijzonderheden maximaal in: maak ze specifiek en bijzonder.

Verbinden
- Koppel het beleid van landschap in een vroeg stadium aan uitvoeringsprogramma en praktijksituaties. Breng de verschillende disciplines bij elkaar, zodat vroeg in proces dezelfde taal en doelen ontstaan. Door in het begin vragen te stellen over op welke manier het beleid meerwaarde heeft voor bijvoorbeeld een projectontwikkelaar is het mogelijk om sneller tot de essentie te komen;
- Zorg dat in bouwprojecten de omgeving kan kennismaken met en meeprofiteren van de ontwikkeling. Het toegankelijk maken van een gebied met behulp van het inzetten van het landschap helpt daarbij.

Vermarkten
- Er is nog terughoudend gereageerd op om locaties heel specifiek te ontwikkelen voor een bepaalde (maritieme) doelgroep. Er is meer marktonderzoek nodig om er achter te komen of het benaderen en vestigen van een heel specifiek deel van de markt, meerwaarde heeft ten opzichte van de gangbare marktbenadering;
- Spreek dezelfde taal en laat dezelfde beelden zien binnen een bepaalde regio. Zowel in beleidsdocumenten als klassieke promotiematerialen. Herhaling helpt bij beeldvorming;
- Maak de landschappelijke kwaliteiten van de regio beter zichtbaar en vent uit hoe ze een bijdrage kunnen leveren aan de kwaliteit van de woonomgeving.

AANBEVELINGEN BIJ HET UITWERKEN VAN EEN (RIVIERFRONT) LOCATIE

- Bij het transformeren van de voormalige maritieme bedrijventerreinen is het belangrijk een bredere visie voor de oevers te hebben. Als de verschillende vrijkomende terreinen langs de rivier zonder samenhang worden ontwikkeld kunnen kansen gemist worden voor de relatie tussen de bestaande kernen en het water, de balans wonen en beschikbare ruimte voor het maritieme cluster en het karakter vanaf de rivier;
- Maak een sterkte/zwakte analyse van het landschap. Niet alleen van de locatie zelf, maar ook van het uitzicht, en van de wegen van en naar de locatie toe;
- Onderzoek de mogelijkheden om gewassen in te zetten voor het ontgiften van een vervuilde bodem;
- Bepaal welke gewassen tijdelijk of permanent geplant kunnen worden ten behoeve van de (gefaseerde) ontwikkeling;
- Maak inzichtelijk op welke manier de omgeving in een vroeg stadium bekend kan worden gemaakt met de omgeving (door inzet van recreatief landschap);
- Maak inzichtelijk op welke manier de omgeving kan meeprofiteren van de ontwikkeling;
- Als het uitgangspunt is om te zorgen dat het water beter beleefd kan worden en dat vervoer over water een gemeengoed zou moeten zijn, spreek dan uit dat een ontwikkellocatie bijvoorbeeld altijd met aanlegsteiger moet worden gebouwd;
- Betrek (specifieke) doelgroepen in vroeg stadium bij een ontwikkeling;
- Stimuleer en vooral organiseer, faciliteer nieuwe uitdagende bijzondere vormen van wonen.

“Met een serie kunstprojecten langs de rivier vestigt RiverArt de internationale aandacht op de regio Rotterdam-Drechtsteden. Industrie, natuur en verstedelijking zijn hier op een bijzondere manier met elkaar vervlochten. Groots en altijd vanaf het water zichtbaar. ”

BGSV



Fig. 10: Hamburg als referentie voor Rivierfront Noordoevers. Het maritieme karakter van het gebied, met grootschalige karakteristieke gebouwen aan de weidse rivier, is een belangrijke identiteitsdrager. Net als in Hamburg is in de Drechtsteden is het contrast en de nabijheid tussen de grootschalige maritieme loodsen en kleinschalige woonlinten groot. Deze bijzondere ontstane kwaliteit heeft echter ook nadelen, bijvoorbeeld op gebied van verkeer of geluid. Het in stand houden en versterken van dit unieke karakter van de rivieroevers vraagt om coördinatie op regionale schaal.



Fig. 11: Plan Tij - nieuwe woonwijk in getijdelandschap, voormalige aanwaspolder In 2000 schreef de gemeente Dordrecht een prijsvraag uit voor de ontwikkeling van 96 woningen op de locatie van een voormalige atletiekbaan in een buiten de hoofdwaterkering gelegen polder. In het winnende plan is de dijk doorgegraven zodat eb en vloed van de rivieren het Vlij en het Wantij terug in het gebied komen. Resultaat is een zoetwatergetijdelandschap van water, biesbos en landtongen met paalwoningen. Kan Plan Tij een typologie worden die navolging krijgt op andere plaatsen in de regio?





Fig. 12: Wervenpark - transformatie van oude scheepshelling naar biodivers stedelijk getijdepark. Op de punt van de Staart, een buitendijks gelegen eiland in Dordrecht, wordt een nieuwe stadswijk ontwikkeld, Stadswerven. In het gebied was voorheen scheepswerf De Biesbosch gevestigd. Op een voormalige scheepshelling aan de rivier De Merwede wordt momenteel het Wervenpark aangelegd. De geleidelijke overgang van land naar water en de wisselende waterstanden van de rivier zijn de basis voor een natuurlijke vegetatie en daarmee nieuw leefgebied voor vogels, vissen, amfibieën en insecten. Het Wervenpark kan de eerste stap zijn in de omvorming van oevers langs de Merwede, Maas en Noord tot regionaal getijdepark.

MENS & NATUUR

Een groot deel van het Nederlandse landschap is gevormd door een combinatie van natuurlijke krachten en menselijk ingrijpen. Maar er is waarschijnlijk geen regio waar het ‘bouwen met de natuur’ zo’n sterke cultuur is geworden als in de Drechtsteden. De bijzondere ligging op de overgang van rivieren naar delta en een geschiedenis van overstromingen vanuit zowel de rivieren als de zee bracht de inwoners tot vindingrijke aanpassingen aan hun huizen en land, en steeds weer nieuwe economische activiteiten die gebruik maakten van het water. De dijklinten die nog steeds op alle eilanden aanwezig zijn, het watersysteem van de Alblasserwaard met de bekende molens, de inpolderingen, de visserij en het biezen en riet snijden in de Biesbosch, de houtindustrie, de scheepsbouw, de scheepssloperijen, de binnenvaart, de baggersector.

Een aantal recente gebiedsontwikkelingen laten zien hoe opnieuw betekenis wordt gegeven aan bouwen met de natuur in de Drechtsteden:

Sophiapolder - van landbouweiland tot zoetwatergetijdemoeras
De Sophiapolder, een oude zandbank in de rivier De Noord die rond 1850 werd ingepolderd, werd in 2011 ontpolderd t.b.v. natuurontwikkeling, als compensatie voor de aanleg van de Betuwelijn.
Tegenwoordig is het natuureiland vooral het domein van vogels en is op beperkte tijden te bezoeken per boot.

Plan Tij - nieuwe woonwijk in getijdelandschap, voormalige aanwaspolder
In 2000 schreef de gemeente Dordrecht een prijsvraag uit voor de ontwikkeling van 96 woningen op de locatie van een voormalige atletiekbaan in een buiten de hoofdwaterkering gelegen polder. In het winnende plan is de dijk doorgegraven zodat eb en vloed van de rivieren het Vlij en het Wantij terug in het gebied komen. Resultaat is een zoetwatergetijdelandschap van water, biesbos en landtongen met paalwoningen. Kan Plan Tij een typologie worden die navolging krijgt op andere plaatsen in de regio?

Wervenpark - transformatie van oude scheepshelling naar biodivers stedelijk getijdepark
Op de punt van de Staart, een buitendijks gelegen eiland in Dordrecht, wordt een nieuwe stadswijk ontwikkeld, Stadswerven. In het gebied was voorheen scheepswerf De Biesbosch gevestigd. Op een voormalige scheepshelling aan de rivier De Merwede wordt momenteel het Wervenpark aangelegd. De geleidelijke overgang van land naar water en de wisselende waterstanden van de rivier zijn de basis voor een natuurlijke vegetatie en daarmee nieuw leefgebied voor vogels, vissen, amfibieën en insecten. Het Wervenpark kan de eerste stap zijn in de omvorming van oevers langs de Merwede, Maas en Noord tot regionaal getijdepark.

– Judit Bax, gemeente Dordrecht

PILOT 4

HYBRIDE LANDSCHAP



Meten en ontwerpen aan het stad-land continuüm

PILOT IN GELDERLAND
TU Delft: Steffen Nijhuis (projectleider), Frits van Loon, Michiel Pouderoijen
Provincie: Mark Kemperman
Nijmegen: Han Derckx
Arnhem: Thor Smits



Fig. 1: Stadsrandgebied in de regio Arnhem-Nijmegen

Gelderland is een regio met bijzondere landschappelijke kwaliteiten. De Veluwe, het Rivierengebied met haar stuwwallen en het coulissenlandschap in de Achterhoek zijn landelijk bekend. Ook het stedelijke landschap mag er zijn, met Hanzesteden, de campus van Wageningen en de bruisende binnensteden van Arnhem en Nijmegen met de Nevengeul bij Lent. Toch worden de kansen die het landschap biedt voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat nog onvoldoende benut. Zeker, blijkt nu, waar het gaat om landschappen die zich niet laten indelen in termen van stad of land. Door de opgezette methodiek werd dit onderzoek juist met haar blik naar deze hybride landschappen gestuurd. Zo zijn er wel 150 nieuwe categorieën uit het stad-land continuüm te herleiden: stadsrandzones, overgangsgebieden, tussenland, volkstuincomplexen, rommelzones. Het zijn misschien vaak kleine gebieden, maar samen vormen ze wel 28% van de regio. Vergeet dus vanaf nu je vastomlijnde ideeën over het begrip stad en land en kijk mee met wat zich aandient, als je met een open visie het landschap opnieuw analyseert.

Het doel van ons onderzoek is het vinden en onderbouwen van aanknopingspunten voor de versterking van stad-land relaties en ontwikkeling van een aantrekkelijk, toegankelijk landschap waar cultuurhistorie, natuur en gebruik elkaar versterken. Centraal staat het in beeld brengen van omgevingskwaliteiten in het stad-land continuüm. Dit continuüm vatten we op als een palet van hybride landschappen waar naast verschillende verhoudingen rood en groen, functiemenging, overgangszones, knopen, relicten, restruimten, en onduidelijke grenzen de hoofdrol spelen. Omdat ze een belangrijk deel van een regio beslaan, zijn er veel aanknopingspunten om hier landschappelijke kwaliteiten te ontwikkelen die bijdragen aan een gunstig vestigingsklimaat.

Na de beschrijving van onze onderzoeksmethode, analyseren we het stad-land continuüm in de regio Arnhem-Nijmegen (grondgebied voormalige Stadsregio Arnhem-Nijmegen). Aan de hand van twee deelgebieden binnen deze regio worden kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden nader praktisch onderzocht.

Het onderzoek is in twee stappen uitgevoerd. Eerst is in de regio Arnhem Nijmegen een GIS analyse uitgevoerd. Dit resulteerde in een kaart met 150 categorieën van het stad-land continuüm. Vervolgens zijn de karakteristieken uit de regionale analyse gebruikt om in twee deelgebieden ruimtelijke ontwerp- en ontwikkelprincipes op te stellen. We bekijken de landschappen Arnhem-Schelsmeweg en Nijmegen-Elshof.

“28% van de regio blijft onder de beleidsradar omdat ze in de traditionele stedelijke of landschappelijke classificaties niet voorkomen. Uit onderzoek blijkt dat juist deze kleinschalige en heterogene gebieden op lokaal niveau meestal een zeer belangrijke functie vervullen en op ruimtelijk, sociaal, ecologisch en cultuurhistorisch terrein veel aanknopingspunten bieden voor ontwikkeling en inbedding.”

STEFFEN NIJHUIS, ONDERZOEKER TU DELFT

ONDERZOEKSMETHODE

Het onderzoek bestaat uit twee onderdelen die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn:

Analyse stad-land continuüm

Het in beeld brengen van omgevingskwaliteiten in het stad-land continuüm, met als voorbeeld regio Arnhem-Nijmegen. Geavanceerde GIS analyses worden ingezet voor landschapskarakterisering, met nadrukkelijke aandacht voor overgangszones in stad en land om grip te krijgen op stad-land relaties en hun potenties voor de ontwikkeling van ruimtelijke, sociale en ecologische kwaliteiten.

Identificeren van ruimtelijke kwaliteiten, ontwerpprincipes en toepassingsmogelijkheden: Benoemen ruimtelijke kwaliteiten en ontwerpprincipes op basis van voorbeelden en literatuurstudie.

Concreet vertaalt deze aanpak zich in een systematische analyse van het stad-land continuum. Het hybride karakter van het landschap wordt in beeld gebracht. Door het 1) visuele karakter en gebruik te bepalen, 2) hoeveelheden en functiemenging te meten, 3) te classificeren en te valideren door veldwerk. Dit resulteert in gedetailleerde analysekaarten met karakterisering stad-land continuüm voor de regio als geheel.

Vervolgens zijn twee verschillende deelgebieden nader onderzocht, één aan de noordrand van Arnhem en één in zuidwest Nijmegen. Geanalyseerd zijn de gebiedseigen ruimtelijke, sociale en ecologische kwaliteiten en de mogelijkheden voor de versterking daarvan (Figuur 2). De bevindingen zijn getoetst in gesprekken met een vertegenwoordiger van de gemeente Arnhem, de gemeente Nijmegen en van de provincie Gelderland.

Analyse van het Stad-land continuüm

Het stad-land continuüm is geanalyseerd met behulp van een gridcelanalyse. In een raster van vierkanten van 100 x 100m zijn GIS-metingen verricht aan hoeveelheden en verhoudingen open-dicht landschap en aard van de opgaande elementen (rood-groen), met als basis een recent digitaal topografisch bestand 1:10.000 (Top10NL2016). Dit resulteerde in zes klassen die het visueel-ruimtelijke karakter weergeven. Op deze wijze is ook het digitale bestand bodemgebruik 1:10.000 (BBG2016) geanalyseerd. Dit resulteerde in vijfentwintig klassen die het type grondgebruik en functiemenging weergeven (figuur 3).

Om het stad-land continuüm te karakteriseren zijn vervolgens het visuele karakter en grondgebruik van het landschap met elkaar in verband gebracht (Figuur 4). De resultaten zijn geclassificeerd in honderdvijftig klassen (Figuur 5). De onderscheiden klassen kennen een verschillende mate van heterogeniteit in een spectrum van zeer heterogeen tot zeer homogeen. In dat opzicht kent elke klasse dus een verschillende mate van 'hybriditeit' en is opgebouwd uit een palet van ongelijke landschapselementen of -kenmerken die er verschillend uitzien en verschillend worden gebruikt (Figuur 6). Zodoende wordt het stad-land continuüm dus zichtbaar als een hybride landschap bestaand uit een spectrum van honderdvijftig variaties met elk een eigen visueel-ruimtelijke en gebruiks-karakteristiek. Aan de naamgeving van de klassen wordt nog gewerkt, maar de klassen zelf zijn gekalibreerd en gevalideerd door veldbezoeken. Verder onderzoek zal moeten uitwijzen of de classificatie verfijnd of vereenvoudigd moet worden.

Op basis van de verschillende mengverhoudingen is het ook mogelijk de verhoudingen rood-groen in beeld te brengen (Figuur 7) of de mate van heterogeniteit (Figuur 8).

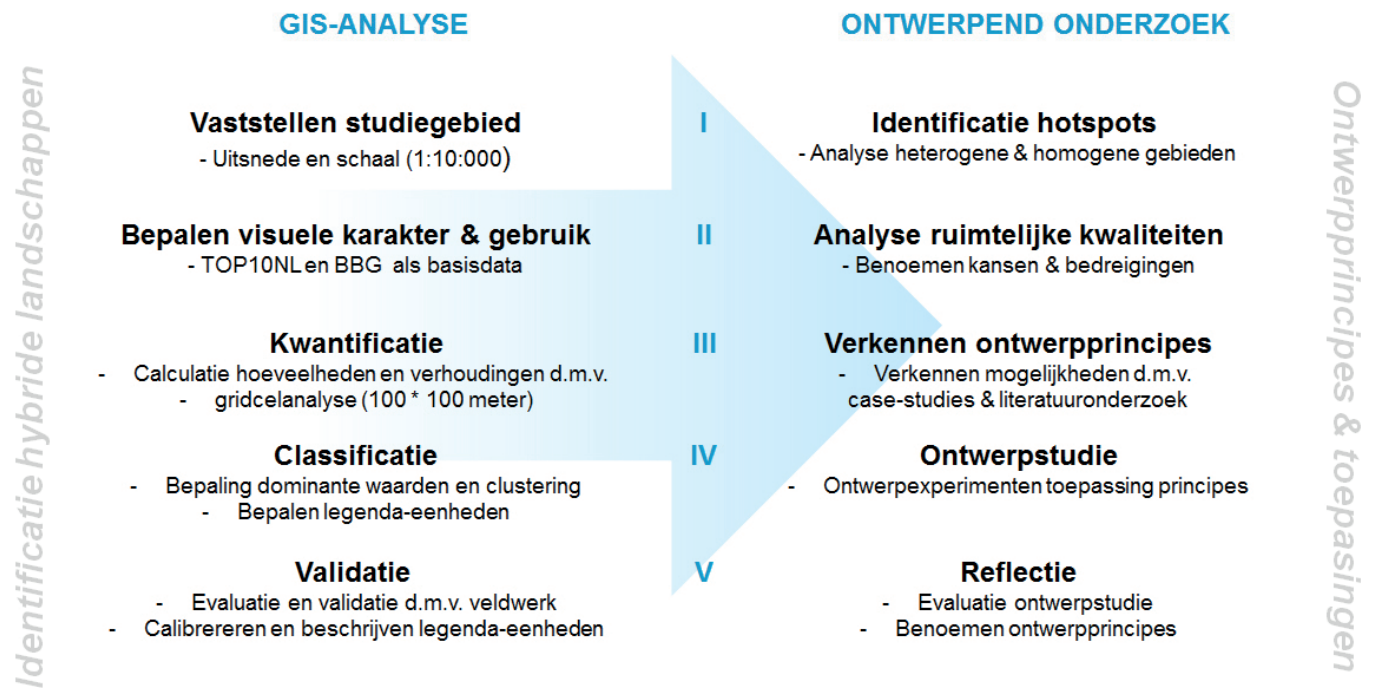


Fig. 2: Onderzoeksmethode

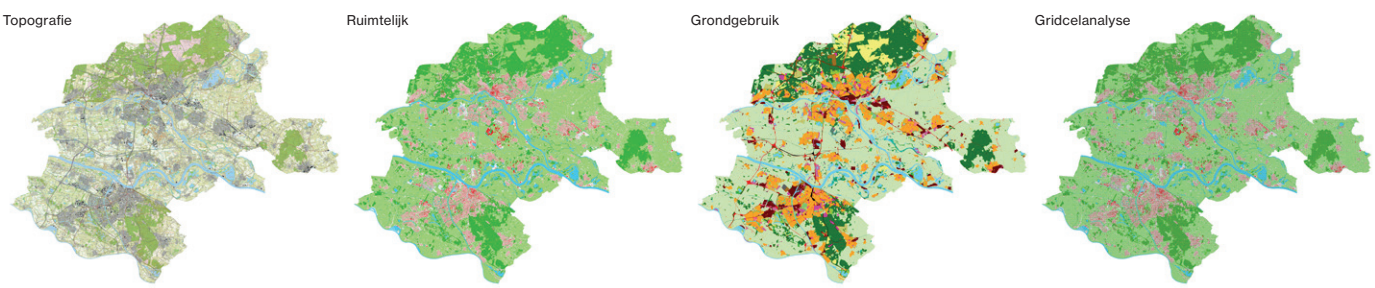


Fig. 3: Analyse van het digitale bestand bodemgebruik, resulterend in vijfentwintig typen grondgebruik en functiemenging

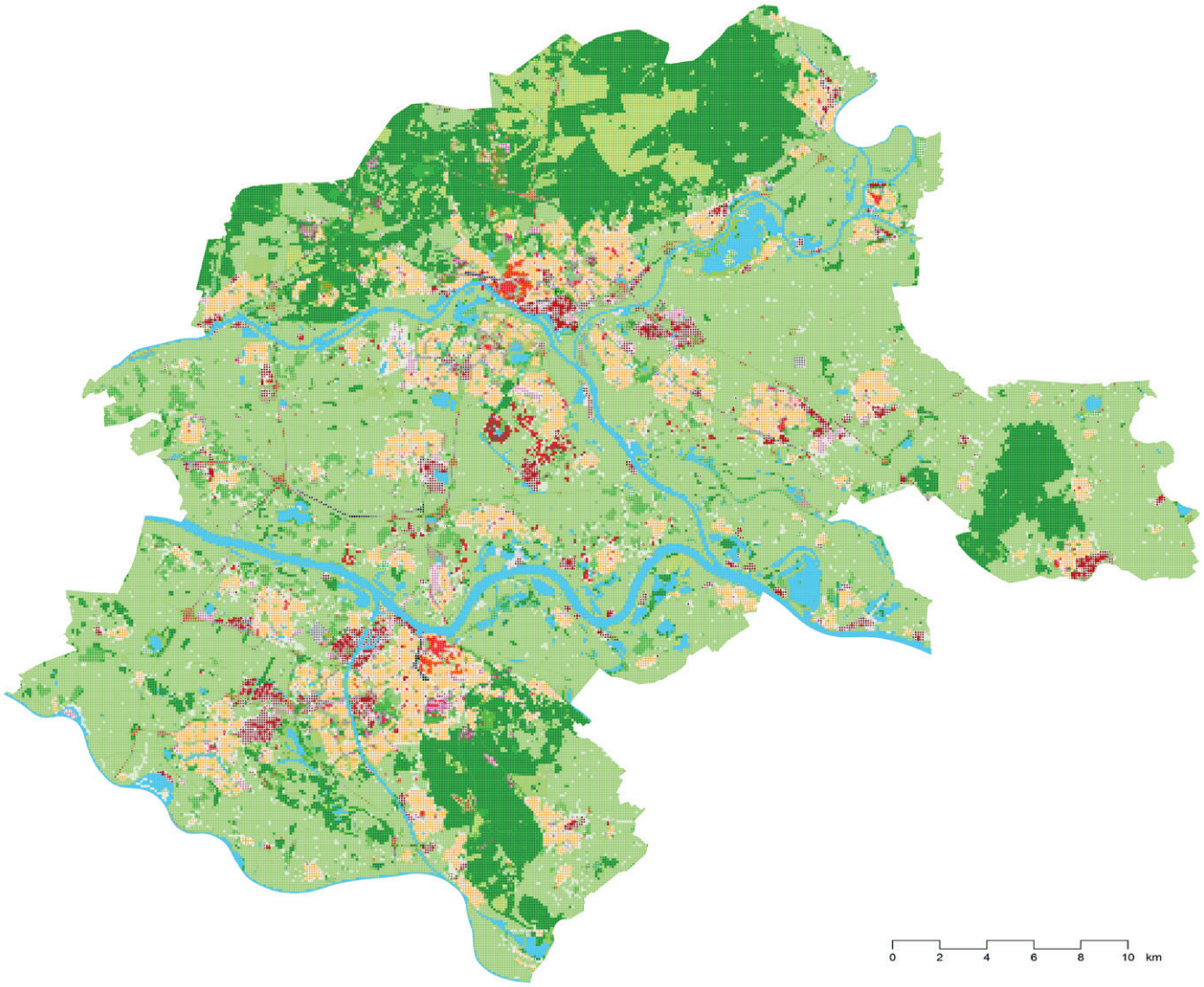


Fig. 4: Hybride landschap. Visueel karakter en grondgebruik van het landschap zijn met elkaar in verband gebracht

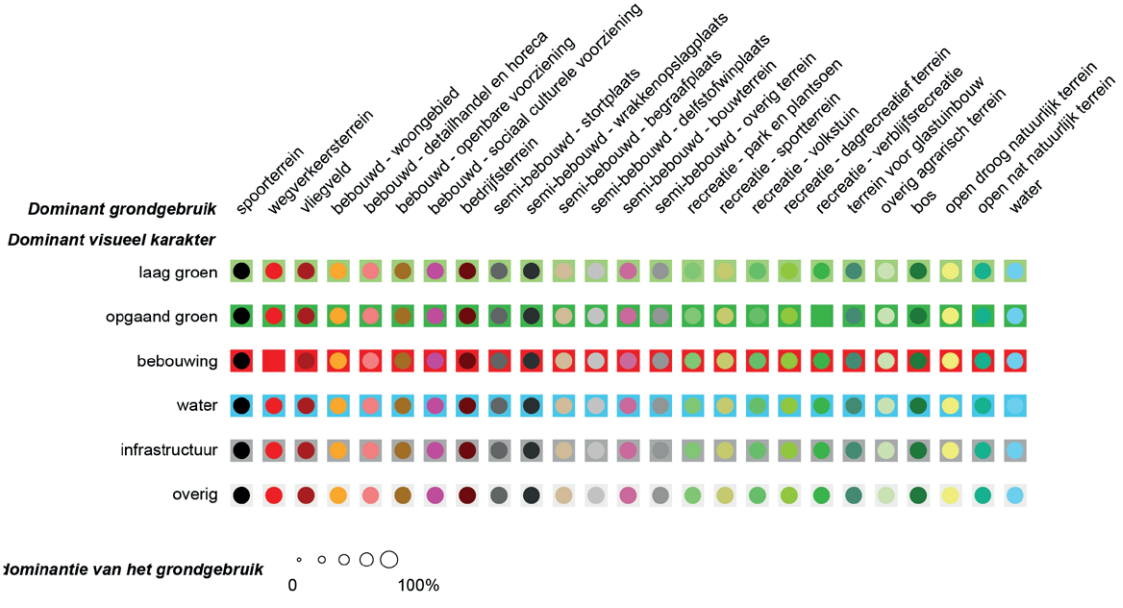


Fig. 5. Classificatie van de analyse in hondervijftig klassen

De overzichtskaart maakt een alternatieve lezing van het landschap mogelijk. Hierdoor kunnen stadsrandzones gekarakteriseerd worden (Figuur 9), maar ook overgangsgebieden, tussenland, volkstuincomplexen, rommelzones, et cetera geïdentificeerd. Het blijkt meestal om kleinere gebieden te gaan, maar tezamen beslaan ze wel 28% van de regio (Figuur 10).

ONDER DE RADAR

Dergelijke gebieden blijven meestal onder de radar van het (regionale) beleid voor landschaps- of stadsontwikkeling omdat ze in de traditionele stedelijke of landschappelijke classificaties niet voorkomen of als marginaal worden bezien[1]. Daar de analyse aangeeft dat bijna een derde van de regio juist bestaat uit deze kleinere gebieden met een grote heterogeniteit, waarbij het onderscheid stad of land moeilijk te maken valt, zijn hier grote kansen voor de versterking van omgevingskwaliteit en de verbinding tussen stad en land. Uit onderzoek blijkt dat deze gebieden op lokaal niveau meestal een zeer belangrijke functie vervullen en op ruimtelijk, sociaal, ecologisch en cultuurhistorisch terrein veel aanknopingspunten bieden voor lokale ontwikkeling en regionale inbedding. Het biedt bijvoorbeeld mogelijkheden voor 'organische gebiedsontwikkeling' met nieuwe typen initiatiefnemers en een kleinschalige aanpak welke de diversificatie van het landschap stimuleert[2]. Of kijk naar de mogelijkheden voor de ontwikkeling van aantrekkelijke groene uitloopgebieden in de directe woonomgeving waar nu grote tekorten van zijn[3]. Met betrekking tot cultuurhistorie kan op wijk- en buurtniveau de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van bebouwing en openbare ruimte een grotere rol spelen. De informele ruimtelijke structuren van de stadsranden kunnen worden geduid en onderdeel worden van de planvorming. Nu worden deze vaak onvoldoende op hun cultuurhistorische waarde geschat[4]. Ook de ontwikkeling van de stadsrand en de informele ruimtelijke structuren (of schijnbaar 'onbestemde' gebieden) die zich parallel aan geplande ruimtelijke ingrepen voordoen worden onderdeel van planvorming[5]. Tot slot kunnen 'nieuwe' ecosystemen met specifieke natuurwaarden worden erkend en in een groter kader geplaatst[6].

Een lezing van het hybride landschap zoals die hier voorgesteld wordt stimuleert dus een benadering waarbij het scheppen van plekken met een duidelijke identiteit, het verbinden van mensen en gebieden, de verduidelijking van grenzen, het samenhang aanbrengen en het versterken van openbare ruimte centraal staan. In het huidige tijdsgewricht waarin participatieve trajecten en burgerinitiatieven aan gewicht winnen is het een opmaat voor minimale interventies waarbij bewoners en andere belanghebbenden samen kunnen optrekken in de verwezenlijking van een aantrekkelijke en duurzame leefomgeving met een eigen karakter. De analyse leidt tot een rijker beeld dat door ruimtelijk georiënteerde data-analyse mogelijk wordt gemaakt.

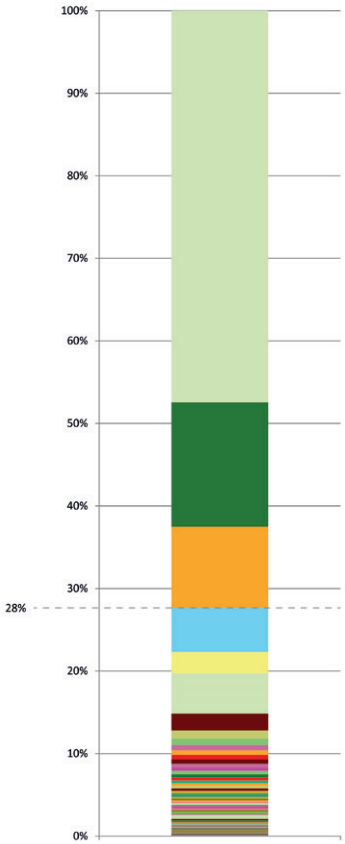


Fig. 10: Oppervlakteverhoudingen van de verschillende klassen. Rechts in de grafiek zijn de gebieden die de meeste heterogeniteit kennen (<28%). Dit zijn meestal overgangsgebieden, tussenland, rommelzones, etc.

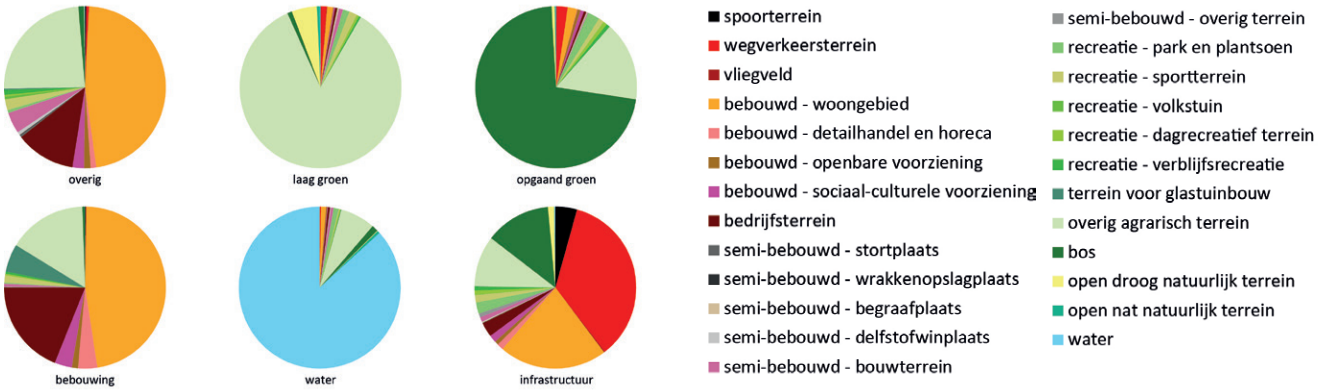


Fig. 6: Grafiek van de zes dominante visuele karakters met elk een verschillende mate van 'hybriditeit'

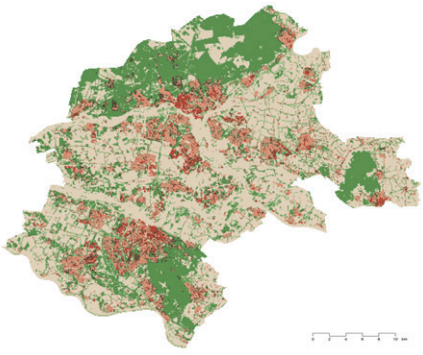


Fig. 7: Roodgroen

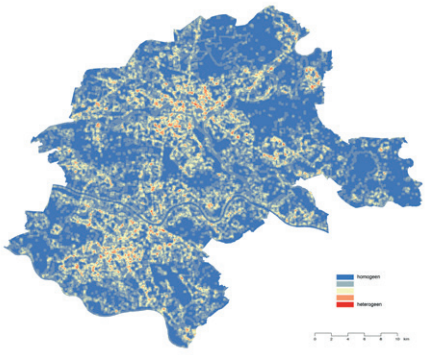


Fig. 8: Heterogeniteit

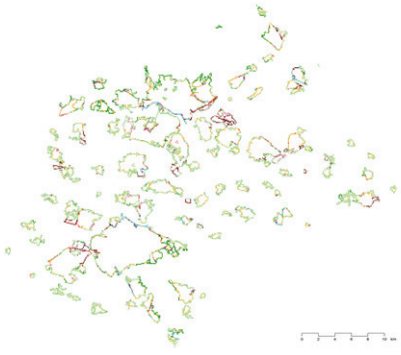


Fig. 9: Stadsrand

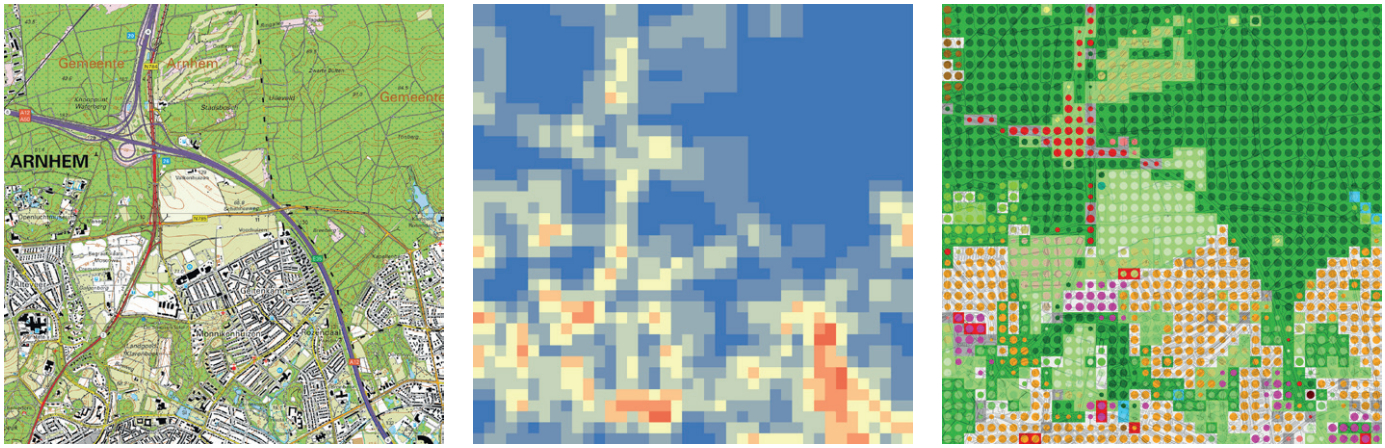


Fig. 11a: Voorbeeld 1: Arnhem - Schelmseweg. Vlnr: Kaartbeelden van topografie, heterogeniteit en 'hybriditeit'

TWEE VOORBEELDEN

We hebben twee verschillende overgangsgebieden aan de rand van Arnhem en Nijmegen gekozen om de gebied specifieke karakteristieken nader te onderzoeken. Met behulp van kaartonderzoek en veldbezoek zijn de feitelijke ruimtelijke kwaliteiten benoemd zonder daarbij de historische achtergronden in ogenschouw te nemen, of de beleidscontext. Vervolgens zijn ontwikkelingsprincipes benoemd die kunnen helpen bij: het versterken van ruimtelijke identiteit, vergroten van de toegankelijkheid, aanbrengen van samenhang, verduidelijken van grenzen en als basis kunnen dienen voor de ontwikkeling van programma, zoals natuurontwikkeling, recreatie en stadslandbouw.

Voor deze studie zijn gebieden gekozen die illustratief zijn voor twee typen overgangen in het stad-land continuüm en een verschillende mate van heterogeniteit kennen (Figuur 11a en b). In Arnhem het gebied rondom de Schelmseweg, die in principe een duidelijk herkenbare stadsrand vertegenwoordigt, maar door een sportcomplex onderbroken wordt waardoor een rafelrand ontstaat. Aanpalend is een duidelijk afgebakende open ruimte met enkele boerderijen die de ruimte doorbreken. In Nijmegen-Elshof gaat het om een onduidelijke overgangszone die bestaat uit verschillende deelgebieden met elk een eigen karakter.

VOORBEELD 1

Arnhem-Schelmseweg

Het gebied rond de Schelmseweg heeft een tamelijk homogeen karakter met grofweg wonen aan de zuidzijde van de weg en een agrarische gebied aan de noordzijde. Het ligt op Arnhems grondgebied, ingebed tussen Arnhem en de Veluwe, omzoomd door bos in het noorden en oosten. Aan de zuid- en westzijde vormen lanen de schakel met het stedelijk gebied. De voor dit gebied typerende glooiende wijken Geitenkamp en Saksen Weimar grenzen hier direct aan, evenals Monnikenhuizen.
Rond het gebied liggen recreatieve voorzieningen zoals het Openlucht Museum en Burgers Zoo ten westen van het gebied, het Golfterrein en het Postiljonhotel ten noorden en Kasteel Rosendael ten oosten. Deze zijn goed bereikbaar door de directe aansluiting op de A12 en de aansluiting op de provinciale wegen. De lokale wegen sluiten ook goed aan op dit netwerk. Langs de gehele Noordrand van Arnhem vormt de A12 een grote fysieke barrière voor het recreatieve verbindingen vanuit Arnhem naar de Veluwe.

Ruimtelijke karakteristiek

Het gebied is een open ruimtelijke eenheid, met een groene basis. Het gebied wordt omsloten door de A12, die zich in het landschap insnijdt. Hierdoor is het probleem van de geluidsoverlast gering.

Het omsloten gebied kenmerkt zich door hoogteverschil, dat zich openbaart als een vouw. De provinciale weg vormt de entree en ligt op het laagste punt van deze vouw. Vanaf de weg omhoog kijkend maakt het een unieke ervaring, waarbij de boerderijen langs de rand de diepte-ervaring versterken en het gebied zijn agrarische uitstraling geven. Het gebied zelf wordt niet openbaar ontsloten, er zijn slechts privé landbouwpaden aanwezig.
Een tweetal elementen verstoren het ruimtelijk beeld: het sportcomplex, met gebouwen die qua maat, schaal en kwaliteit onderling en met hun omgeving verschillen, en een bomenrij vanaf de bosrand langs de A12 tot de provinciale weg. Deze verkleint de ruimtelijke werking en verbreekt de eenheid van het gebied.

Ontwikkelingsprincipes

Op basis van de voorgaande analyse worden ruimtelijke ontwikkelingsprincipes zoals benoemd op de volgende pagina voorgesteld.

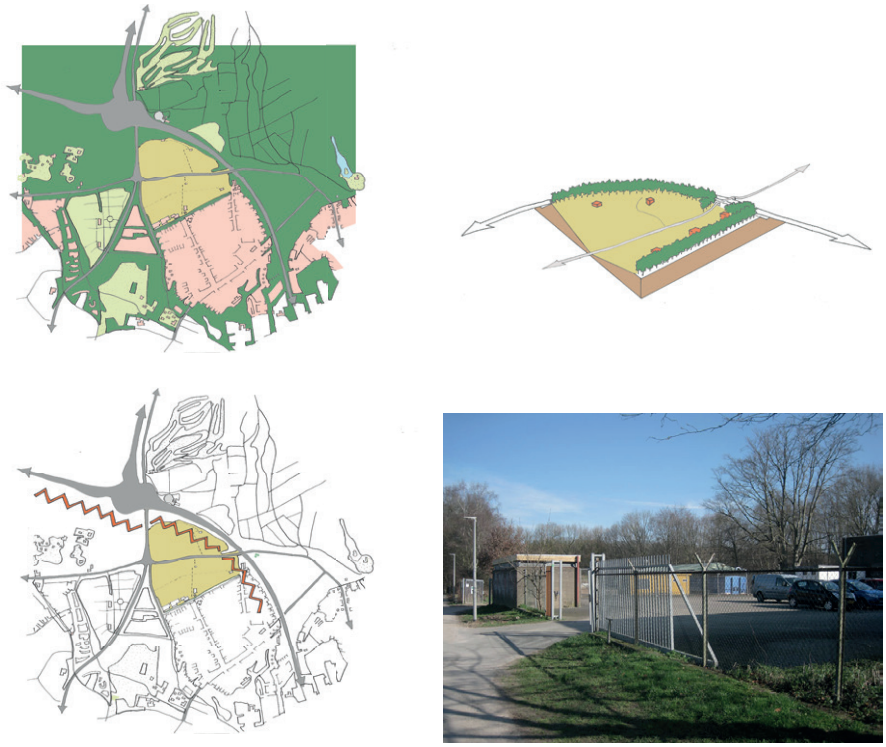
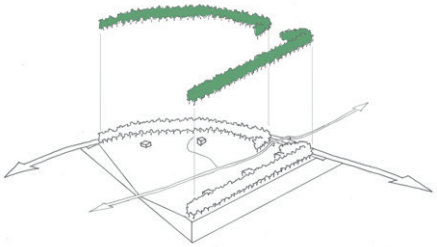


Fig. 12: Ruimtelijke structuur van het gebied en barrièrewerking van de A12

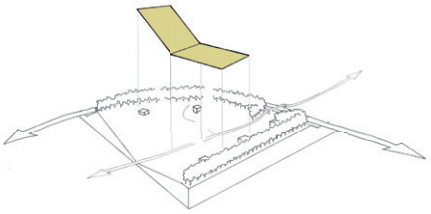
Fig. 13: Het gebied als afgebakende open ruimte en de rafelrand van sportgebouwen, hekwerk en bomenrij die de open ruimte verkleint

Principe 1: Randen versterken en samenhang aanbrengen met een eenduidig gebruik van ruimtelijke middelen en vormentaal. Hoge, grotere elementen aan de randen. Hekwerken vervangen door landschappelijke afscheidingen zoals taluds of dichte beplanting.

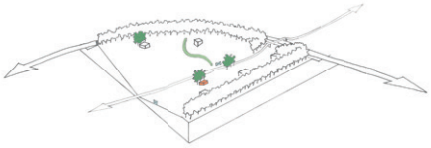




Principe 2: Accentueren van het hoogteverschil of de ervaring daarvan, door routes haaks op de hoogteverschil of plaatsing van ruimtevormende elementen parallel aan het hoogteverschil



Principe 3: Ruimtewerking versterking door het opnemen of aanvullen van solitaire landschappelijke elementen boomgroepen, wilde en/of geschoren hagen.



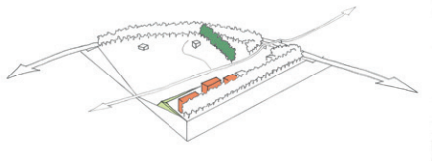


Principe 4: Ontsluiten en verbinden. Padenstelstel voor publiek toegankelijk maken of uitbreiden door gebruik te maken van de aanwezige agrarische ontsluiting of aan te sluiten bij het sportcomplex. Zodoende kan de rand meer gaan functioneren als een interface waarbij stad en land met elkaar interacteren.





Principe 5: Ontwikkelen openbare functies in stadsrand. Relatie met stedelijk gebied versterken door sociaal-culturele functies toe te voegen aan het sportcomplex en boerderijen aan de stadsrand (verbreding zoals: zorg, stadslandbouw, etc.)





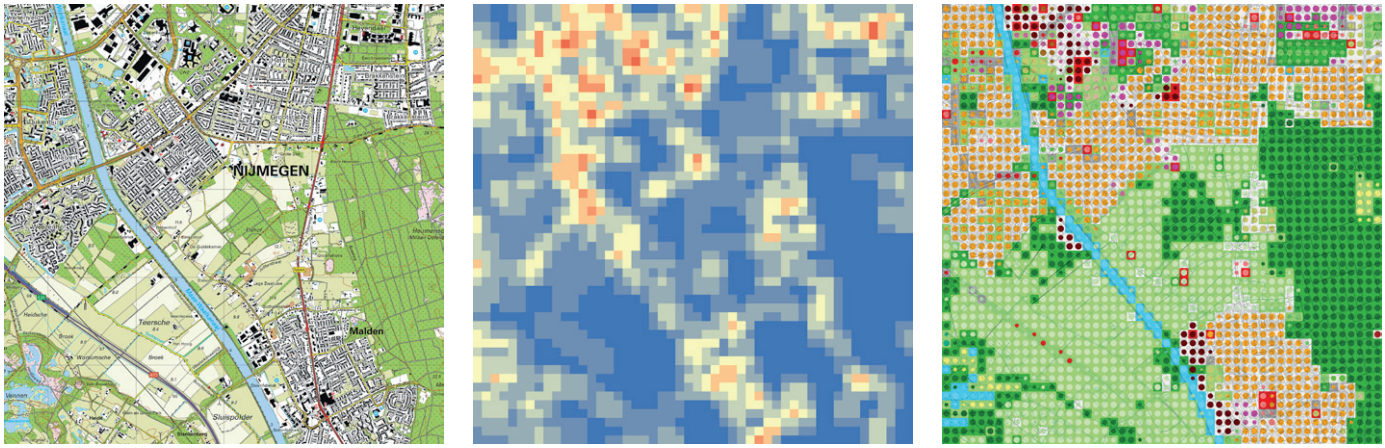


Fig. 11b: Voorbeeld 1: Nijmegen - Elshof. Vlnr: Kaartbeelden van topografie, heterogeniteit en 'hybriditeit'

VOORBEELD 2

Nijmegen-Elshof

Nijmegen-Elshof is een duidelijk omsloten overgangsgebied, heterogeen van karakter. Het ligt tussen het bosrijke Heumensoord op de heuvelrug in het oosten en het Maas-Waalkanaal en de Overasseltse en Hatertse Vennen in het westen. Direct aangrenzend aan de noordzijde liggen de Nijmeegse wijken Hatert (aan het kanaal) en Grootstal; aan de zuidzijde ligt Malden. Er is goede ontsluiting voor de auto, met dichtbij de aansluiting op de A73, met de provinciale N844 en met wijk- en buurtontsluiting. De rustige weg pal langs het kanaal vormt een belangrijke schakel voor fietsverkeer.

Ruimtelijke karakteristiek

Het gebied is duidelijk begrensd met aan de noordzijde de strakke grens met de stad, aan de oostzijde de verspringende bosrand, aan de zuidzijde de fijnkorrelige dorpsrand, en westelijk het kanaal. Daarbinnen ligt een afwisselend kleinschalig landschap met lanen, landerijen en open plekken, met het landgoed De Elshof als bosrijke kern. Het gebied loopt af van oost naar west.

De Hatertseweg, goeddeels parallel aan het kanaal, is een kleinschalig lint met diverse bebouwing, met het cultuurhistorisch waardevolle buiten Elshof, en met schoonheidssalons, boerderijen et cetera. De Hatertseweg is een goede verbinding voor lokaal en recreatief verkeer tussen Nijmegen en Malden, en wordt ook gebruikt als sluiproute.

De provinciale weg N844, met vrijliggende fietspaden, vormt een tweede lint, met grote woonkavels, sportvelden en bedrijvigheid. Deze weg is een drukke, regionale verbinding. Verdichting en verkeer verbreken de ruimtelijke en functionele samenhang tussen het Heumensoord en de Elshof nagenoeg volledig.
De duidelijke randen, de boskern en bebouwingslinten zorgen voor een ruimtelijk raamwerk dat deelgebieden definieert, met elk een zeer uiteenlopend ruimtelijk karakter en gebruik. Het karakter varieert van restruimten met sportvelden en tuincentra in het oosten, een kleinschalige coulisselandschap met open grasland met opstrekkende verkaveling in het midden, de kanaalzone met vochtminnende vegetatie en fruitteelt, tot een wat rommelige zone met een dierenasiel en school tegen de Nijmeegse stadsrand. Ter hoogte van Grootstal zien we verspreid enige woonbebouwing en veel aantrekkelijke landschapselementen zoals blokvormige boombestanden, geschoren hagen en boomgaarden.

Ontwikkelingsprincipes

Uit de analyse blijkt het overgangsgebied Nijmegen-Elshof te karakteriseren als een landschapsmozaïek met verschillende kwaliteiten. Deze kunnen worden versterkt door de ontwikkelingsprincipes zoals benoemd op de volgende pagina te hanteren.

Zoals geïllustreerd door de analyse van de twee overgangsgebieden in het stad-land continuum kon door goed te kijken naar de gebiedsspecifieke ruimtelijke karakteristieken een aantal ontwikkelingsprincipes geïdentificeerd worden voor de versterking van stad-land relaties en de ontwikkeling van een aantrekkelijk, toegankelijk landschap waar cultuurhistorie, natuur en gebruik elkaar versterken. Natuurlijk moeten de ontwikkelingsprincipes nader onderzocht worden op hun toepassingsmogelijkheden door ontwerpstudies. Om de realiteitswaarde daarvan te garanderen is het nodig lokale actoren te betrekken in een interactief proces waarbij de ontwikkelingsprincipes in de werkelijkheid neerslaan en de inhoudelijke vertaling zich ontwikkelt gedurende het gezamenlijk in-actie-zijn. In een dergelijk proces is de ruimtelijk ontwerper niet alleen degene die het proces ondersteunt, maar ook degene die ontwerpvaardigheden inbrengt om samenhang te garanderen, mogelijkheden tot integratie exploreert en ideeën verbeeldt.

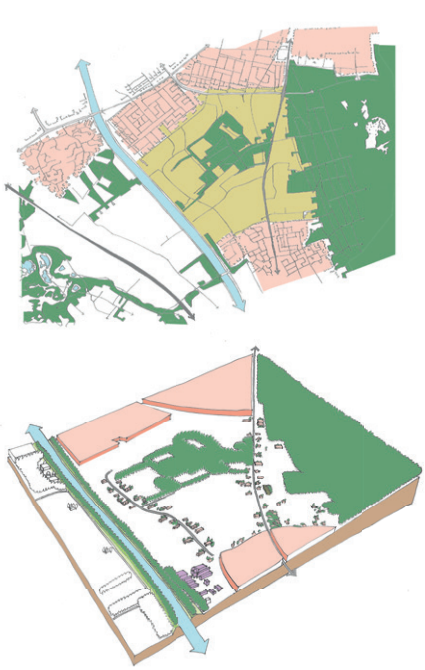
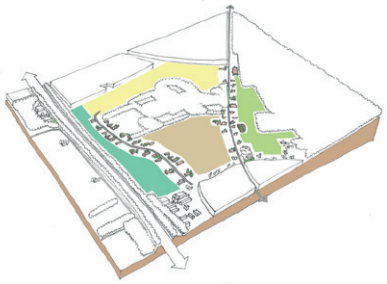


Fig. 14: Ruimtelijke structuur van het gebied - een raamwerk van afgebakende ruimten



Fig. 15: De deelgebieden hebben elk een zeer uiteenlopend karakter

Principe 1: Gebiedsspecifieke ruimtelijke opbouw van de deelgebieden als basis gebruiken voor verdere ontwikkeling. Maat en schaal van de ruimten, verhoudingen open-dicht en plaatsing van gebouwen zijn belangrijk, evenals verduidelijking rommelzone-stadsrand bij de school.



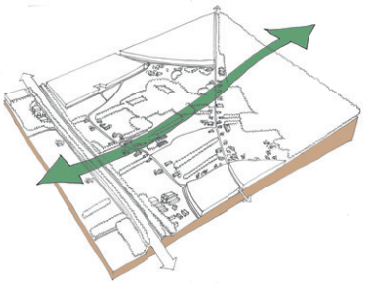


Principe 2: Cultuurhistorische elementen zoals het landgoed, de verkaveling, landschapselementen zoals bosschages, lanen en heggen, maar ook bebouwingslinten en het kanaal als identiteitsdragers versterken.



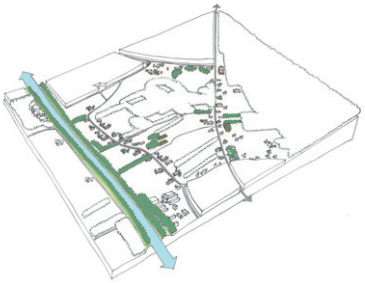


Principe 3: Ecologische gradiënt ontwikkelen. Het reliëf en verschillende hydrologische omstandigheden (bijvoorbeeld aanwezigheid kwel) bieden de mogelijkheid een ecologisch gradiënt (hoog-laag, droog-nat) in oost-west richting te ontwikkelen met de daarbij behorende specifieke natuurwaarden.



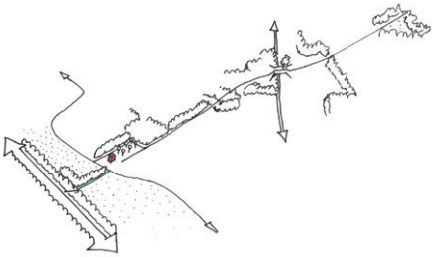


Principe 4: Ontwikkelen recreatieve verbinding in oost-west richting (Heumensoord-kanaalzone). Deze route volgt het natuurlijke gradiënt en maakt deze beleefbaar.

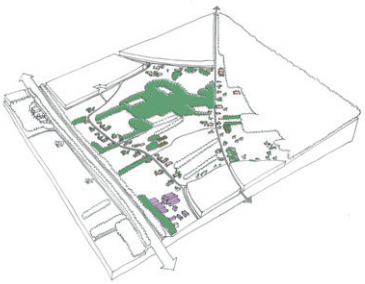




Principe 5: Versterken recreatieve verbindingen in noord-zuid richting. Doorgaand autoverkeer Hatertseweg verminderen, langzaam verkeer stimuleren. Kanaalzone als belangrijke stad-land verbinding verder ontwikkelen. Toegankelijker maken buitengebied noordrand Malden.



Principe 6: Sociaal-culturele functie van het landgoed versterken door recreatief medegebruik (bijvoorbeeld ontwikkeling restaurant of B&B), educatie, kunst et cetera.



Principe 7: Verbreding landbouw: nieuwe vormen van (stads-)landbouw stimuleren die landschap versterken en recreatieve waarde verhogen.



AANBEVELINGEN

Deze alternatieve lezing van het landschap opent een nieuw perspectief op het stad-land continuüm, genuanceerder dan de oude stad-land dichotomie die het ruimtelijk beleid nog steeds domineert. Daarmee is het een aanjager van de discussie de mogelijkheden en kwaliteiten van onderbelichte landschappen zoals overgangszones, tussenland, en restruimten.

Naast verschillende verhoudingen rood en groen, spelen aspecten als functiemenging, verknoping, relicten en onduidelijke grenzen hier vaak een grote rol. Toch, of juist, hebben deze hybride landschappen een belangrijke sociale, ecologische en cultuurhistorische betekenis, met specifieke waarden die verwijzen naar de geschiedenis van de plek, bijzondere flora en fauna herbergen, en ruimte bieden voor informeel ruimtegebruik en buurtinitiatieven. Een kwaliteitsslag in deze veel voorkomende gebieden draagt sterk bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor inwoners en bedrijven.
Een dergelijke benadering van het landschap stelt de eigenheid van de plek centraal. Het stelt ons in staat de identiteit van specifieke plekken te herkennen, onderkennen en versterken. Het kan ook de opmaat zijn voor uitgekiende, effectvolle ingrepen op microniveau. Ook kan het de ontwikkeling van multifunctionele ruimte bevorderen, met plaats voor verschillende gebruiksvormen en leefstijlen. Ruimtelijk gaat het aan de ene kant om samenhang aanbrengen door aanhelen of versterken, aan de andere kant om verduidelijken van grenzen en diversificatie. Tot slot stimuleert het participatieve planvorming waarin betrokken en relevante actoren hun plek voor het eerst of opnieuw definiëren.

Naast de regiospecifieke inzichten over de aard en heterogeniteit-homogeniteit van hybride landschappen in het stad-land continuüm en een analyse van plekspecifieke kwaliteiten laat het onderzoek zien dat het mogelijk is te meten aan ruimte. Het gaat er daarbij om de karakteristieken van het stad-land continuüm systematisch en objectief in beeld te brengen als basis voor planning, beleid en ontwerp.

Door gebruik te maken van de rekenkracht van computers is het mogelijk om grip te krijgen op complexe vraagstukken en deze inzichtelijk te maken ten behoeve van ruimtelijke ontwikkeling. De methodiek ondersteunt de beweging naar meer samenhang in ons omgevingsbeleid.

“Hybride Landschap jaagt de discussie aan over overgangszones, tussenland, en restruimten. Naast verschillende verhoudingen rood en groen spelen functiemenging, verknoping, relicten en onduidelijke grenzen hier een rol.”

STEFFEN NIJHUIS, ONDERZOEKER TU DELFT

NOTEN

1. Zie ook: Frijters, E., et al. (2004). Tussenland. Rotterdam: NAi Uitgevers.

2. Buitelaar, E. et al. (2012). Vormgeven aan de spontane stad: Belemmeringen en kansen voor organische stedelijke herontwikkeling. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

3. Busser, M., Golen, B. & Gijsbertse-Lanting, H. (2003). Balansboek rood-groen. Den Haag: Stichting Recreatie.

4. Hereijgers, A. (2001). Wikken en wegen in waardevolle wijken: Werkboek. Amsterdam: De Lijn.

5. Lampugnani, V.M. & Noell, M. (eds.) (2007). Handbuch zum Stadtrand: Gestaltungsstrategien für den suburbanen Raum. Basel: Birkhäuser.

6. Hobbs, R.J. (2014). Novel ecosystems: Intervening in the new ecological world order. Chichester: Wiley-Blackwell.



PILOT 5

MOOI SNEL



Metropolitane fietsinfrastructuur van topkwaliteit

PILOT IN METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG
Vereniging Deltametropool: David Dooghe, Mariana Faver Linhares, Gertie van den Bosch, Merten Nefs
Wageningen Economic Research: Ernst Bos
Provincie Zuid-Holland: Helmut Thöle, Diederik Braat en Wil de Moor
MRDH: Linda Frinking, Eric de Bruijn en Ron van Noortwijk
Fotografie: Ruud Slagboom



Fig. 1: Snelfietsroute in Zuid-Holland

De zogenaamde Hollandse Banen zijn aantrekkelijke brede lanen met comfortabel wegdek en duidelijke bewegwijzering. Beleving van de landschappen en routes staat centraal, maar ook de betere bereikbaarheid van de regio in combinatie met de e-bike, en het stimuleren van een gezonde levensstijl. Fietsinfrastructuur speelt een belangrijke rol in de omschakeling naar een nieuwe economie in de Zuidelijke Randstad, omdat in de kenniseconomie de bereikbaarheid en kwaliteit van woon- en werklocaties en voorzieningen cruciaal is. Om het economisch vestigingsklimaat te versterken heeft de Metropoolregio Rotterdam Den haag (MRDH) in 2015 een lange termijn perspectief op het landschap opgesteld, met als doel de fysieke en mentale relatie tussen stad en landschap te verbeteren.

Een belangrijke stelling uit deze studie was dat die relatie kan worden verbeterd door fietspaden die de historische kernen, werklocaties, woonwijken, voedselvoorziening en andere economische ontwikkelingen in het cultuurlandschappen logisch en op een aantrekkelijke manier met elkaar verbinden. De integratie met het recreatieve netwerk is lastig, omdat deze in nu vaak nog apart gepland en gefinancierd worden. Hoe kan het bestaande netwerk worden opgewaardeerd tot een metropolitaan fietsroutenetwerk van topkwaliteit? Hoe krijgen ze dat in het buitenland voor elkaar? Wat kost het en wat levert het de maatschappij op?

Deze pilot bouwt voort op de studie ‘Landschap als vestigingsklimaat’ en de eerste uitwerking van de ‘Hollandse Banen’ uit 2016. Met als doel, verbindingen op te schalen en te verweven tot een metropolitaan fietsroutenetwerk met lange afstandsverbindingen met allure. Er heerst breed consensus dat investeringen in de fietsbereikbaarheid van woon- en werklocaties en van voorzieningen no-regret maatregelen zijn.

HET KAN

In de concurrentie met de klassieke investeringen in wegen en OV is de financiering van fijnmazige infrastructuur waaronder de Hollandse Banen nog een grote uitdaging. Dit leidt automatisch tot de vraag wat de verhouding tussen kosten en baten is van deze investering. Waar liggen de baten van aantrekkelijke (fiets)routes met metropolitane allure? En hoe zijn dergelijke netwerken in het buitenland tot stand gekomen? In deze pilot is het gebruik van het huidige netwerk globaal geanalyseerd. Daarnaast is uit buitenlandse voorbeelden een waaier van profielen en ontwerpoplossingen verzameld, als een eerste stap richting de kwaliteitsuitgangspunten voor de Hollandse Banen. Een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) ondersteunt vervolgens de beleidsbeslissingen.

We concluderen dat het met de huidige sectoraal gescheiden beleidsaanpak, van recreatie en verkeer, lastig is om het beoogde netwerk te realiseren, terwijl de urgentie van hoogwaardige metropolitane fietsinfrastructuur hoog is. In buitenlandse steden blijkt het wél mogelijk om kwalitatief hoogwaardige fietsinfrastructuur te realiseren. En uit een lopende maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) blijkt dat dergelijke routes snel worden terugverdiend. In twee test-tracés leren we door te doen en kijken we naar een integrale aanpak van utilitaire en recreatieve fietsinfrastructuur:

1. Een snelfietsroute van Den Haag naar Rotterdam via Delft. Hier, in het hart van de metropoolregio, moet metropolitane fietsinfrastructuur bijdragen aan maatschappelijke opgaven, zoals bereikbaarheid en gezondheid;

2. Het Trambaanpad, een fietspad op het tracé van een oude tramverbinding op eiland Voorne-Putten, ten zuiden van Rotterdam. Hier is metropolitane fietsinfrastructuur een aanjager voor economische ontwikkeling van het landelijke gebied (recreatie en toerisme), die de landschappelijke structuur versterkt en het eiland verbindt met de stad via o.a. de metro van Spijkenisse.

“Synergie tussen bereikbaarheid en aantrekkelijkheid/ recreatief gebruik is cruciaal, omdat de recreatieve sector niet voldoende middelen heeft om een hoogwaardige inrichting, zoals de Hollandse Banen, te bekostigen.”

TOPKWALITEIT

Hollandse Banen verbinden de mooiste en bruisende plekken en cultuurhistorische structuren in de stad met de landschappelijke rijkdom van kust, delta, en het groene hart. Dit biedt kansen voor een duurzame economische ontwikkeling, die het landschap kan ontsluiten en versterken, zoals beoogd wordt in de programma's van de Landschapstafels. Het fietsnetwerk van topkwaliteit moet een belangrijke bijdrage leveren aan zowel de bereikbaarheid als de kwaliteit van de leefomgeving. Beide staan onder hoge druk in de metropoolregio Rotterdam Den Haag, door de opgave van ca. 230.000 nieuwe woningen tot 2050. In Nederland verloopt de realisatie van een fietspad via het beleidsveld Verkeer. De aanleg van recreatieve routes vallen in het domein van het beleidsveldveld groen en recreatie, dit betreft veelal het aangeven van de route met (knooppunten)bordjes of als themaroute. De Hollandse Banen overlappen (deels) met snelfietsroutes en Fietsknooppuntenroutes. De overlap is gunstig omdat kosten kunnen worden gedeeld. Tegelijkertijd is het in het sterk verstedelijkte Zuid-Holland ook een uitdaging om de ruimte te vinden om de routes veilig uit te voeren. De vervoersautoriteit van de MRDH maakt in het kader van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid momenteel een analyse van het fietsnetwerk om te komen tot een Metropolitaan Fietsroutenetwerk dat in eerste instantie is gericht op het verbinden van de economische hotspots in de regio. Synergie tussen bereikbaarheid en aantrekkelijkheid/ recreatief gebruik is cruciaal, omdat de recreatieve sector niet voldoende middelen heeft om een hoogwaardige inrichting, zoals de Hollandse Banen, te bekostigen.

Het netwerk van topkwaliteit ontstaat door de synergie van:
- Snelfietsroutes
- Recreatieve Routes
- Kunstwerken
- Utilitaire fietspaden
- Stedelijke fietsnetwerken
- Koppeling met openbaar vervoer, stallingen en parkeerplaatsen



Fig. 2: Kaartbeeld van de Hollandse Banen, beeld: West8



Fig. 3: Trambaanpad, een fietsroute op het tracé van een oude tramverbinding op eiland Voorne-Putten, beeld: West8


Fig. 4: Nieuw ontwerp voor de Coolsingel in Rotterdam, waarbij fietsinfrastructuur wordt gekoppeld aan beleving, beeld: West8

"We hebben een kwalitatieve ambitie op logische lange lijnen die kerngebieden en landschappen met elkaar verbinden. Het gaat om aanpassing, bundeling, opschaling en verweving die leidt tot een netwerk van allure."

HELMUT THÖLE, PROVINCIE ZUID-HOLLAND

INTERNATIONAAL PERSPECTIEF

In verschillende metropolen wereldwijd heeft het toevoegen van fietsverbindingen bijgedragen aan de verbetering van mobiliteit, gezondheid en de leefomgeving. De succesfactoren voor deze verbetering worden nader tegen het licht gehouden. De volgende stedelijke fietsnetwerken van hoge kwaliteit zijn onderzocht: de Cycle Super Highways in Londen, het Toronto Bike Plan en Toronto Islands Cycling Circuit, Vélib bicycle sharing en de Seine Boulevard in Parijs, en het bijzondere fietsnetwerk in Kopenhagen. Daarnaast zijn enkele grootschalige regionale fietsnetwerken bekeken: de snelfietsroutes tussen de grote stedelijke kernen van de Vlaamse Ruit, de Toronto Greenbelt Trails en San Francisco Bay Trail.

Door de verschillende doelstellingen zijn de genoemde metropolitane fietsnetwerken anders georganiseerd, gefinancierd en ontworpen. Wat ze allemaal gemeen hebben is de keuze voor een stevig profiel (vanaf 3 meter breed) en een voorrangspositie in het verkeerssysteem. In steden die recent zijn begonnen met het aanleggen van fietsinfrastructuur, zoals Londen en Toronto, is de aanpak eenvoudig: één autorijbaan wordt opgeofferd voor een fietspad in twee richtingen. In de San Francisco Bay Trail werkt men met een standaard profiel van 3 meter, glooiend langs de randen van de baai. In Toronto is er een duidelijke scheiding tussen het stadsgrid, én de meer recreatieve trails die door de stedelijke ravijnen meanderen. Het Vlaamse netwerk heeft ook een standaard profilering en wordt plaatselijk goed gekoppeld aan het OV-systeem. Het profiel van de fietspaden in Kopenhagen varieert sterk, maar de felle kleur zorgt voor visuele continuïteit. In de meeste steden mag men de fiets ook meenemen in het OV buiten de spits.

In Toronto mogen fietsers gratis hun fiets meenemen op TTC busroutes. Voertuigen hebben speciale fietsenrekken voorop, wat een zeer fietsvriendelijk imago oplevert. In de trein mag de fiets ook mee, maar dat is erg duur (25 Canadese dollars). San Francisco heeft een vergelijkbaar fietsenreksysteem op de bus (Muni), in het geval van oude trams mag je alleen een vouwfietsje meenemen. Fietsen mogen mee in de trein, maar niet in de eerste wagon(s). In Duitsland en België is het heel normaal om de fiets mee te nemen in de trein, maar bij de snelle ICE en Thalys verbindingen mag dit niet. OV van De Lijn (Vlaanderen) staat vouwfietsen toe, en in de Kusttram met apart kaartje ook normale fietsen. In Kopenhagen is het toegestaan een fiets mee te nemen in de bus, al is daar net als in de andere steden beperkte plek voor (2 fietsen). Fietsen mogen er ook mee in de S-treinen en metro, buiten de spits.

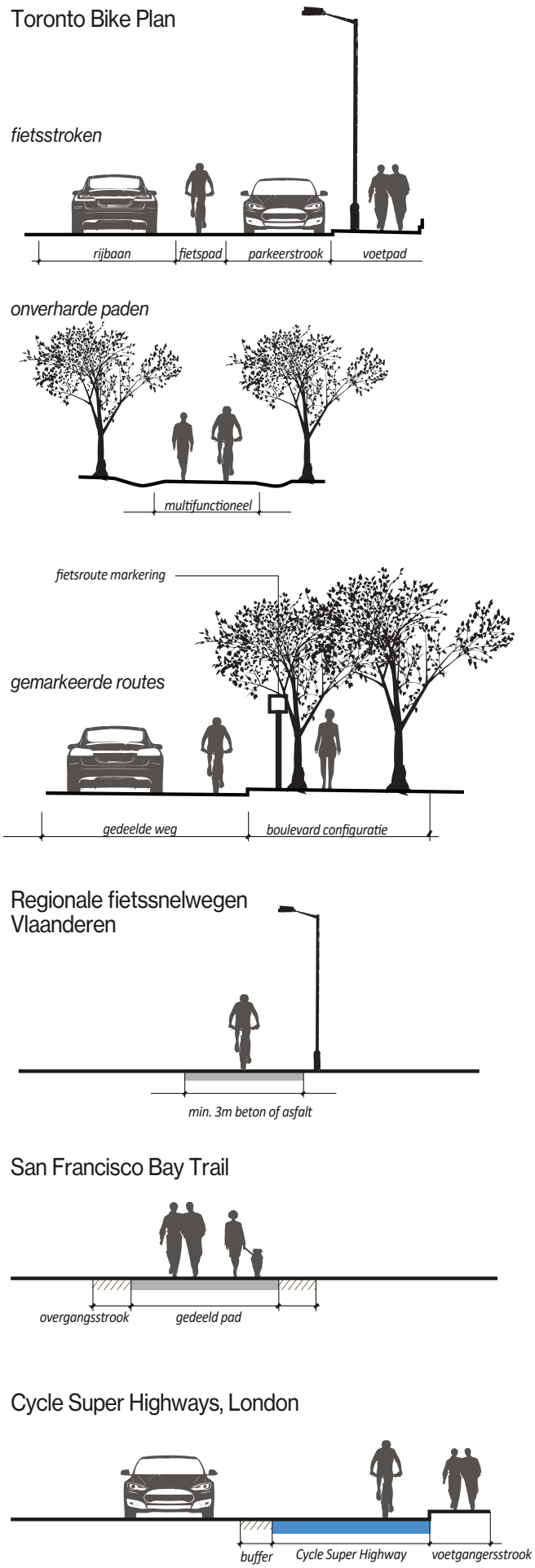


Fig. 5: Profielen van internationale snelfietsroutes, beeld: Vereniging Deltametropool

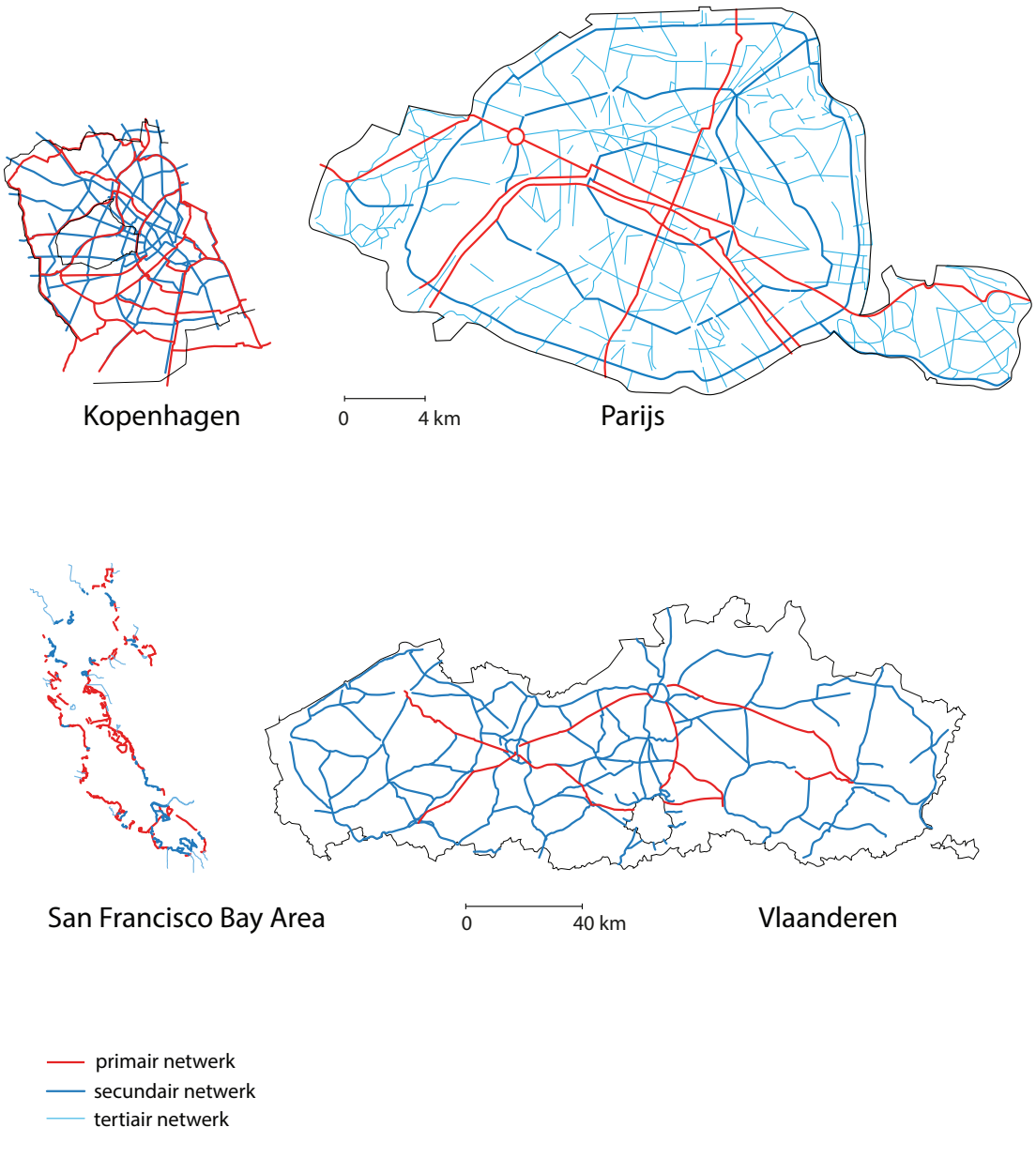


Fig. 6: Netwerken van internationale snelfietsroutes, beeld: Vereniging Deltametropool

HET KAN:
SUCCESVERHAAL VAN HET RIJNWAALPAD

Thalia Verkade beschreef onlangs in De Correspondent hoe het Rijn-Waalpad tussen Nijmegen en Arnhem er kwam:

- Er was druk van onderen: een actieve club leden van de Fietsersbond. De toenmalige voorzitter van de Fietsersbond, Marijke van Haaren, woonde in Gelderland en was tevens gedeputeerde Mobiliteit.

- Er was gewilligheid van boven: een stadsregio Arnhem-Nijmegen, die als hoogste belang had de verbinding tussen die steden te verbeteren. Die nam de coördinerende rol op zich.

- Er was bereidheid bij ambtenaren om over de grenzen van de eigen organisatie heen te stappen.

- Er was vanuit de Rijksoverheid geld beschikbaar, dat later vanuit lagere overheden werd aangevuld.

Om verschillende partijen enthousiast te krijgen, zo vertelde een van de betrokkenen, kreeg ieder zijn eigen worst voorgehouden. U ziet files of een druk ov? Lossen we hiermee op. U wilt de relatie tussen de steden verbinden? Check. U maakt zich zorgen over de volksgezondheid? Pakken we hiermee aan.

Laten we deze voorwaarden voor succes als blauwdruk nemen voor de realisatie van de fietsinnovatie in Zuid-Holland.



DESIGN PRINCIPLES

In designing the Bay Trail, there are seven essential principles that should be considered and addressed for any trail segment. These principles include:

- 3.1 User Experience and Safety
- 3.2 Continuity and Connectivity
- 3.3 Universal Access
- 3.4 Proximity to the Bay
- 3.5 Expected Levels of Use
- 3.6 Compatibility with Wildlife
- 3.7 Sea Level Rise

The following sections elaborate on the above principles and provide design objectives for each.





Fig. 7: Ontwerphandleiding Bay Trail San Francisco



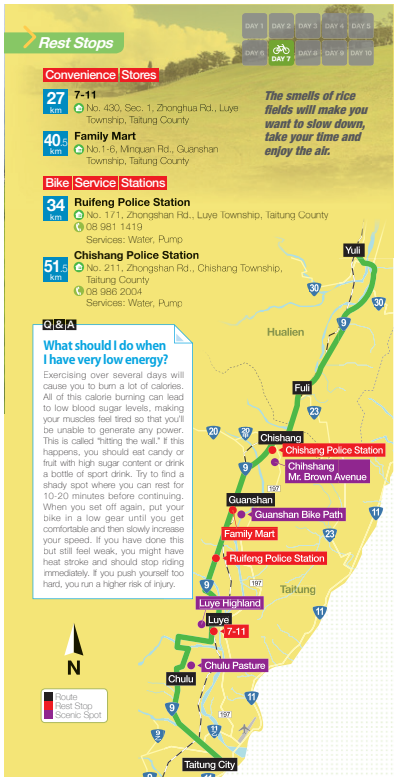
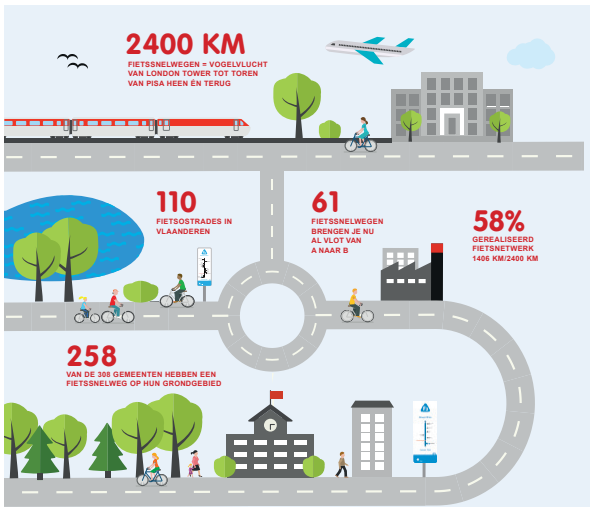




Fig. 8: Taipei eiland fietsroutegids, inclusief tips voor fiets, culturele activiteiten en gastronomie



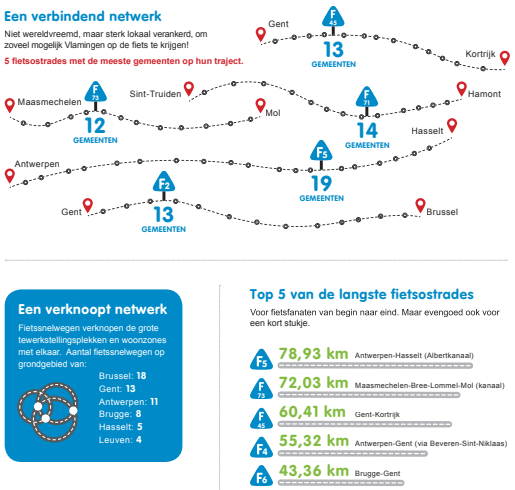


Fig. 9: Velostrade-netwerk in Vlaanderen

Routenverlauf

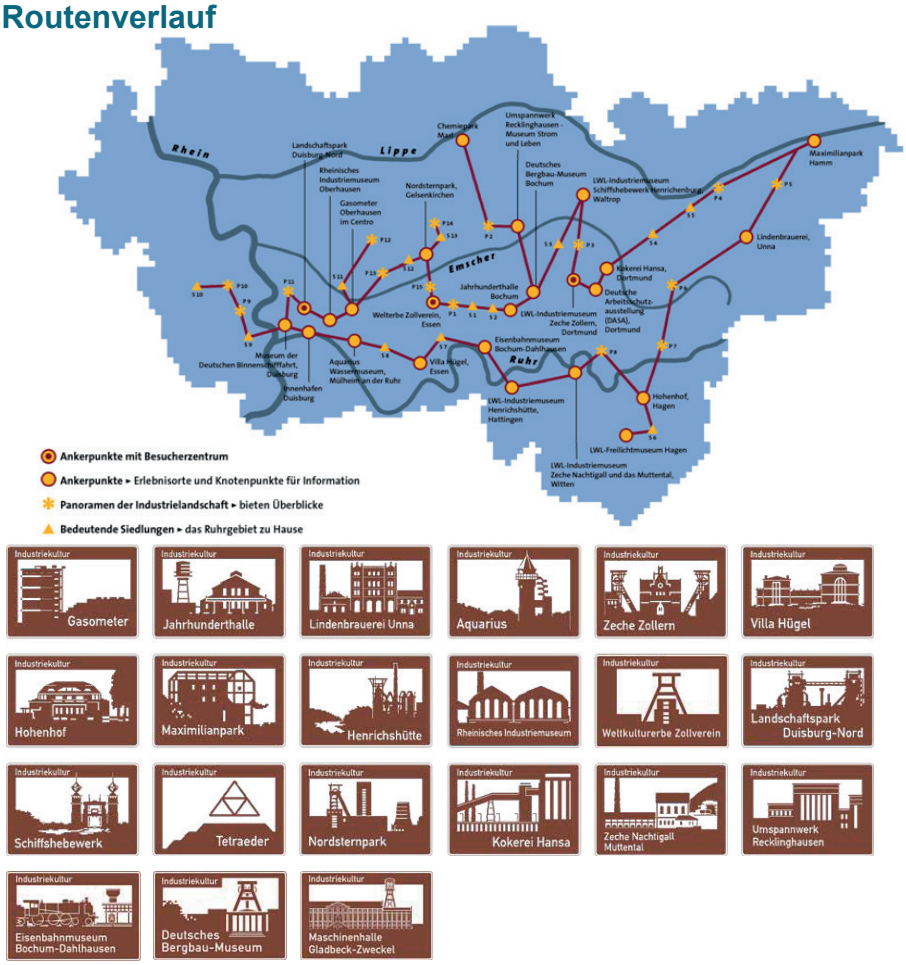
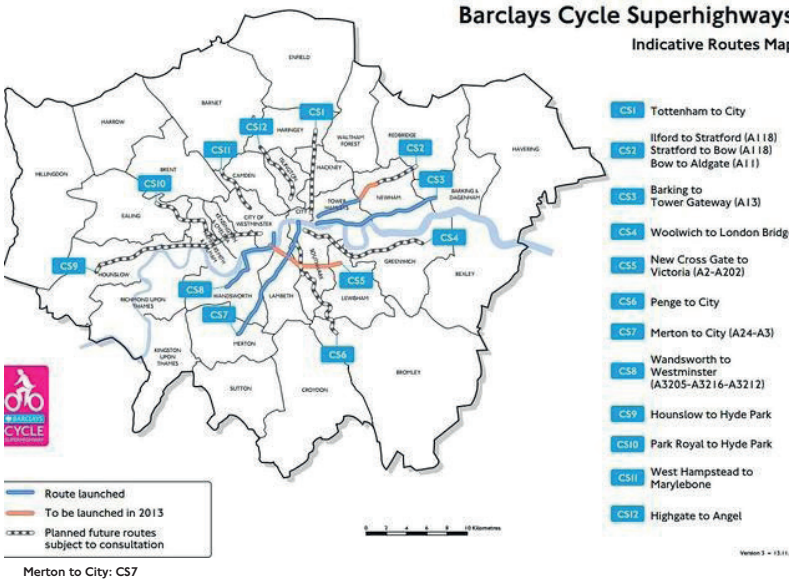


Fig. 10: Route der Industriekultur, Regionalverband Ruhr



Merton to City: CS7

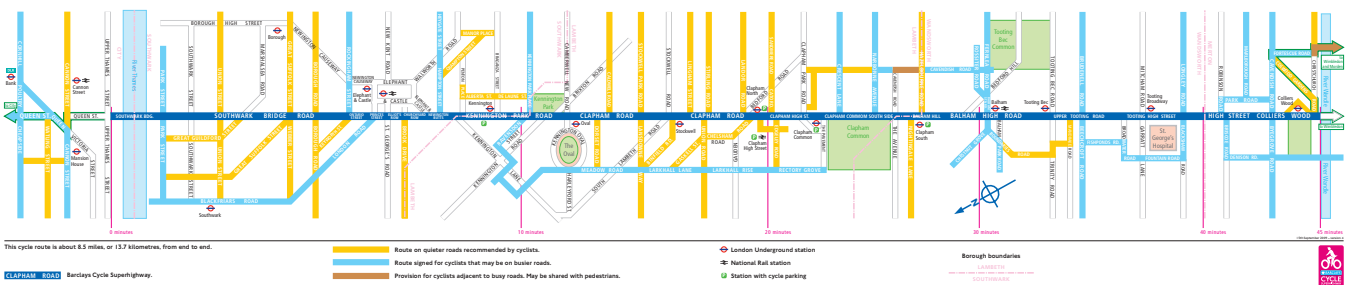


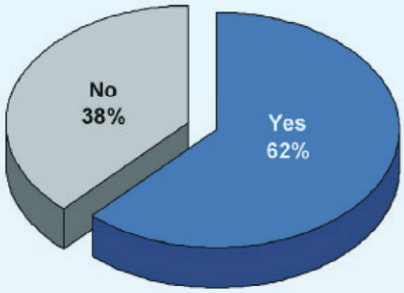
Fig. 11: Cycle Superhighways, London

TORONTO

➢ **Cycling is an Important Mode of Transportation in Toronto**

Cycling is a critical mode of transportation and form of recreation for City of Toronto residents. Approximately 48 percent or 939,000 residents over age 15 are cyclists, and approximately 60 percent of households own a bicycle (see **Figure 2.2**).

Figure 2.2
Households with Bicycles



Question: Do you or does anyone in your household own a bicycle?

Approximately 20 percent of the population (388,000) are utilitarian cyclists, riding to work and school, going shopping, running errands or going visiting. These utilitarian trips can be broken down as follows:

- Work – 8% or 159,000 cyclists making 1,146,000 trips, with the average ride taking 24 minutes;
- School – 3% or 63,000 cyclists making 368,000 two-way trips, with the average ride taking 19 minutes (Note: this does not include school children under 15); and
- Shopping, Errands and Visiting – 17% or 341,000 cyclists making 1,634,000 such trips per week.



St. George Street – University of Toronto

DOELSTELLINGEN EN FINANCIERING

In vrijwel alle metropolen wordt fietsen gezien als een middel voor verschillende doelen, zoals bereikbaarheid, verminderen van files, stimuleren van de recreatieve economie en een gezonde leefstijl. Er is een duidelijk verschil in de meest prominente doelstelling in de verschillende voorbeelden. Globaal kun je de huidige netwerken onderverdelen in de netwerken die ontstaan zijn uit kansen voor beleving en recreatie, en de netwerken die geboren zijn uit de problematiek van verslechterde stedelijke bereikbaarheid. Beide typen kunnen in dezelfde stad voorkomen.

Beleving en recreatie
Ook in het buitenland is het recreatieve gebruik soms sterk gescheiden van het woon-werkverkeer, drie voorbeelden:

Greenbelt Trails in Toronto, deze worden beheerd door de GreenBelt Foundation. Het doel van de Foundation is het ondersteunen en versterken van landbouw in de Greenbelt. Langs het fietspad zijn stops zoals de Great Outdoors en culturele attracties.

De Route der Industriekultur werd opgezet vanuit Regionalverbandes Ruhr en Bundesland Nordrhein-Westfalen. Het doel is het toerisme naar het industrieel erfgoed in het gebied te versterken. Het fietsnetwerk is 400 km lang en verbindt zogenaamde ankerpunten, uitkijkpunten en themaroutes.

De San Francisco Bay Trail wordt georganiseerd door de Association of Bay Area Governments (ABAG) en is een 800 km lang netwerk tussen 47 steden, dat een breed spectrum aan landschappen ontsluit. Het doel is om de recreatieve route rondom de San Francisco Bay te ontsluiten.

De netwerken worden gefinancierd door stichtingen en verenigingen, waar overheden, burgers en het bedrijfsleven in vertegenwoordig zijn.

Stedelijke bereikbaarheid
Wat betreft de stedelijke bereikbaarheid zijn er twee typen te onderscheiden: een regionaal en een stedelijk netwerk voor woon-werkverkeer.

Regionaal netwerk:
De fietssnelwegen in het Ruhrgebied koppelen steden en universiteiten aan elkaar. Het zijn snelle en veilige brede wegen, vlak en recht, met weinig kruispunten, goede verlichting en winteronderhoud. Ze worden gefinancierd door de regio en het Bundesland.
De fietssnelwegen in Vlaanderen verbinden centrumsteden en de kleinstedelijke gebieden, de havens en de overige economische centra en sluiten aan op stations en haltes van de NMBS. Het is een gezamenlijk project van de Vlaamse overheid, de provincies (Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Vlaams Brabant) en gemeenten.

Stedelijk netwerk:
Deze worden georganiseerd en gefinancierd vanuit de desbetreffende steden. Vooral de aanleiding en doelen zijn hierbij interessant:
- het verhogen van aantal fietsbewegingen in de stad en verminderen van het aantal ongevallen (Toronto Bike Plan);
- comfortabel, veilig, snel, zeker en betrouwbaar (Seine Boulevard);
- een positief imago als groene stad, verminderen van auto bewegingen, veiligheid, reistijd en comfort (Bike Strategy 2011-25, Kopenhagen);
- het verminderen van drukte op (spoor)wegen, verminderen van luchtvervuiling en verbeteren van leefkwaliteit (Cycle Super Highways, London; Taipei).

INSPIRATIE VOOR DE ZUIDELIJKE RANDSTAD

Parijs weet de hoofdaders van het fietsverkeer te combineren met de mooiste beleving, zoals de Seineboulevards. Een daaraan gekoppeld secundair netwerk geeft toegang tot allerlei bestemmingen in de buurten en wijken, terwijl het primaire netwerk je altijd snel en aantrekkelijk van A naar B brengt op langere afstanden. De nadruk ligt op logische routes in het weefsel van de stad, niet puur op reistijd of afstand. Liever iets omfietsen, ongestoord langs de Seine, dan een minuut sneller langs een onaantrekkelijk gebied. De nieuwe inrichting van de Coolsingel in Rotterdam is een duidelijke stap in de richting van deze qualité Parisienne.

Kopenhagen heeft fietsen tot een lifestyle gemaakt. Door de sterke marketing en de felblauwe kleur van de fietspaden kan je niet om Kopenhagen als fietsstad heen. En daarnaast zijn er allerlei systemen ontwikkeld om ervoor te zorgen dat de fietser optimale reistijd en comfort geniet. Slimme gescheiden fietsinfrastructuur in de stad, en het Copenhagen Wheel, maken het mogelijk om in een groene golf de stad door te fietsen en om digitaal mobiliteitsgedrag en gezondheid bij te houden. Zo weet men bijvoorbeeld dat 10% reductie in de reistijd 1-2% reizigersgroei oplevert bij fietsinfrastructuur. Bij bredere straten of scheiding van het autoverkeer stijgt het aantal gebruikers met 3-5%.



Fig. 12: Het gedrag van sportfietsers in de MRDH. Analyse van ruim 600 fietstochten op basis van Strava-data, beeld: Vereniging Deltametropool

Fig. 13: Analyse van het fietsnetwerk in de Zuidelijke Randstad, op basis van data uit de Fietstelweek 2016.

Boven: Snelheid: in groen de routes waar men lekker kan doorfietsen, in rood de tracés waar langzaam gefietst wordt door o.a. stoplichten.

Onder: Intensiteit, hoe dikker de route hoe meer fietsers per dag.

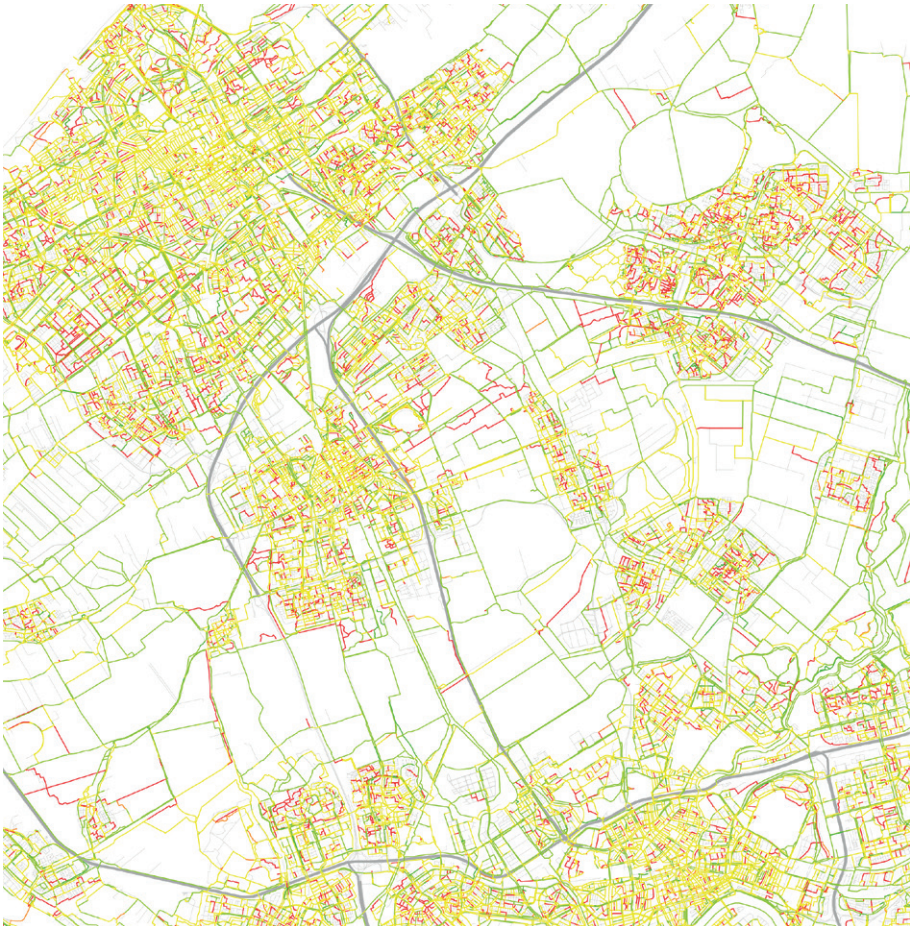


Fig. 14 (volgende bladzijde): Analyse van de plekken die door het fietsnetwerk worden ontsloten en verbonden, op basis van open geoinformatie en het provinciaal fietsnetwerk van Zuid-Holland.

Linksboven: Bevolkingsdichtheid

Rechtsboven: Cluster van bedrijven en werkgelegenheid

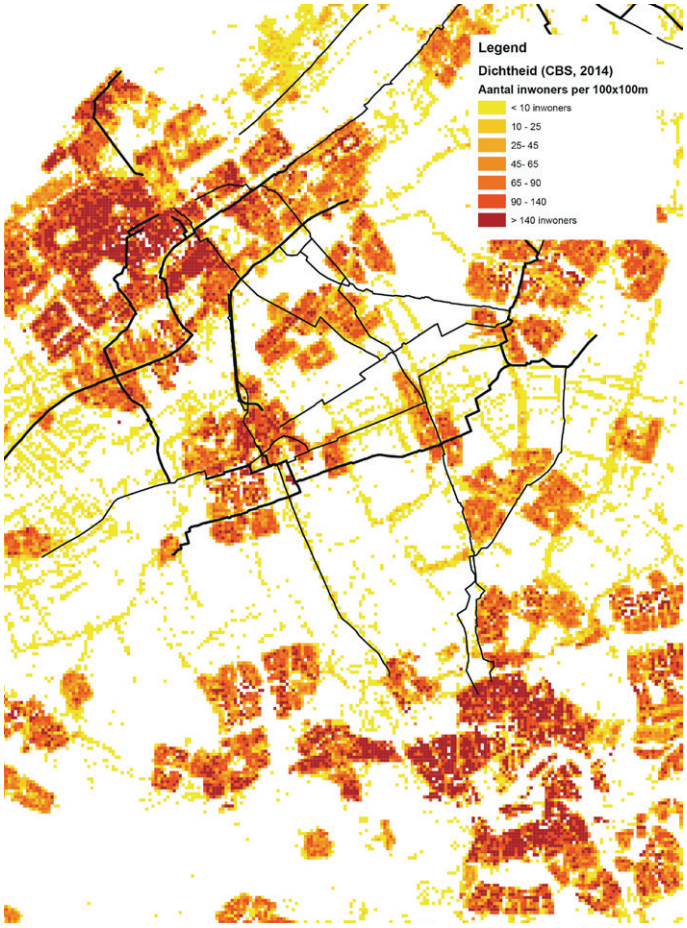
Linksonder: Cultuurhistorische landschappen en monumenten

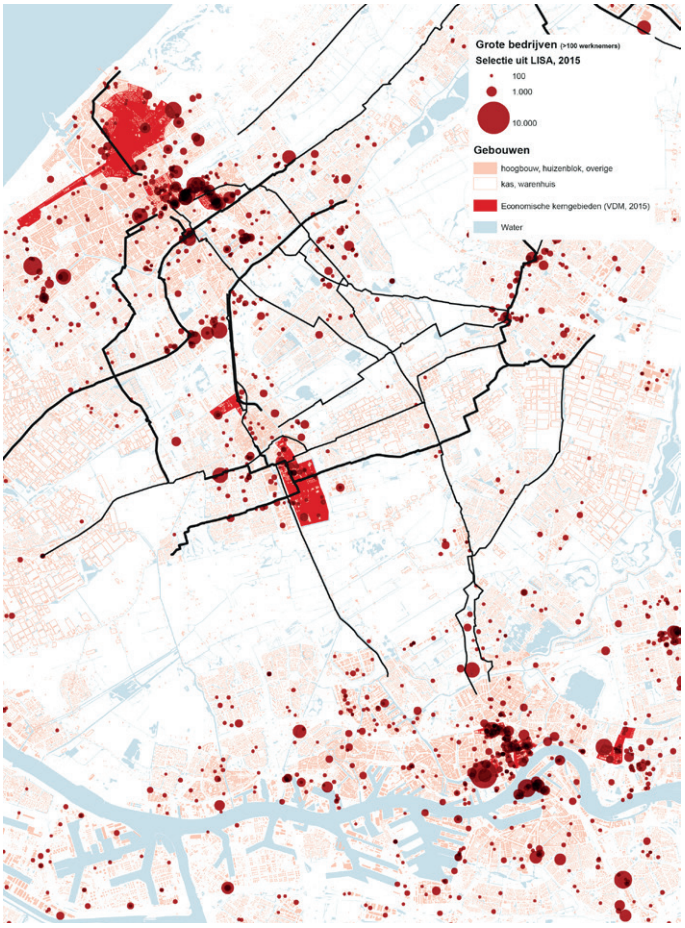
Rechtsonder: Natuurgebieden en recreatieve infrastructuur

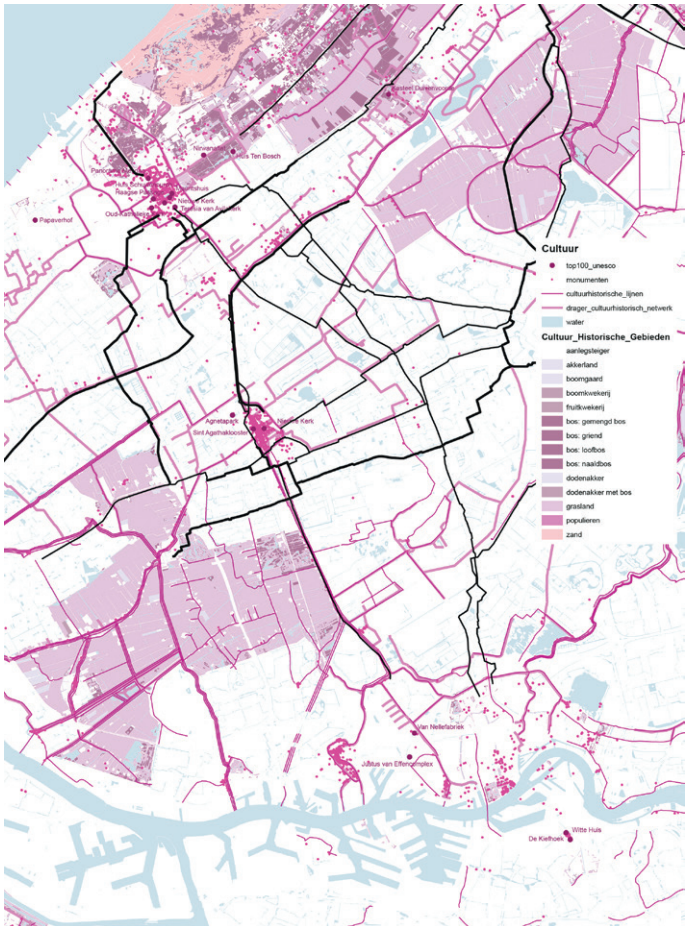


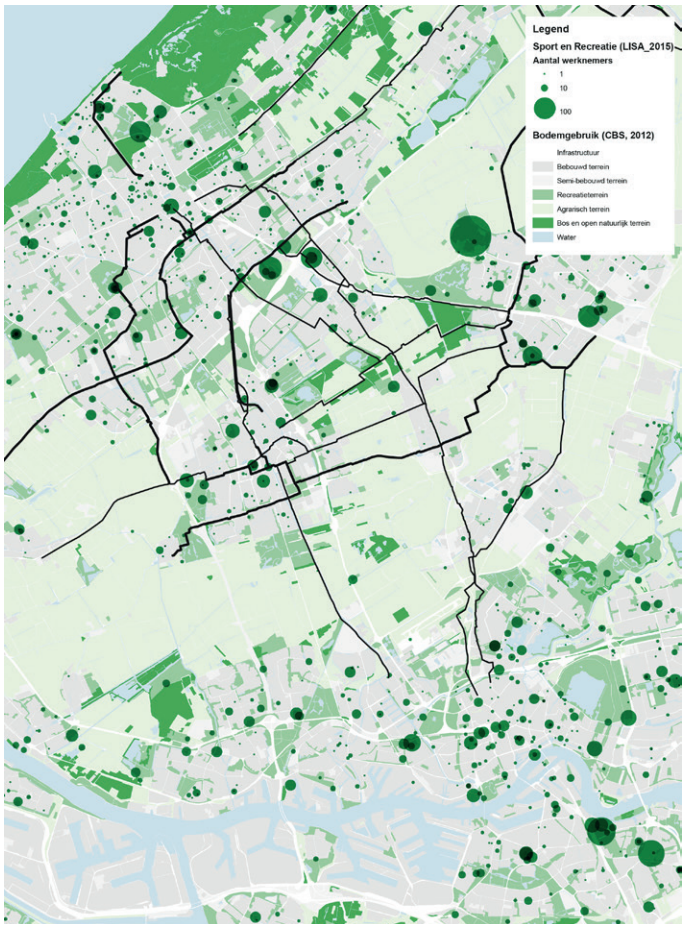
“Uit de MKBA resultaten blijkt dat de fietsroute Trambaanpad binnen enkele jaren kan worden terugverdiend.”

ERNST BOS, WAGENINGEN ECONOMIC RESEARCH


Legend
Dichtheid (CBS, 2014)
Aantal inwoners per 100x100m
< 10 inwoners
10 - 25
25- 45
45- 65
65 - 90
90 - 140
> 140 inwoners


Grote bedrijven (>100 werknemers)
Selectie uit LISA, 2015
100
1.000
10.000
Gebouwen
hoogbouw, huizenblok, overige
kas, warenhuis
Economische kerngebieden (VDM, 2015)
Water


Cultuur
top100_unesco
monumenten
cultuurhistorische_lijnen
drager_cultuurhistorisch_netwerk
water
Cultuur_Historische_Gebieden
aanlegsteiger
akkerland
boomgaard
boomkwekerij
fruitkwekerij
bos: gemengd bos
bos: griend
bos: loofbos
bos: naaldbos
dodenakker
dodenakker met bos
grasland
populieren
zand


Legend
Sport en Recreatie (LISA_2015)
Aantal werknemers
1
10
100
Bodemgebruik (CBS, 2012)
Infrastructuur
Bebouwd terrein
Semi-bebouwd terrein
Recreatieterrein
Agrarisch terrein
Bos en open natuurlijk terrein
Water

MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN-BATEN ANALYSE

In geen land ter wereld wordt er zoveel gefietst als in Nederland. Dit geldt zowel voor het gebruik van de fiets als vervoermiddel, als voor het gefietste aantal kilometers. Als we ons verplaatsen doen we dat in dertig procent van de gevallen per fiets. Ter vergelijking: in de Verenigde Staten is dat slechts in 1 procent van de gevallen. Maar liefst 6,6 procent van onze gereisde kilometers leggen Nederlanders per fiets af, terwijl dit in de EU op slechts 1,42 procent ligt. Gezien het belang van dit vervoermiddel is het goed om besluitvormingsprocessen over fietsinfrastructuurplannen met kennis te ondersteunen, zodat gestuurd kan worden op meerwaarde voor de maatschappij.

De baten van fietsinfrastructuur zijn een populair onderwerp in steden op dit moment, een greep uit recente activiteiten:

- In 2014 bracht het College van Rijksadviseurs samen met Artgineering het rapport Fietsland uit.

- VNG, IPO, vervoerregio's en Rijk onderzoeken samen in 'Tour de Force' wat er nodig is om de kracht van de fiets de komende jaren nog meer te benutten.

- Recent bracht Goudappel een rapport uit over de prestaties van het huidige Zuid-Hollandse fietsnetwerk.

Wageningen Economic Research voert momenteel een MKBA nieuwe stijl uit, als raamwerk voor het doorrekenen van de twee genoemde testtracés. De eindresultaten worden in het najaar van 2017 verwacht. De berekening gaat uit van alle significante effecten die de fietsinfrastructuur teweeg kan brengen. De indicatieve voorlopige resultaten van de MKBA Trambaanpad zijn positief. Het planscenario genereert een totaal aan Reistijdwinst, Comfort & veiligheid en Belevingsbaten van 4 euro per tocht. Uitgaande van 400.000 fietstochten per jaar, een discontovoet van 4,5% en een tijdshorizon van 20 jaar genereert het planscenario hiermee een positief MKBA saldo van 16 miljoen euro. Uitgaande van totale jaarlijkse netto baten van €1.565.000 (€1.616.000 - €51.000) euro zijn de investeringskosten van 5,1 miljoen euro binnen 3,3 jaar terugverdiend. De baten op het gebied van gezondheid, milieu en reistijd komen hier nog bovenop en kunnen de maatschappelijke terugverdientijd dus nog verkorten.

ANALYSE VAN HET FIETSNETWERK VAN DE ZUIDELIJKE RANDSTAD

Recreatie combineren met woon-werk verkeer blijkt ook in het buitenland niet altijd gemakkelijk. De polycentrische structuur van de Zuidelijke Randstad kan hier juist in het voordeel werken. Op weg van Delft naar Rotterdam zou je immers heel prettig via Midden-Delfland kunnen fietsen, of dat nu in het weekend is of op weg naar je werk. Hiervoor moeten echter verschillende obstakels en missing links worden opgelost, naast een betere routing. En al die forensen die op weg van Voorne-Putten naar het centrum of de haven van Rotterdam in de file staan, die zijn ook gebaat bij opties zoals snelle e-bike routes en de aansluiting van het Trambaanpad op de metro van Spijkenisse. Omgekeerd zijn de inwoners van Rotterdam-Zuid en Nissewaard gebaat bij recreatie op Voorne-Putten. Dit geeft een nieuw economisch perspectief op de recreatieve sector van dit eiland, die steeds belangrijker wordt nu de banen in de haven deels gaan verdwijnen.

Jaarlijks wordt tijdens de Fietstelweek door middel van een telefoon-app het fietsgedrag van Nederlanders vastgelegd. Uit de gegevens van 2016 blijkt dat tussen de oude kernen van de regio al veel fietsverkeer is en dat de binnensteden daarin knooppunten zijn, wat dus goed past bij het concept van Hollandse Banen. De nieuwe kernen zoals Zoetermeer en de Vinex wijken tussen Den Haag en Rotterdam kennen minder intensiteit. Sommige snelfietsroutes worden goed gebruikt (VeloStrada, tussen Den Haag en Leiden), andere juist weinig (rond Zoetermeer en in het Westland).

Uit de GIS analyses komt het volgende beeld naar voren. De Zuidelijke Randstad heeft al een robuust en fijnmazig fietsnetwerk, dat behoorlijk goed de economische kerngebieden, ontwikkellocaties en cultuurlandschappen verbindt. Ook zijn de snelfietsroutes goed aangesloten op het OV-netwerk. Toch is het fietsverkeer van de verschillende kernen naar het buitengebied en weer naar een andere kern niet altijd van hoge kwaliteit. Vooral de stadsranden en buitenwijken kennen een lage fietssnelheid, wat wijst op weinig doorgaande routes en veel verkeerslichten.

De aantrekkelijkheid van het landschap rond snelfietsroutes is belangrijk. Recreatieve fietsers geven in een recent onderzoek van de ANWB de routes in Zuid-Holland een 7,7. Een aardig cijfer maar in vergelijking met de andere provincies tamelijk laag (7,5 was het laagste cijfer). In Strava data kan het gedrag van (snelle) sportfietsers worden bekeken. Deze fietsen langere routes en kiezen daarbij specifieke gebieden afhankelijk waar ze vandaan komen. Sporters uit Den Haag fietsen graag langs de kust naar Hoek van Holland of naar het noorden, terwijl bijvoorbeeld Delftse fietsers rondjes maken naar ófwel Hoek van Holland ófwel het Groene Hart. Rotterdammers fietsen graag via Delft richting Den Haag en zoeken ook nog weleens de haven op, of eiland Voorne-Putten.

Kortom: de fietscultuur en het netwerk zijn in principe aanwezig in de regio, nu nog de slag maken naar topkwaliteit. Dat dit ook echt kan, blijkt uit de eerste resultaten van de MKBA én uit succesverhalen uit het buitenland en het Rijn-Waalpad (zie kader).

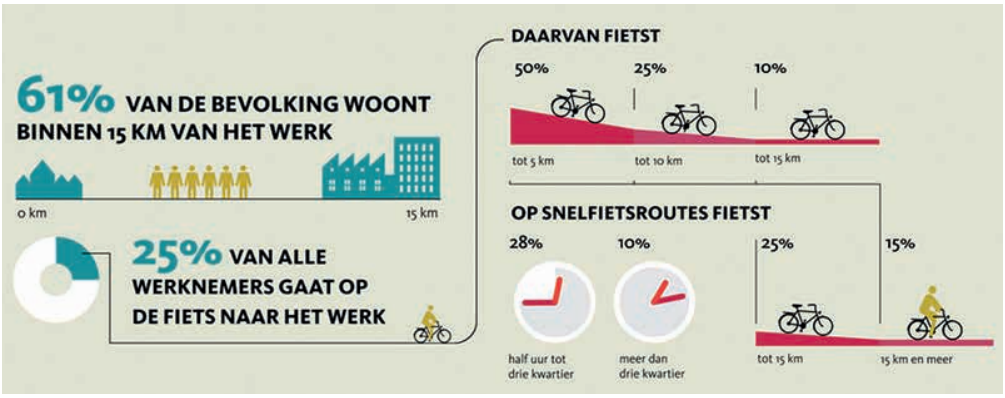


Fig. 15: Fiets Filevrij, beeld: Information Design, Studiojaap.nl

Tabel 1. Algemeen kader MKBA fietsinfrastructuur

KOSTEN NAAR ACTOR				BATEN NAAR ACTOR		
Eenmalig		Continu		Eenmalig	Continu	
Overheid?	Aanleg fietspaden	Overheid?	Onderhoud fietspaden		Fietsers	Reistijdswinst Comfort Besparing brandstofkosten Besparing parkeerkosten Minder ziekteverzuim door meer bewegen Hogere levensverwachting door meer bewegen Beleving
			Opportunity kosten van de grond		Omgeving	Minder CO2 uitstoot
			Verminderde subsidie uitgaven OV			Minder fijnstof uitstoot Minder stikstof uitstoot Minder geluidsoverlast
			Verminderde inkomsten accijnzen autoverkeer		Economie	Aantrekking hoger opgeleiden Omzet fietsbranche Bestedingen toeristen & recreanten

MKBA saldo: de netto contante waarde van kosten en baten

Tabel 3. MKBA Trambaanpad Voorne Putten: verdisconteerde kosten en baten in euro's voor een tijdshorizon van 20 jaar en een discontovoet van 4,5%.

KOSTEN						BATEN		
Beschrijving	Actor	Waarde	Beschrijving	Actor	Waarde	Beschrijving	Actor	Waarde
Investeringen in verbreding fietspaden, landschappelijke inpassing, etc	Overheid?	5.100.000	Onderhoud fietspaden	Overheid?	693.258	Reistijdwinst	Recreatieve fietsers	8.699.708
			Beheer bermen groen langs paden	Overheid?	PM	Comfort en veiligheid	Recreatieve fietsers	10.548.396
			Opportunity kosten ruimte claims	?	PM	Belevingswaarde	Recreatieve fietsers	2.718.659
				TOTALE KOSTEN	5.793.258	TOTALE BATEN		21.966.762

MKBA saldo: de netto contante waarde van kosten en baten (in euro) = 16.173.504

Fig. 16: MKBA Trambaanpad, Wageningen Economic Research

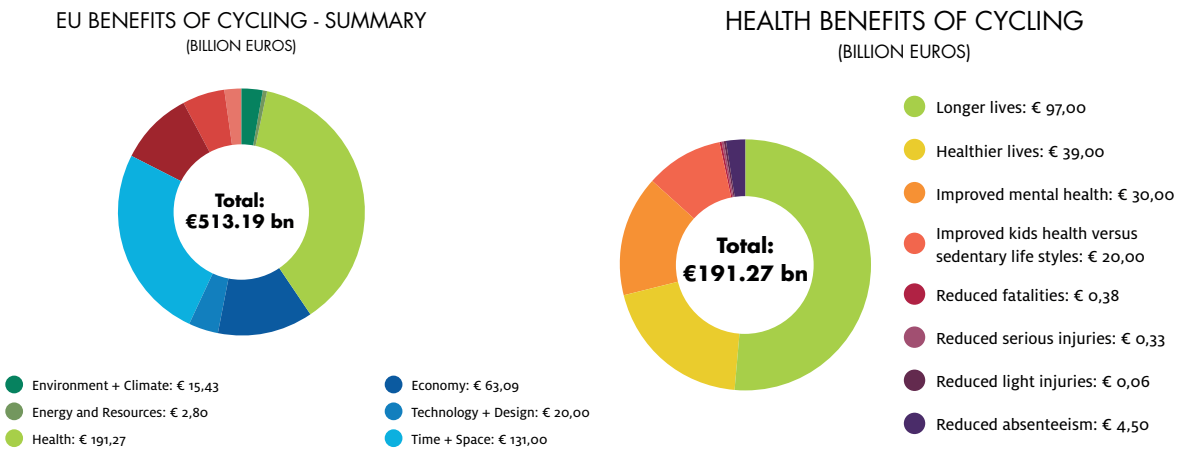


Fig. 17: Europese baten van fietsen, European Cyclists Federation

Kwaliteit in het huidige Metropolitane Fietsnetwerk van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Fietsstraat

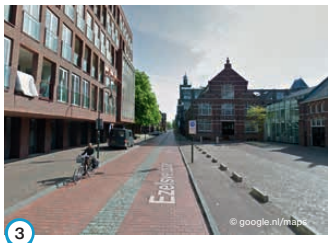




1 Grote Marktstraat, Den Haag



2 Teilingerstraat, Rotterdam



3 Ezelsveldlaan, Delft



4 Karel Doormanstraat, Rotterdam

Kunstwerk

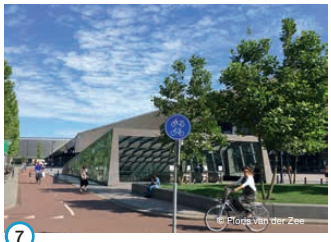




5 Rijnhavenbrug, Rotterdam



6 Maastunnel, Rotterdam



7 Fietsenstalling CS, Rotterdam



8 De Oversteek, Rijswijk

Kade





9 Haringkade, Den Haag



10 Spoorsingel, Delft



11 Rhijnspoorkade, Rotterdam



12 Aelbrechtskade, Rotterdam

Boulevard/Park





13 Malieveld, Den Haag



14 Mekelpark, Delft

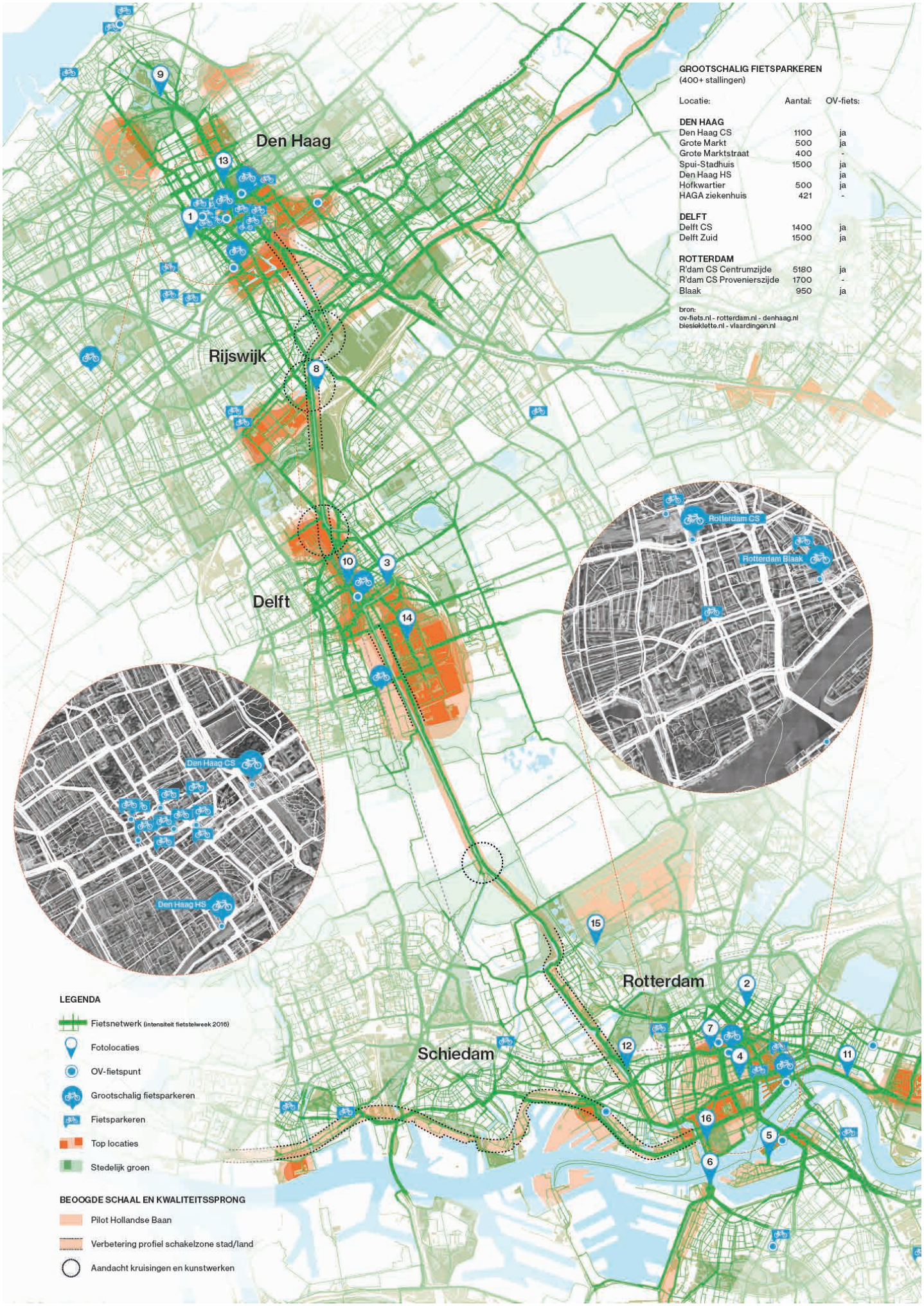


15 Park Zestienhoven, Rotterdam



16 Het Park, Rotterdam

Kaart en profielen door marco.broekman


GROOTSCHALIG FIETSPARKEREN
(400+ stallingen)
Locatie: Aantal: OV-fiets:
DEN HAAG
Den Haag CS 1100 ja
Grote Markt 500 ja
Grote Marktstraat 400 -
Spui-Stadhuis 1500 ja
Den Haag HS ja
Hofkwartier 500 ja
HAGA ziekenhuis 421 -
DELFT
Delft CS 1400 ja
Delft Zuid 1500 ja
ROTTERDAM
R'dam CS Centrumzijde 5180 ja
R'dam CS Provenierszijde 1700 -
Blaak 950 ja
bron:
ov-fiets.nl - rotterdam.nl - denhaag.nl
biesiekletto.nl - vlaardingen.nl
Den Haag
Rijswijk
Delft
Schiedam
Rotterdam
Rotterdam CS
Rotterdam Blaak
Den Haag CS
Den Haag HS
LEGENDA
Fietsnetwerk (intensiteit fietstelweek 2016)
Fotolocaties
OV-fietspunt
Grootschalig fietsparkeren
Fietsparkeren
Top locaties
Stedelijk groen
BEOOGDE SCHAAL EN KWALITEITSSPRONG
Pilot Hollandse Baan
Verbetering profiel schakelzone stad/land
Aandacht kruisingen en kunstwerken

PILOT 6

BUITENPOORTEN



Een ruimtelijk concept en marketingstrategie

PILOT IN METROPOOLREGIO AMSTERDAM
DS landschapsarchitecten: Maike van Stiphout
ps City: Thijs Verheugen
Achtung! mcgarrybowen: Roy van Dijk, Tessa Robijns
Vereniging Deltametropool: Luiza Moreira
Provincie: Anne Könst, Corine Meijer
MRA: Martijn Dekker



Fig. 1: Abri, onderdeel van de campagne Buitensporen

Verschillende Amerikaanse onderzoeken laten een positieve relatie zien tussen aantrekkelijk landschap en economische groei. Landelijke gebieden in Noord-Amerika met een goed ontsloten natuur en aantrekkelijke landschappen, presteren economisch beter dan gebieden zonder deze kenmerken. De Metropoolregio Amsterdam (MRA) ligt te midden van bijzondere landschappen. Kunnen de landschappen in de MRA, die al goed ontsloten zijn door openbaar vervoer, bekender worden gemaakt en daarmee bijdragen aan de economische groei van de MRA? Wat moet er gebeuren op het vlak van ruimtelijke inrichting en marketing om bekendheid te genereren voor de goede bereikbaarheid van de aantrekkelijke landschappen?

Deze pilot draait om het creëren van een marketingstrategie en een ruimtelijk concept: de Buitenpoorten. Er wordt antwoord gegeven op vragen als: welke sfeer en identiteit horen bij een Buitenpoort? Hoe wordt de relatie van inwoners tot het landschap versterkt qua beleving en fysieke verbinding? Hoe krijgt een landschap een gastvrije uitstraling? Hoe richt je dit in voor een breed publiek en welke middelen zorgen voor een duidelijke informatievoorziening? Welke branding- en marketingmogelijkheden zijn er om van Buitenpoorten een aantrekkelijke en gewilde locatie voor recreatie te maken?

De ontwikkeling en branding van Buitenpoorten is onderdeel van de oplossing van de groeistrategie van Amsterdam. Door de drukte in het centrum van Amsterdam te spreiden over de regio en door een makkelijke en aantrekkelijke weg naar hoogwaardige en zeer verschillende natuur- en recreatiegebieden te bieden. Op een duurzame manier, met het openbaar vervoer. Op deze manier draagt de ontwikkeling van Buitenpoorten bij aan de leefbaarheid en daarmee het vestigingsklimaat van de MRA. In het concept staan de verhalen en de mens centraal. We koersen op authentieke verhalen van echte mensen en op echte plekken. Verhalen die impact hebben en bijdragen aan een beter leven. Authenticiteit, functionaliteit en beleving staan hierbij centraal. Het verhaal speelt in het ontwerp voor de inrichting van de locatie een centrale rol. Om de werking van dit nieuwe concept te testen, is deze toegepast op drie Buitenpoortlocaties in de Metropoolregio Amsterdam: Santpoort-Noord, Wormerveer en Almere Oostvaarders.

De Buitenpoorten zelf zijn een afspiegeling van het landschap wat bezocht wordt. Het perron af, betekent de paden op. De route naar verschillende bestemmingen en de lokale bezienswaardigheden is verkrijgbaar op het perron. Geruststellend bevestigt de ruimtelijke situatie dat de recreant op het juiste moment is uitgestapt. De selfie en ontdekkingsreis kunnen worden gemaakt!

Buitenpoorten zijn OV-knooppunten, overwegend treinstations, die op het snijvlak van stad en land liggen. Ze zijn daarmee gelegen aan landschappelijke structuren en groengebieden. Door deze bijzondere ligging kunnen zij functioneren als hub naar het landschap en recreatie, cultuurhistorie, natuur, landschap, voorzieningen, wonen en vervoersmodaliteiten samenbrengen. Daarnaast kunnen ze een belangrijke rol spelen bij het spreiden van het toerisme vanuit Amsterdam over de regio.

WERKWIJZE

We steken in op “samenwerking”, met elkaar, de provincie en de Buitenpoort stakeholders. We benaderen het fenomeen Buitenpoorten als een merk met een eigen identiteit en persoonlijkheid. Een identiteit en persoonlijkheid die leiden tot een merkbelofte en het bewijs. Het bewijs is in de vorm van een ruimtelijk ontwerp en overkoepelend marketing concept dat zowel lokaal als regionaal is door te vertalen. De startpunten voor het concept zijn:

1. Waar staan Buitenpoorten nu?
Huidige Buitenpoorten laten zich op dit moment het beste omschrijven als in- en uitstaplocaties van de trein die voor recreanten niet optimaal benut en ingericht zijn. Ze zijn bekend in de buurt maar meer niet. Het is totaal onbekend als bestemming voor een landschapsbezoek en geen plek waar mensen graag willen starten of willen blijven. Het zit bij niemand tussen de oren behalve bij vertrekkende forenzen en scholieren en arriverend select gezelschap, zoals doorgewinterde wandelaars, die het gebruiken als treinstation.

2. Waarom staan Buitenpoorten daar?
Buitenpoorten zijn ontstaan in de tijd waarin treinstations een zakelijke, functionele en praktische invulling kregen en vooral nuttig moesten zijn. Alsof het gereedschap was. Uitstraling, extra voorzieningen en eigen identiteit waren ondergeschikt. Naast praktische kenmerken als bewegwijzering missen Buitenpoorten vooral betekenis. Er is geen “gelaagdheid” die Buitenpoorten onderdeel laat uitmaken van de hele reisbeleving en naast vervoer andere behoeftes vervullen van (potentiële) bezoekers.

3. Waar moeten Buitenpoorten naartoe?
Buitenpoorten moeten de stap maken van Formule 1 hotel naar familiehotel. Met een toegankelijke foyer waar mensen zich welkom voelen. Een plek met een gemeenschappelijke taal en een eigen verhaal. Een plek waar mensen op weg naar buiten niet eerst door een stressvolle omgeving moeten. Van een stadse voorziening groeien naar gastheerschap voor een specifiek landschap (buiten). Dat is het doel.

4. Op welke manier krijgen we Buitenpoorten daar?
Buitenpoorten bestaan uit vaste onderdelen waarop verder gebouwd kan worden. Waar extra gelaagdheid aan toegevoegd kan worden met verschillende lokale diensten en belevingen. De kracht en unieke kenmerken van de lokale landschappen zijn de basis. Ontwerp en branding staan in dienst van het uitvergroten van de ervaring van het bijzondere op de locatie en de emotie die het bij mensen opwekt. Een plek die mensen een bijzonder verhaal geeft voor thuis en waardevol is voor iedereen. Een plek die mensen bij de hand neemt en begeleidt naar een andere wereld waar landschap lokaal tot leven komt in beeld, geluid, gevoel en beleving.

DOELGROEP

De Buitenpoortbezoeker is een liefhebber van natuur, cultuur en/of sport. Hij/zij is gericht op de rust in de natuur of de gezelligheid van een terrasje op het dorpsplein; houdt van avontuur en inspanning en van rust en ontspanning; is bereid om wat meer budget aan recreatie te besteden; en trekt er graag zelf of met de hele familie op uit. De Buitenpoortbezoeker voelt zich (nog) jong, energiek en sportief.

De unieke kenmerken van de landschappen zijn gekozen als het vertrekpunt. Ontwerp en branding staan in dienst van het uitvergroten ervan. Het zichtbaar maken van lokale bezienswaardigheden en activiteiten stelt ons in staat om gericht te segmenteren en een doelgroep aan te spreken die aansluit bij het landschap.

Hoog opgeleide kenniswerkers
Het is voor de economische groei van regio’s steeds meer van belang om hoogopgeleide kenniswerkers aan te trekken. De meest voor de hand liggende aanpak om het Metropolitaan Landschap aantrekkelijker te maken is om te focussen op de behoeften van hoogopgeleide kenniswerkers. Het bedrijfsleven ontwikkelt zich goed daar waar hoogopgeleide kenniswerkers graag willen wonen. Zij waarderen natuur vaak meer dan ieder ander, reizen vaker voor hun werk door het landschap en leven graag in de Metropoolregio Amsterdam. Vooral kenniswerkers in de technologiesector vinden outdoor, recreatie en natuur in de buurt van hun werk en woongebied enorm belangrijk. Cultuurhistorische landschappen waar diverse activiteiten mogelijk zijn worden met name gezien als de meest aantrekkelijke landschappen.

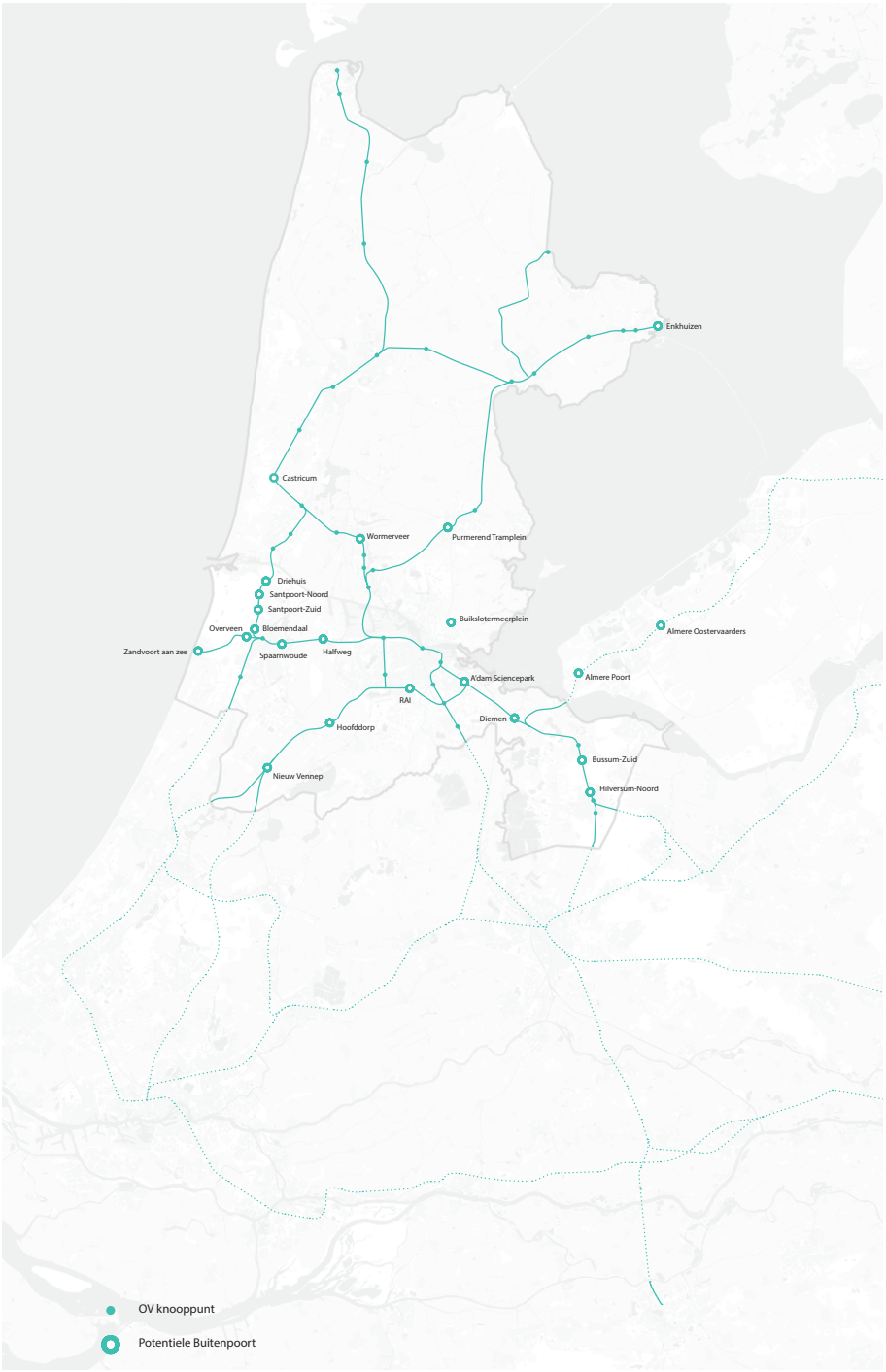


Fig. 2: Kaart van Buitenpoorten in de MRA

Kenniswerkers zijn mobiele zoekers
Even snel mobiel je e-mail checken terwijl je op je afspraak wacht. Een tweet delen en bericht posten over een bijzondere ervaring. En ook nog even connecten op LinkedIn met die interessante professional die je vanochtend sprak. Kenniswerkers zijn veel online, maar ook op zoek naar momenten en plekken om even offline te zijn. Het mobiel zoeken naar informatie wint aan terrein, waar een jaar geleden nog zo'n kleine 15% van de sites mobiel bezocht werd naderen sommigen nu al de 50%.

CAMPAGNE "BUITENSPOREN"

Het overkoepelende campagnethema om publiek naar deze stations te trekken is 'Buitensporen'. De campagne zorgt ervoor dat de Buitenpoorten onderdeel worden van de gehele reisbeleving. En dat het landschap in en rond de MRA bekend en bereikbaar wordt voor de stedeling en de recreant, de internationale kenniswerker en de toerist.

De Buitenpoort is de foyer van het Nederlandse buitenleven. Een plek waar je het buitenleven alvast kan zien, horen, ruiken, proeven, voelen en ervaren. Een informatiepunt, tribune en vertrekpunt van het lokale buitenleven tegelijk. Buitensporen is een werkwoord. Het buitensporen begint in de stad, bij mensen thuis. Het spoor leidt naar de Buitenpoort. Daar loopt het spoor vervolgens door de natuur of het landschap in. Buitensporen leiden naar sporen van dieren en planten. Naar sporen van mensen die hun favoriete natuurbelevingen vastleggen en delen met de rest van de wereld via social media.

Buitensporen scheppen verwachting, zetten mensen in beweging, geven richting aan en brengen natuur tot leven. Buitensporen nemen stedelingen, toeristen en forensen letterlijk bij de hand en leiden hen aan de hand van schilderachtige landschappen en actuele lokale natuurinformatie over bloesemtijd, broedtijd en trekkende vogels naar het bijzondere buitenleven van Nederland aan de stadsrand. Ontdek thuis de sporen die je kunt volgen naar het buitenleven om de hoek. Stap op de trein en stap uit op een Buitenpoort in het bijzondere land-



Fig. 3: Stationstunnel met real-time informatie over flora, fauna, activiteiten etc.


Fig. 4: Schone lucht fontein, als onderdeel van de campagne Buitensporen

schap, ontdek met je telefoon in je hand welke route je kunt lopen. Dat is de boodschap van de campagne.

Bij Social Brandscaping voor Buitenpoorten zijn maatschappelijke thema's als wonen, recreëren, welzijn, vrije tijd, natuur, sport, milieu, gezondheid, mobiliteit en duurzaamheid de verbindende factoren tussen de gemeente, bedrijfsleven en burgers. Deze thema's staan centraal bij de ontwikkeling van Buitenpoorten en betrekken van publieke en private partners. DS Landschapsarchitecten en psCity hebben een overzicht van ca. 40 partners samengesteld als potentiële Buitenpoort partners (zie kader).



UITGANGSPUNTEN RUIMTELIJKE INRICHTING

De buitenganger is een veeleisende stedeling die instant bediend wil worden, direct bij aankomst op het station. Om hieraan tegemoet te komen zijn de volgende uitgangspunten opgesteld voor de ruimtelijke inrichting:

1. Het station moet in, direct aan of zeer nabij het landschap van bestemming liggen. Dit geldt voor alle ov-knooppunten die op de overzichtkaart staan;

2. Het landschap van bestemming is zichtbaar vanaf het perron, of een kleine versie ligt rondom het station. Een stadsstation als RAI of Purmerend kan hieraan niet voldoen;
3. Op een Buitenpoort sluit het station direct aan op een pad, de buitenganger loopt niet eerst over een trottoir. Het pad leidt de bezoeker het landschap in, dat is de hulp in de oriëntatie. Dit is nu nog alleen bij Wormerveer het geval;

4. Een horecagelegenheid annex bezoekerscentrum ligt in of bij het station, in een setting van het landschap waarvoor de bezoeker komt. Dat is voor alle stations nog een ontwerpopgave, omdat ze nu als in- en uitstaplocatie met maximale vervoersefficiëntie zijn ingericht. Dat gaat ten koste van de verblijfskwaliteit. Hier zal een nieuw evenwicht in gevonden moeten worden;

INKOPPERS EN KANSHEBBERS

Om daadwerkelijk Buitenpoort te worden moeten stations voldoen aan concrete eisen ten aanzien van de ruimtelijke inrichting. Buitenpoort is immers een keurmerk. Santpoort-Noord, Overveen, Hoofddorp, Bussum-Zuid en Wormerveer voldoen met relatief kleine aanpassingen aan de richtlijnen. Voor de stations Santpoort-Noord en Wormerveer zijn schetsontwerpen en visualisaties gemaakt die laten zien aan welke aanpassingen gedacht wordt, om te voldoen aan de uitgangspunten.
Stations die erbij horen maar een ontwerp-ingreep van formaat nodig hebben zijn; Almere Oostvaarders, Almere-Poort, Bloemendaal, Haarlem-Spaarnwoude en Halfweg-Zwanenburg. Almere-Oostvaarders is uitgewerkt om te laten zien wat met een ingreep van formaat bedoeld wordt. De overige stations kunnen met veel moeite aan de richtlijnen voldoen.





Fig. 5: Huidige situatie, collage en plankaart van Buitenpoort Santpoort-Noord







Fig. 6: Plankaart en collage van Buitenpoort Wormerveer



Fig. 7: Plankaart en collage van Buitenpoort Almere Oostvaarders

Geruststellend bevestigt de ruimtelijke situatie dat de recreant op het juiste moment is uitgestapt. De selfie en ontdekkingsreis kunnen worden gemaakt!

HET MARKETING CONCEPT IN DETAIL

Landschap als beeldmerk
Iedere Buitenpoort ligt in of aan een bijzonder landschap. De satellietfoto's van de landschappen rondom de Buitenpoorten zijn campagnebeelden. De abstracte weergave van het landschap voegt aan de karakteristieke landschappen een nieuwe culturele laag toe. De schilderachtige landschappen lijken in eerste instantie onbereikbaar. Schitterende werelden ver hier vandaan. Maar blijken heel dichtbij te zijn. Sterker nog, ze liggen op het grensgebied van stad en land te wachten om ontdekt te worden. Voor iedereen die op zoek is naar rust, natuur en buitenleven. Het marketingconcept is uitgerold met als pilot het station Santpoort-Noord.

Aandachtstrekkers in de stad
In de stad zijn een drietal elementen die de aandacht trekken van de stedeling voor de Buitenpoorten; de frisse lucht radar, de frisse neus fontein en de verhalenabri.

Frisse lucht radar
Iedere Buitenpoort krijgt een individuele 'Frisse lucht score'. Aan de hand van sensoren in het gebied kunnen we meten wat de actuele luchtkwaliteit is. Via een mobiele applicatie of website worden de realtime scores visueel gemaakt, vergelijkbaar met buienradar.

Frisse neus fontein
In de stad staan de fonteintjes waaruit frisse lucht kan worden opgesnoven. De snuiver stapt in het logo van Buitensporen en wordt zo getrokken naar een informatietekst over de buitenpoorten.

Verhalen van echte mensen
De verhalen en de mens staan centraal binnen de 'Buitensporen" campagne. Verhalen van mensen die het buitenleven hebben bezocht. Die de schoonheid ervan hebben vastgelegd met hun mobiele telefoon en hun bijzondere ervaringen hebben gedeeld met hun vrienden. De campagne biedt een podium voor deze mensen om hun mooiste natuurfoto's niet alleen met hun vrienden te delen maar ook met de rest van Nederland.

Hoe? Door de ingezonden foto's als content te gebruiken voor de campagne en met iedereen te delen via digitale schermen, bushokjes, banners, advertenties en tv commercials. Een campagne van echte mensen en bijzondere landschappen dichtbij en bereikbaar met het openbaar vervoer. Heel menselijk, geloofwaardig en van deze tijd.

Het derde element dat aandacht trekt is de fotowedstrijd waarven de beste foto's worden tentoongesteld in de stad. De beelden voor de campagne zijn een opdracht aan een gerenommeerd instituut zoals het FOAM. Op deze wijze worden de Buitenpoorten verbonden met cultuur, hetgeen ook een doelgroep trekt.

BUITENSPOREN TOOLKIT

Gemeenschappelijke taal met een eigen verhaal
De landschapsfotografie levert een gemeenschappelijke beeldtaal op voor Buitensporen. Het is een bindende factor van de landschappen in en om de MRA. De landschapsfoto's afzonderlijk zijn daarentegen heel specifiek. Deze beeldtaal geeft gelaagdheid aan de campagne en kan in de uitwerking goed worden doorvertaald naar verschillende media op verschillende locaties.

Spoor naar het buitenleven
De Buitensporen beeldtaal creëert een natuurspoor van de stad naar het landschap dat naadloos op elkaar aansluit. Door in te zoomen op de satellietfoto naar gelang het publiek dichterbij het landschap komt, wordt de natuur letterlijk en gevoelsmatig dichterbij gebracht. Door de beelden te integreren met vertrektijden van treinen, actuele informatie over het lokale buitenleven en reisafstanden naar de specifieke locaties trekken we een spoor naar buiten. Daarnaast geven we iedereen in de stad en onderweg, op elk moment van de dag, een reden om erop uit te trekken en het buitenleven op te zoeken.

Natuur in de Stad
Het spoor naar Santpoort-Noord begint met de gestileerde satellietfoto van de Kennemerduinen in de stad. Dit trekt de aandacht van voorbijgangers en verrast ze dat het om de Kennemerduinen gaat. Een wonderschoon Nederlands natuurgebied om de hoek van de stad. Direct bereikbaar met de trein, dat blijkt uit de reisinformatie op het paneel.

Kennemerduinen in station Amsterdam Centraal
Op Amsterdam Centraal wordt het Buitenspoor Santpoort-Noord vervolgd door vertoning van de Kennemerduinen op grote digitale schermen. Iets meer ingezoomd dan de satellietfoto. Reizigers worden verrast met de schoonheid van de Kennemerduinen. Op het paneel ditmaal de informatie over flora en fauna die ter plekke aanwezig is: pasgeboren

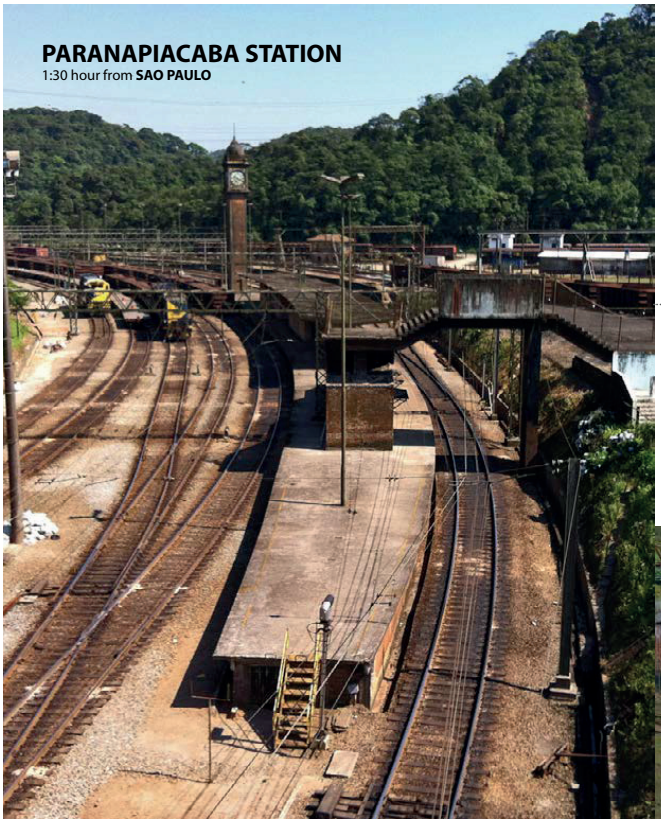
LESSEN UIT INTERNATIONALE VOORBEELDEN

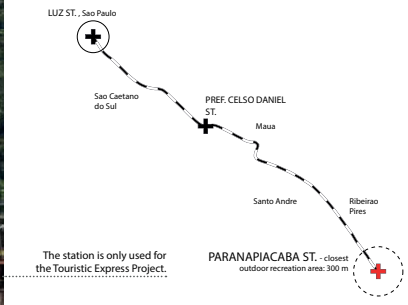
De voor ons interessante internationale cases uit de studie 'Blind Spot' hebben verschillende inzichten gegeven die van toepassing zijn op de Buitenpoorten pilot. Te beginnen met Paranapiacaba Station, São Paulo.
Een spoorproject verbindt het centrum van São Paulo met drie verschillende eindstations voor cultuur en ecotoerisme. De opzet van een groter project met meerdere stations voegt waarde toe aan de lijn zelf. Dat is ook het geval bij de Buitenpoorten. De overkoepelende identiteit en strategie voor Buitenpoorten is door te vertalen naar alle stations op het snijvlak tussen stad en land en biedt de mogelijkheid voor het ontwikkelen van een keurmerk die waarde toevoegt aan elke spoorlijn afzonderlijk.
Het Shifen-station nabij Taipei blinkt uit in het toegankelijk maken van natuurlijke en historische plekken. Het biedt toegang tot wandelroutes, watervallen, meren en oude dorpen. Het landschap staat centraal en is het materiaal. Dat is ook het geval bij de Buitenpoorten.
Takaosanguchi, Tokyo Station ligt op 50 minuten van Tokyo en is onderdeel gemaakt van het landschap. Het vernieuwde station is ontworpen door architect Kengo Kuma. Het houten dak verbindt het station met het lokale landschap en maakt van het station in een architectonisch icoon. Het ontwerp van de Buitenpoorten streeft ook naar herkenbaarheid, in de vorm van een landschappelijk icoon. De stations gaan zo onderdeel uitmaken van het landschap en veranderen in een bezienswaardigheid.
Manly Wharf, op 30 minuten van het centrum van Sydney, is niet alleen een poort naar zee, maar ook een bestemming op zich met veel voorzieningen zoals restaurants, hotels, winkels en sportfaciliteiten. Deze verknoping met de lokale economie is een van de belangrijkste doelstellingen van de Buitenpoorten pilot.
Het Zwitserse bureau voor toerisme heeft op een vooruitstrevende en innovatieve manier het kanton Graubunden op de kaart gezet en voor stedelingen bereikbaar gemaakt. Oftewel dichtbij gebracht. Graubünden Tourism brengt de meest hectische en rustgevende plekken van Zwitserland bij elkaar, door "live narrow casting" uit te zenden in de hal van het centraal station van Zurich. Een typische Bündner nodigt voorbijgangers uit voor een middagsnack op zijn weiland. Zij kunnen communiceren via een camera en microfoon. Als er interesse is wordt er direct een gratis treinkaartje afgedrukt. De wijze waarop dit is gedaan staat aan de basis van de gekozen strategie voor de ontwikkeling en branding van Buitenpoorten.





Fig. 8: Inspiratie uit buitenlandse voorbeelden:.
Links: Manly Wharf, Sydney
Rechts: Graubunden, Zwitserland





The line is part of a Touristic Project from the government of Sao Paulo

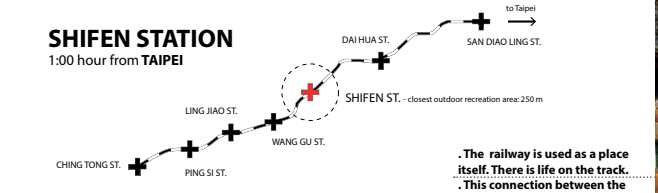
During the train ride, there are also explanations about historical facts from the stations.

. The construction of a bigger project adds value to the line itself
. The corridor is also a historical tour, and the station could be further developed as a heritage as well.

The service uses old trains that were renewed exclusively for this purpose.



Fig. 9: Internationaal voorbeeld Paranapiacaba, São Paulo, Brazilië



. The railway is used as a place itself. There is life on the track.
. This connection between the track could be better developed.

A railway track can create a scar in the territory. Although, in this case, instead of disconnecting two areas it is actually used to link them.

The route is part of the daily conventional service, operated with local trains and it runs about every hour.

Shifen Station is the most famous and important one from the line.





Fig. 10 Internationaal voorbeeld Shifen, Taipei, Taiwan



Fig. 10: Logo's van de Buitenpoorten

schotse Hooglanders. De informatie over treinen die op desbetreffend tijdstip naar Buitenpoort Santpoort Noord vertrekken, zorgt voor een ijzersterke "call to action".

Trein Santpoort-Noord
Zittend in de trein naar Santpoort-Noord is het vaak opletten om op het juiste station uit te stappen. Op het moment dat de trein Station Santpoort-Noord nadert verschijnt op het beeldscherm in de coupé de naam Santpoort-Noord met op de achtergrond een mooie realistische landschapsfoto van de Kennemerduinen. Dit is het teken dat Santpoort-Noord een Buitenpoort is. Tijd om uit te stappen en het Buitensporen voort te zetten.

Perron Santpoort-Noord
Uitgestapt is het ditmaal niet zoeken naar de juiste weg want op een Buitenpoort is een landschapsfoto die overeenkomt met de afbeelding in de trein. De natuur wijst de weg. Het wordt duidelijk wat er op de Buitenpoort te doen en te vinden is; de landschapsfoto is een interactief display dat werkt als een informatiekiosk.

In de 'slaapmodus' is de landschapsfoto en de omgeving te zien. Zodra reizigers in de buurt komen van het informatiepunt wordt de bezoeker welkom geheten en de display omgetoverd tot een interactieve kaart. Een digitale kaart met informatie over lokale natuur en cultuur, bezienswaardigheden en activiteiten, winkels en horecagelegenheden en lokale producten, dienstverlening en services. Aangeduid met speciaal ontworpen Buitenspoor-markers.

Volg het virtuele Buitenspoor
Reizigers kunnen de informatie met zich meenemen via een Augmented Reality applicatie voor de mobiele telefoon. Deze laat onderweg dezelfde informatie zien als te vinden is op de interactieve landschapsfoto op het perron.

Tunnel Santpoort-Noord
Op het station aangekomen, zijn de natuur en het buitenleven nog ver te zoeken terwijl deze bijzondere gebieden vaak om de hoek liggen. Op loopafstand wel te verstaan. Het is door bebouwing gewoonweg niet te zien. Daar is een oplossing voor bedacht; het landschap wordt naar de tunnels gebracht in de vorm van een foto-expositie.
Op de wanden van de tunnel in Buitenpoort Santpoort-Noord is het duinlandschap te zien. De bezoeker waant zich alvast in het landschap. Volgens de informatie op de foto is het landschap maar 500 meter lopen en de markers laten zien dat er meer te beleven is, zoals: ijsjes eten, een eeuwenoud landgoed of een uitzichtpunt.

Cafe Duinzicht
De plek waar bezoekers het buitenleven alvast kunnen zien, horen, ruiken, proeven, voelen en ervaren is café Duinzicht in Station Santpoort-Noord. Het is een natuurgebied op eet- en drinkniveau. Oftewel een horecagelegenheid waar eten en drinken gemaakt wordt van lokale producten, planten en dieren. Aangeboden door bewoners en ondernemers uit de regio. Bezoekers kunnen zelf hun thee plukken en ingrediënten oogsten voor hun broodjes en maaltijden.

Informatie uit de eerste hand
Er is niet alleen eten en drinken te krijgen in Café Duinzicht maar ook informatie over het landschap van lokale bewoners en ondernemers die opgegroeid zijn in de omgeving. Zij weten als geen ander wat er te doen en te beleven valt in de omgeving. Zij zijn de ware ambassadeurs van het landschap. Ze bemannen Café Duinzicht en zijn de gastheren en –vrouwen van de Buitenpoorten. Ze helpen op persoonlijke wijze de bezoeker om het spoor te vervolgen naar het buitenleven.

Virtuele Buitenspoor tour
De Buitenspoor app biedt een virtuele audio- en videotour aan, langs het gehele Buitenspoor tot aan de eindbestemming toe. Vanaf de stad, vanuit de trein en op locatie. Gegeven door lokale ambassadeurs. Reizigers kunnen onderweg met de app alvast landschappen bekijken, kennismaken met lokale boswachters, ontdekken welke natuur, dieren en activiteiten er te vinden zijn en op die manier hun favoriete

Buitenspoor uitstippelen
In samenwerking met belanghebbenden van natuurorganisaties wordt de virtuele content gemaakt. Deze content kan gekoppeld worden aan reisinformatie om de vertrektijden en stations meteen op te roepen. Op deze manier maakt de campagne het buitenleven toegankelijk en promoot het tegelijkertijd de lokale economie op het gebied van:

- Natuur en cultuur
- Bezienswaardigheden en activiteiten
- Winkels, eet- en drinkgelegenheden
- Uitstapjes en recreatie
- Lokale dienstverlening en services
- Lokale overheid en bedrijven

De Buitenspoor reisplanner
Het Buitenspoor begint bij mensen thuis in de huiskamer. Aan de hand van persoonlijke interesses, buitenactiviteiten en actuele natuurinformatie kunnen stedelingen de passende Buitenpoort vinden.

Keuzemenu
Volg de Buitensporen naar:
- Wilde dieren
- wilde bloemen en planten
- Schilderachtig landschap
- Natuur vergezichten en uitzichpunten
- Wandelroutes
- Fietsroutes
- Buitenactiviteiten
- Frisse lucht
- Landelijke bezienswaardigheden

Voor:
- Stilte
- Rust
- Ontspanning
- Avontuur
- Gezelligheid

In het:
- Bos
- Heide en zand
- Duinen en strand
- Waterland en rivieren
- Boerenland
- Heuvelland
- Veenlandschap
- Dijklandschap
- Landgoederen
- Dorpen



Fig. 11: Collage van landschapsfotografie tentoonstelling in FOAM, Amsterdam



Thuis op de bank komt het landschap virtueel tot leven.



Campagne in de straat met de luchtfoto van het landschap.



Bericht op station met luchtfoto en vertrektijd.



Op het station informatie over de Buitenpoort opvragen.



Foto op beeldscherm met stations in de train.



Interactief informatiescherm op het perron.



Door de tunnel lopen is door het landschap lopen.



Op de smartphone is de informatie te downloaden.



Verhalen van de landschappen worden gedeeld.



De verhalen worden gebruikt in de campagne in de stad.



Foto-exposities van landschappe in gallerie FOAM.



In de stad even frisse lucht inademen met de Frisse Neus Fontein.

Fig. 12: Thuis op de bank. Via de uitingen op je telefoon en in de openbare ruimte krijg je tips over de treinverbindingen en actuele natuurinformatie van de Buitenpoorten. De aandacht van de stedeling wordt ook gestrokken door de Frisse Neus Fontein, waar je midden in de stad even frisse lucht kan inademen; en door foto-exposities van landschappen in het culturele circuit, zoals gallerie FOAM.

BUITENPOORTEN PARTNERS

Ps City en DS landschapsarchitecten stelden uit hun eigen netwerk een lijst van mogelijke partners op voor de Buitenpoorten.

Partners op het gebied van natuur:

Gemeenten en Provincie
Nationaal Park Zuid-Kennemerland
Natuurmonumenten
Staatsbosbeheer
Landschap Noord-Holland
LandschappenNL
Mooierlandschap.nl
Nationale Parken
Ongereptenatuur.nl
Natuurwegwijzer
Naturalis
Intratuin
Nederland Schoon

Recreëren, welzijn, vrije tijd en sport:

Gemeenten en Provincie
Koninklijke Wandel Bond Nederland
Fietsersbond
Nederland Fietsland
NS wandelingen
ANWB
VVV
Bever
Footlocker
New Balance
Adidas
Reebok
Patagonia
Nomad
Teva
Jack Wolfskin
Pandora
Warner Bros
20th Century Fox
Disney
Efteling
Van Gogh Museum

Mobiliteit:

Gemeenten en Provincie
NS
RegioRijder
Smart
Greenwheels
Cartogo
Gazelle
Sparta
Batavus
Giant
Cortina
Axa
FietsNed
Santa Cruz
Kalkhoff
Raleigh
PON
Tesla
Opel
Toyota
Citroen
Peugot
Lexus
Suzuki
Kia
Hyundai
Porsche
Vodafone
KLM
Emirates
Vueling
GVB
TUI
Thomas Cook
PostNL

PILOT 7

MANIFEST IJSSELMEERGEBIED



Foto's (van binnen naar buiten): Koos Leek, Debby Doodeman, Bas Leenders

Het Blauwe Hart als metropolitane verademing

Onderschreven door:
Joop Bongers, voorzitter Coalitie Blauwe Hart Natuurlijk
Paul Langeweg, bestuurslid Vereniging Deltametropool
Marleen Maarleveld, directeur Waterrecreatie Nederland
Frits Palmboom, hoogleraar Van Eesterenleerstoel
Jaap Renkema, Algemeen Ledenbelang ANWB
Saline Verhoeven, onderzoeker Van Eesterenleerstoel
Joost Wentink, bestuurslid Stichting Transitie IJsselmeer
Guido van Woerkom, adviseur Coalitie Blauwe Hart Natuurlijk

Voor deze pilot is gebruik gemaakt van het artikel 'Recreatie en toerisme als ontwikkelkracht' van Saline Verhoeven, waarvan eerder een samenvatting is gepubliceerd in de Blauwe Kamer.

Amsterdam dreigt aan haar eigen succes ten onder te gaan, met teveel druk op te weinig gebied. De wijdere regio blijft daarin onderbenut als leverancier van 'quality of life'. Sinds de afsluiting en inpoldering kwakkelt het voormalige Zuiderzeegebied zowel ecologisch als economisch. In samenhang bezien kunnen ruimte en rust in het IJsselmeergebied, als waterrijke stadsoase, tegenwicht bieden aan de hectiek van de metropoolregio.

Kijken we naar Nederland niet als een dicht bevolkt land maar als dunbevolkte stadsstaat dan beschikken we voor de 'global battle for talent' over een unieke propositie. Een land waar iedere inwoner binnen een kwartier fietsend of varend een natuurbeleving kan hebben. Kom daar maar eens om in steden als Shanghai of al die andere metropolen met een inwoneraantal van rond de 17 miljoen. Wat nog ontbreekt is voldoende bewustzijn over deze uitgangspositie en een visie op wat er zou moeten gebeuren om onze positie als aantrekkelijk vestigingsland niet alleen te behouden maar nog verder te versterken. In het IJsselmeergebied, het Blauwe Hart van Nederland, ligt een geweldige kans om daar gericht aan te werken.

Lang heeft het IJsselmeergebied niet de belangstelling gekregen die het verdient. Waarschijnlijk vanwege de on-Nederlandse schaalgrootte. En misschien ook wel omdat we als Nederlanders zo gewend zijn aan schitterende waterlandschappen en aan een rijk palet aan cultuurhistorie. Het polderen zit zo in ons bloed dat we de unieke kwaliteiten van dit waterrijke gebied zelf niet zien. Lang wilden we het liefst al dat water in land veranderen. Toen dit met het schrappen van de Markerwaard kenterde is er nooit integraal naar het gebied gekeken om vast te stellen welke kwaliteit het nu verder voor Nederland zou kunnen vertegenwoordigen.

Toen we recent stilstonden bij alle projecten die nu in het kader van de waterveiligheid in het IJsselmeergebied gerealiseerd zullen gaan worden, werd dan ook terecht de vraag gesteld; "wat zijn we hier eigenlijk aan het maken?" Bij programma Ruimte voor Rivier zette men in op de dubbeldoelstelling van waterveiligheid mèt ruimtelijke kwaliteit, wat nieuwe iconen heeft opgeleverd zoals de Waal in Nijmegen. Deze dubbele doelstelling zou men in het IJsselmeergebied ook moeten kiezen.

Met het opstellen van de Gebiedsagenda 2050 en mogelijk een concrete actie-agenda in het kader van de Delta-aanpak Waterkwaliteit en Zoetwater komt daar nu verandering in. Beide processen dagen uit om een visie op de toekomst van het gebied te ontwikkelen. Frits Palmboom, die vanaf 2013 de Van Eesteren leerstoel bekleedt, karakteriseerde het gebied als 'metropolitane verademing van de metropoolregio Amsterdam, en zelfs voor heel Nederland als dunbevolkte stadsstaat. Samen met de Gebiedsagenda 2050 en maatschappelijke initiatieven, zoals van de ANWB, vestigt zijn onderzoek de aandacht op het IJsselmeer als belangrijke component van Nederland als top vestigingslocatie. Palmboom formuleerde tien 'gouden regels' voor de ruimtelijke ontwikkelingen en ingrepen in het gebied.

"Het meer van Genève, Vancouver Lake, het Gardameer. Wereldwijd bekende meren met allure. Ik zou hier graag het IJsselmeergebied aan toevoegen."

WEBLOG CEES LOGGEN

GEDEPUTEERDE NOORD HOLLAND

MEI 2017



Fig. 1: Ferry diensten Bay Aera.
Beeld: Guide Publishing Group, 2011

WATER ALS RUIMTELIJKE OPGAVE

Dit (IJsselmeer)gebied, dat wordt gekenmerkt door multifunctioneel ruimtegebruik, heeft te maken met een aantal urgente opgaven: waterveiligheid, zoetwater, natuurontwikkeling, waterkwaliteit energieproductie, visserij, landbouw, toerisme, recreatie en verstedelijking.

De doelstelling is om vanuit een integrale visie naar oplossingen te zoeken die meer synergie opleveren en die bijdrage en die bijdragen aan het vestigingsklimaat en de leefbaarheid in de gebieden die grenzen aan het IJsselmeergebied. Het concept van building with nature kan hier goed tot ontwikkeling komen. Door schaalgrootte van de uitdagingen en de omvang van het gebied wordt inmiddels al gesproken over ontwikkeling van het Blauwe Hart van Nederland.
De discussie levert tot nu toe interessante bouwstenen op die verdere uitwerking verdienen en die onder meer gelegen zijn in het combineren van functies, kansen voor innovatief bouwen en natuurontwikkeling.

Uit publicatie VNO-NCW NL Next Level 2017
Gebiedsagenda IJsselmeergebied

AGENDA IJSSELMEERGEBIED

Het Rijk is in september 2015 een proces gestart om samen met overheden en stakeholders in het gebied te komen tot een gebiedsagenda voor het IJsselmeergebied. Aanleiding is dat er voor het gebied een aantal urgente opgaven spelen, die in onderlinge samenhang bezien moeten worden. Er wordt voortgebouwd op wat in eerdere gebiedsprocessen is bereikt voor delen van het gebied en/of specifieke beleidsopgaves, om de betreffende visies te verbreden naar het hele gebied en thema's onderling te verbinden. In 2017 worden door Rijk en provincies aan de hand van de lagenbenadering van het "ruimtelijk denken" een aantal bouwstenen gemaakt voor de gebiedsagenda. Dit artikel is een welkome aanvulling hierop.

Het uiteindelijke doel van het gebiedsagenda-proces is om tot gezamenlijke visie te komen op de ruimtelijke samenhang van maatregelen en kansrijke ontwikkelingen, en om die visie vervolgens te vertalen naar samenwerking in de uitvoering, en om gezamenlijk de kennisbasis te versterken. De Agenda IJsselmeergebied 2050 zou vervolgens ook moeten doorwerken in de omgevingsvisies van Rijk, provincies en gemeenten. Veel informatie over de gebiedsagenda is te vinden op http://agendaijsselmeergebied2050.nl.

Pieter den Besten,
Programmamanager Agenda IJsselmeergebied 2050

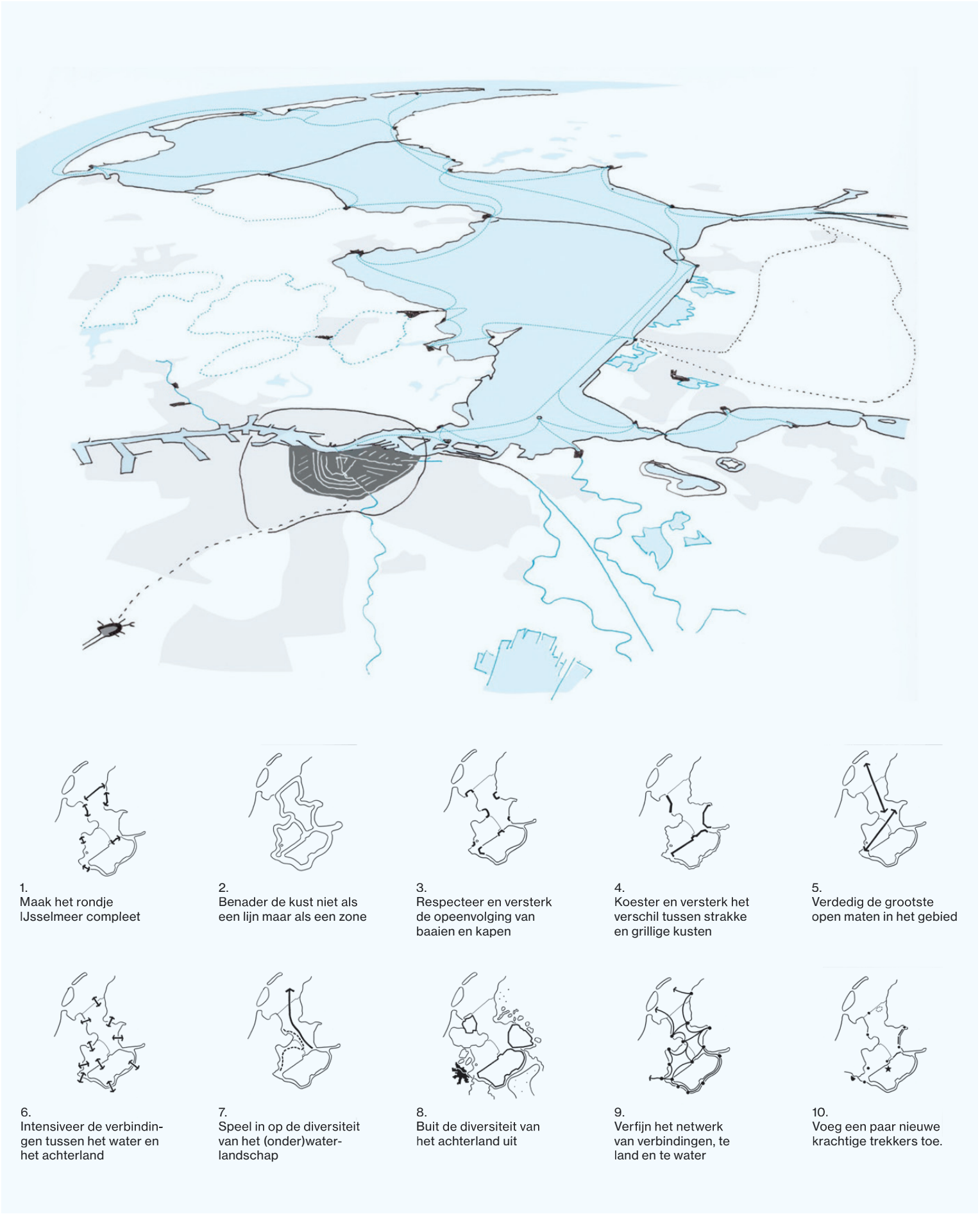


Fig. 2: De 10 gouden regels voor ontwikkeling van het IJsselmeergebied, beeld: Van Eesteren Leerstoel en Frits Palmboom



Fig. 3: Varen op het IJsselmeer, foto: Anke Rusch

GO WHERE THE LOCALS GO

De Urban Agenda van de EU benadrukt het belang van het versterken van de werkgelegenheid in de lokale economie als voorwaarde voor duurzame stedelijke ontwikkeling. Toerisme en recreatie zijn reeds belangrijke pijlers onder de economie van het IJsselmeergebied. Hierin liggen kansen om de regionale economie te versterken. Denk aan werkgelegenheid in de gastvrijheidssector (verblijven, horeca, vervoer), de culturele sector (met musea en cultuurhistorisch erfgoed) en in de productie van lokaal geproduceerde souvenirs en streekproducten.

Voor het IJsselmeergebied gaat het daarbij om waterbeleving en watergebonden recreatie en toerisme in de breedste zin. Uniciteit en authenticiteit zijn hierin wezenlijke condities. Een recreatieve of toeristische bestemming moet geen leeg decor zijn of programma los van de plek en context. Zoals Michael Sorkin benoemt in The Great Mall of New York (2007) is het belangrijk de micro-economie van de bewoners te koppelen aan de (globale) wereld van de bezoeker. Een balans te zoeken tussen de wensen en eisen van bewoners, bezoekers en passanten. Voortbouwend op dat wat er al is. Zo worden hotellobby's cafés en werkplekken. Museumwinkels verkopen streekproducten en zijn een plek om cadeautjes te kopen. Buurten in toeristische hotspots blijven leefbaar. En in krimpgebieden maken toeristen het voortbestaan van het ov, de plaatselijke supermarkt of café rendabel.

In het IJsselmeergebied is water onlosmakelijk verbonden met de beleving van het gebied en daarmee ook van belang voor recreatie en toerisme. Via het landschap en cultuurhistorie is de eeuwenlange strijd met het water te beleven, maar ook hoe het water met de ontwikkeling van bijvoorbeeld de visserij, land- en tuinbouw en handel heeft bijgedragen aan de economische ontwikkeling van het IJsselmeergebied. Door de eeuwen heeft ook watergebonden recreatie en toerisme zich op unieke wijze ontwikkeld in het gebied, van de grote watersport tot kleine waterrecreatie. En ook voor verblijfs-, dag- en oeverrecreatie is de unieke waterbeleving in het IJsselmeergebied een troef.

Anderzijds vormt de druk vanuit toerisme en recreatie ook bedreiging. Wanneer wordt het overlast? Het zoeken naar balans vraagt om actief ingrijpen. Met een overdruk in Amsterdam is het spreiden van het toerisme over de rest van ons land een actueel thema. Hiervoor zijn het ontwikkelen van nieuwe, goed bereikbare, bestemmingen essentieel. Het is de verwachting dat de metropoolregio de komende jaren flink zal groeien. Daarmee rekt het urbane milieu op en verkleint het gevoel van afstand met de sub urbane overgangsmilieus. Met de Hanzelijn is het noorden van Nederland al beter bereikbaar geworden. En de uitbreiding van de capaciteit op de OV SAAL verbinding faciliteert de toename in het aantal reizigers tussen Lelystad en Schiphol. Nederland is sowieso een klein land. "Voor internationale bezoekers zijn de afstanden in Nederland zo klein, dat ze zelfs vergelijkbaar zijn met de afstanden binnen wereldsteden. Dit maakt het mogelijk ook van gebaande paden af te wijken en via passies en interesses van bezoekers meerdere plekken in ons land te koppelen."

De diversiteit van bestemmingen in het IJsselmeergebied, van kleinschalig tot grootschalig, van stedelijk tot landelijk, van historisch tot modern, van rustig tot dynamisch bieden een breed palet aan mogelijkheden om een diversiteit aan mensen te verspreiden over het gebied, passend bij de aard van de bestemming.





Fig. 4: Kades aan het IJsselmeer, foto's: Anke Rusch

"Het is van belang dat we het Blauwe Hart laten kloppen door ontwikkeling van natuur - boven en onder water – en recreatie hand in hand te laten gaan."

JOOP BONGERS, VOORZITTER COALITIE BLAUWE HART NATUURLIJK

ECOLOGISCH HERSTEL ALS MEERWAARDE VOOR RECREATIE EN TOERISME

“Het is van belang dat we het Blauwe Hart laten kloppen door ontwikkeling van natuur - boven en onder water – en recreatie hand in hand te laten gaan”, aldus Joop Bongers. De Zuiderzeewerken betekenden een grote omslag voor het IJsselmeergebied. De zoute zee veranderde in zoete binnenmeren. Compartimentering en het beteugelen van de dynamiek brachten veiligheid en meer land in het IJsselmeergebied, maar veroorzaakten ook ecologische schade. Met als resultaat een dode en vaak saaie plas water.

In de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het IJsselmeergebied staat ecologisch herstel aan de basis. Waarin het deltalandschap van het IJsselmeergebied onderdeel is van een groter estuariën systeem tussen de Alpen en de Doggersbank. Herintroductie van dynamiek in het waterpeil en ontwikkeling van geleidelijke overgangen tussen land en water, herstellen en ontwikkelen het ecologisch systeem van het gebied. Ecologische maatregelen bieden tegelijkertijd kansen de relatie tussen stad en natuur en landschap meer betekenis te geven. Waarmee identiteit en gebruikswaarde van het IJsselmeergebied toenemen.

Met een duurzaam beheer van de visstand kan de (sport)visserij profiteren van dit herstel. Herstel en duurzame visserij geven ook kleur aan de talrijke prachtige vissersplaatjes die het gebied omranden en kansen voor de (her)introductie en verdere ontwikkeling van streekproducten uit het IJsselmeergebied. Zoals de bekende gerookte Zuiderzee Paling en de exclusieve Snoekbaars van het keurmerk ZuiderZeeZilver.

Meer vis betekent ook meer vogels in het gebied. Het IJsselmeergebied is een belangrijke schakel in de routes van trekvogels. Meer vogels is aantrekkelijk voor recreanten (er is meer te zien) en voor een groeiende groep regionale en internationale birdwatchers die bereid zijn daarvoor ook buiten het toeristisch seizoen de wereld over te reizen. In het toekomstige IJsselmeergebied kunnen de vele verhaallijnen die gezamenlijk het verhaal van Nederland vertellen zichtbaar worden gemaakt. Door het ontwikkelen en uitbouwen van (nieuwe) bestemmingen en deze over het water met elkaar te verbinden.



Fig. 5: Visserij op het IJsselmeer, foto: Anke Rusch

VAARNETWERK

Nederland is een nautisch en waterrijk land. Met het IJsselmeer als blauwe hart tussen de MRA en het oosten en noorden van Nederland. Het IJsselmeergebied is een resultante van vele lijnen van het verhaal van Nederland. Het is een toonzaal van plekken die het verhaal van het leven met het water, onder de zeespiegel, in de delta, tussen de grote rivieren en de Wadenzee en Noordzee illustreren.

Het water wordt van oudsher beleefd via een diversiteit aan vormen van watergebonden recreatie en toerisme. Routes zijn een middel om verschillende brokstukken van een verhaal aan elkaar te rijgen. Met water als verbinder van bestemmingen. In dit koppelen van plekken kunnen relaties over het water een veel prominentere rol gaan spelen in het IJsselmeergebied. En verbindingen kunnen via bestaande en nieuwe recreatieve routenetwerken voor varen, fietsen en wandelen worden versterkt. Veerverbindingen ondersteunen de recreatieve fietsnetwerken en vullen ontbrekende schakels in. Meerdere rondjes IJsselmeer worden mogelijk. Iconen worden met elkaar verbonden. Dit kan op eigen gelegenheid of in de vorm van arrangementen.

Toeristenvervoer kan worden gecombineerd met openbaar vervoer, zoals in de Bay Area rondom de estuaria van San Francisco en San Pablo. Dagelijks pendelen hier ruim 16.000 mensen met veerboten heen en weer tussen San Francisco, de suburbs en omliggende natuurparken; van en naar Almeda, Oakland, Angel Island State Park/Tiburon en zelfs Vallejo in Solano County. Een afstand vergelijkbaar met de afstand tussen Amsterdam en Lelystad. Dichter bij huis vervoert Waterbus in de Rijmondregio tussen de westzijde van Rotterdam en Sliedrecht meer dan 2 miljoen forenzen en toeristen per jaar. Voor het Werelderfgoed Kinderdijk is zelfs een sneldienst ontwikkelt die Kinderdijk rechtstreeks verbindt met Rotterdam en Dordrecht en het nationaal Park NL Delta Biesbosch-Haringvliet.

Kan dan de Oostvaarder dijk, langs, of bijna door, de Oostvaardersplassen, met het plotseling opdoemend silhouet van Amsterdam een recreatief alternatief worden voor de drukke Waterlandse zeedijken? Een kwaliteitsslag van de pontaanlanding bij het NS-station van Stavoren en uitbouwen van de bestaande veerverbinding naar het kopstation naar Enkhuizen, maakt van de Noordhaven de landpoort tot de Friese kust en de meren, optimaliseert de ov-potentie van deze beide kopstations.

Of het Waterfront van Lelystad. Nu vervoert een shuttlebus toeristen vanaf de Piet Heinkade in Amsterdam naar de Amsterdam Fashion Outlet, ofwel Bataviastad, in Lelystad. Deze rijdt weliswaar een klein stukje langs het Mar-



Fig. 6: Varen op het IJsselmeer, foto: Anke Rusch



Fig. 7: De Kreupel, foto: Debby Doodeman

kermeer, maar ook over de toch al zwaarbelaste A1 en A6. Een veerverbinding vanaf Amsterdam Centraal station of de eindhalte van tram 26 op IJburg, maakt van de tocht naar Bataviahaven of het nieuwe Kröller-Müller waar begrippen als Bouwen met de Natuur en Land Art Flevoland met elkaar verbonden worden, een ervaring. Het museumbezoek of winkelen wordt hiermee onderdeel van een unieke reis. Te combineren met een bezoek aan Markerwadden, Hoorn of een van de historische stadjes rond de Gouwzee.

Voorwaarde hiervoor is het kwalitatief ontwikkelen van schakelpunten tussen land en water. Sluizen, dammen, havens en gemalen verbinden waterstructuren op het land met het grote water van het IJsselmeergebied. Uitbouwen van deze schakelpunten tot multimodale overstappunten (auto, ov, fiets, wandelen, varen). Met halteplaatsen meer dan een aanlegsteiger, een aantrekkelijke bestemming waar je ook terecht kan voor een kop koffie of een snelle boodschap onderweg. Ruimte om te schuilen of te genieten van een spectaculair uitzicht. Om te werken of om te recreëren. Belangrijk daarbij is dat een dergelijk netwerk van verbindingen ook functioneert als een netwerk met een reguliere, snelle en betrouwbare dienstregeling. Naast een aantrekkelijke waterbeleving wordt tevens een echt alternatief geboden voor vervoer over land. Daarmee wordt niet alleen een economische impuls gegeven aan het gebied en een (toeristische) beleving toegevoegd, maar wordt daadwerkelijk werk gemaakt van het spreidingsbeleid, in tijd en ruimte. In het najaar van 2017 wordt een begin gemaakt met een businesscase die antwoord moet geven of een duurzaam, snel, en regulier vervoerssysteem over water daadwerkelijk mogelijk is binnen (delen) van het IJsselmeer.



Fig. 8: Fietsen op dijk aan het IJsselmeer, foto: Koos Leek

VAN WOORDEN NAAR DADEN

Onder de titel 'Samen meer IJsselmeer' werd in het jaar 2000, op initiatief van een breed samenwerkingsverband van natuur- en recreatie organisaties, een bijdrage geleverd aan de 5e nota ruimtelijke ordening. Het was daarmee een eerste poging om na bijna een eeuw lang dijken bouwen en inpolderen, de potentie van het gebied voor Nederland in een veel bredere context te plaatsen met een samenhangende visie op recreatie en natuur. Nu 17 jaar later moeten we constateren dat de tijd toen blijkbaar nog niet rijp was om tot daden te komen.

Op dit moment is er sprake van een duidelijke kentering en leeft in steeds bredere kringen de vraag welke functies we aan dit gebied van 'metropolitaanse verademing' mee kunnen geven. Er is sprake van een omvangrijk investeringsprogramma in relatie tot de veiligheid tegen overstromingen. Ook leven er veel ideeën om het armlastige ecosysteem te versterken, met als iconen de ontwikkeling van de Markerwadden en de Vismigratierivier. Toch ontbreekt nog een totaalvisie. En is de vraag 'wat zijn we hier eigenlijk aan het maken?' nog steeds actueel. De in ontwikkeling zijnde Gebiedsagenda 2050 kent de ambitie om hier een antwoord op te geven. Het IJsselmeer gebied is echter van iedereen en dus feitelijk van niemand. Om zeker te stellen dat het tot concrete actie komt is het noodzakelijk dat er een bestuurlijke constellatie ontstaat die regie mogelijk maakt.

Daarbij kan lering getrokken worden uit de wijze waarop dit in middels voor het Waddengebied vorm heeft gekregen. Publiek Private samenwerking is daarbij een voorwaarde tot succes. De eerst stappen daartoe worden inmiddels gezet in het kader van de Gebiedsagenda 2050. Onder andere door een samenwerking tussen het Rijk en de meest betrokken provincies, die daarvoor als provincies gezamenlijk optrekken.

Ondergetekenden hebben gezamenlijk de volgende agenda opgesteld:

1.
Geef als drager voor deze ontwikkeling prioriteit aan het ecologisch herstel van het IJsselmeergebied in de programmering van de Delta-aanpak Waterkwaliteit en Zoetwater en maak daarmee dit gebied van proeftuin tot etalage van het Bouwen met de Natuur. Maak Aqua-Eco-engineering een nieuwe succesvolle component van het vakgebied van de Deltatechnologie . Creëer daarvoor een IJsselmeeracademie waarbinnen wetenschap en praktijk elkaar ontmoeten en een ruime aanwending van de mogelijkheden voor civil-science een plaats krijgt.

2.
Ontwikkel het IJsselmeergebied als metropolitane verademing, waar de inwoner en (internationale) bezoeker de unieke kwaliteiten van het water landschap kan beleven. Vergroot de toegankelijkheid van de kustzone door het toevoegen van bestemmingen, attracties of landingspunten; met passende iconen als krachtige trekkers en verborgen parels voor meer individuele beleving. Ontwikkel de Friese IJsselmeerkust en realiseer een nieuw Kröller-Müller. Geef vorm aan de balans: rust tegenover dynamiek, individueel tegenover massaal, natuur tegenover stad. Versterk de unieke water en landschappelijke beleving van verblijfs-, dag- en oeverrecreatie.

3.
Benut contrasten. De nadruk op het veiligheidsdenken heeft ruimte opgeleverd, een afwisseling van oevers met natuur, landbouw en verstedelijking. Koester deze verschillen, d.w.z. zorgvuldig omgaan met balans landschap/natuur en verstedelijking. Behoud en versterk variatie in meer en minder verstedelijkte kusten, meer en minder toegankelijke gebieden: landschappelijk metropoolgebied en verstedelijkte delta. Op grotere schaal: respecteer de ruimtelijke zonering van de metropoolregio naar de Wadden en de Noordzee.

4.
Verbind wateropgave, ecologische opgave en opgave ruimtelijke kwaliteit. Het versterken van de dijken en de ecologische herstelmaatregelen zijn ingrepen op de overgang land-water: verbind land en water, creëer oeverzones, benut de diversiteit in het landschap en de variatie in het onderwaterlandschap, de ondergrond en waterdieptes.

5.
Neem waterverbindingen op in het mobiliteitsnetwerk. Benut hierbij bestaande en nieuwe recreatieve routenetwerken voor varen, fietsen en wandelen. Versterk daarmee de waterbeleving van Nederland: verschillende verhaallijnen van leven met het water, onder de zeespiegel en in de delta. Neem het Blauwe Hart, heden, verleden en toekomst, op als verhaallijn ontwikkeld door het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen (NBTC).

6.
En tot slot, creëer een governance die de noodzakelijke regiefunctie faciliteert.



Fig. 9: Vuurtoreneiland, foto: Saline Verhoeven



Fig. 10: Paard van Marken, foto: Piet van Breugel

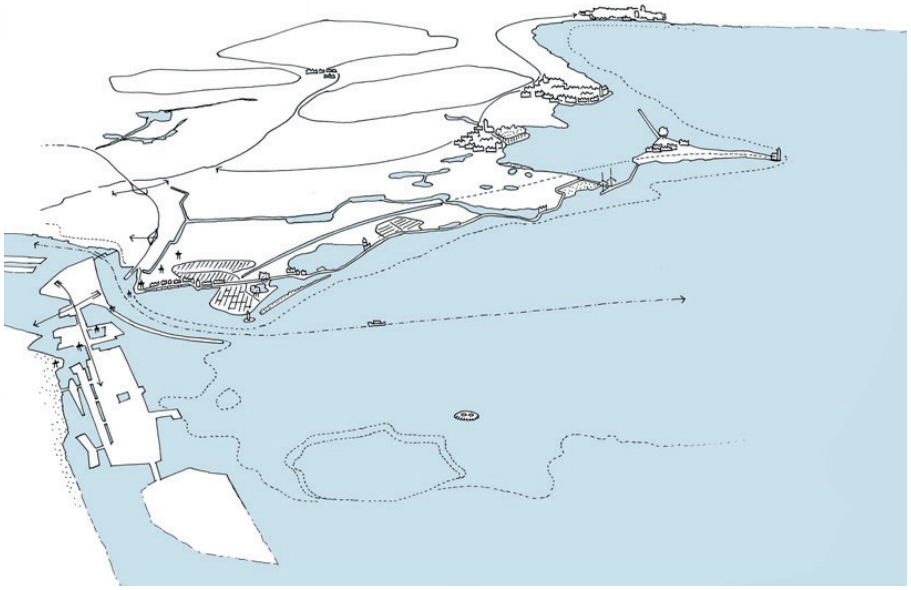


Fig. 11: IJburg en Marken, beeld: Van Eesteren leerstoel

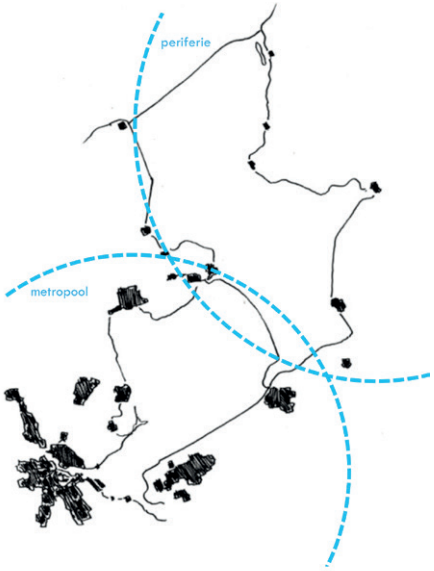


Fig. 12: Twee zones in het IJsselmeergebied, beeld: Van Eesteren leerstoel



Fig. 13: Jan Haringrace, foto: Bas Leenders



Fig. 14: Durgerdam, foto: Frits Palmboom

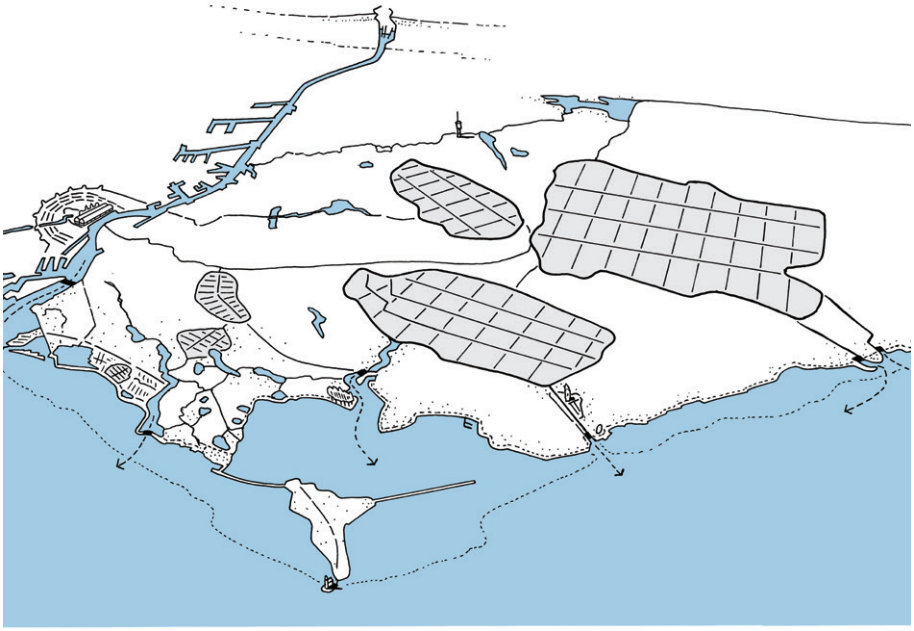


Fig. 15: Droogmakerijen van het IJsselmeergebied, beeld: Van Eesteren leerstoel

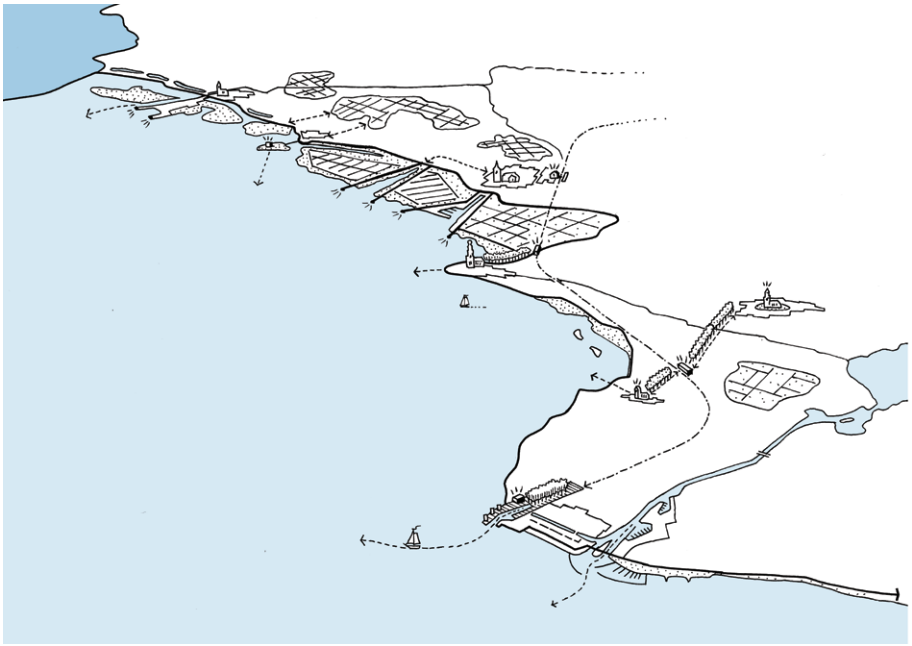


Fig. 16: Havens van het westelijke IJsselmeergebied, beeld: Van Eesteren leerstoel

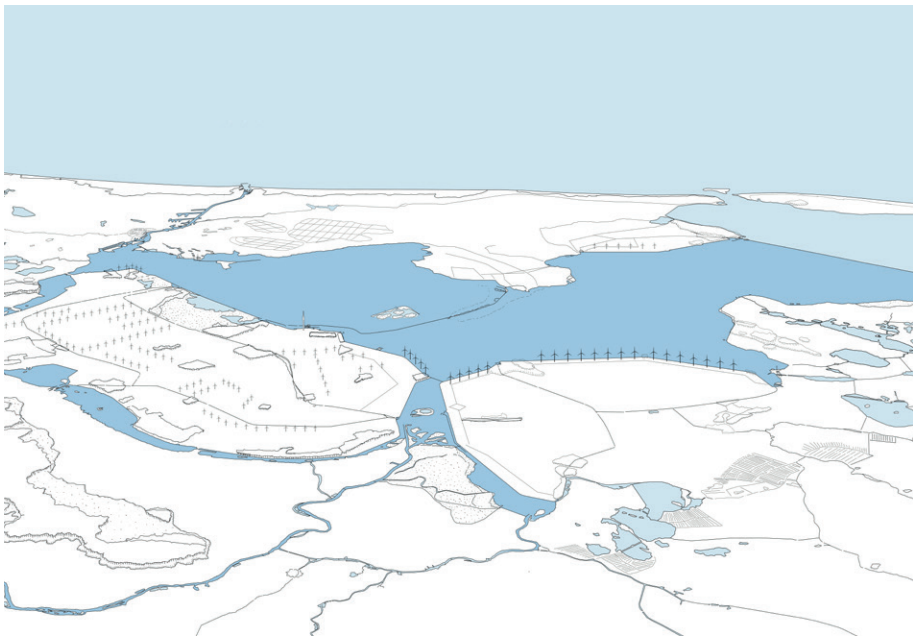


Fig. 17: Overzichtskaart IJsselmeergebied, beeld: Van Eesteren leerstoel

PILOT 8

DIEMERSCHEG



Foto's (van binnen naar buiten): Google Streetview, Bastian, René Passet

Tussen hoop en werkelijkheid

PILOT IN METROPOOLREGIO AMSTERDAM
Academie van Bouwkunst Amsterdam: Riette Bosch,
Philomene van der Vliet, Jandirk Hoekstra en 11 studenten (zie colofon)
Staatsbosbeheer: Robert Graat
(De Academie van Bouwkunst heeft geprobeerd alle beeldmakers te achterhalen)



Fig 1: Vluchten van het drukke stadsleven. Landschapsbalkon met zicht op vegetatie en water vol met leven, zo dicht bij de stad. Beeld: Simon Verbeeck

De Diemerscheg is één van de karakteristieke 'groene lobben' van Amsterdam. Ooit een uitgestrekt veenrivierenlandschap gelegen aan de poorten van de stad, met de Gein, de Vecht en de Gaasp als belangrijkste spelers. Een landschap van rivieren, trekvaarten, polders en boezems, met buitens voor de stedeling, gelegen aan de kust van de Zuiderzee en de Vecht. Planologen bedachten de lobbenstructuur om iedere Amsterdammer snel toegang te geven tot 'buiten'. Fietsend door de scheg ontwaart men nog slechts flarden van dit oorspronkelijk zo typisch Hollandse landschap dat zo nadrukkelijk een dialoog aanging met de stad. Rijdend van Amsterdam naar Almere is het kenmerkende 'venster' van IJmeer naar het Groene Hart door bebouwing en geluidschermen gehalveerd ten opzichte van tien jaar geleden.

De afgelopen jaren presenteerden politici en vakgenoten als Duco Stadig, Zef Hemel en Friso de Zeeuw visies op de verdere stadsuitleg en stedelijke verdichting van Groot Amsterdam. In het programma Koers 2025 zijn 50.000 nieuwe woningen gepland binnen bestaand stedelijk gebied. Daar komt bij dat Amsterdam jaarlijks 17 miljoen toeristen trekt, en deze in toenemende mate probeert te spreiden over de regio. Is de Diemerscheg in dat krachtenveld een bestemming? Hoe belangrijk is het nabije landschap als voorwaarde voor een gezonde en aantrekkelijke stad? Welk krachtenveld leidde tot de caleidoscopische versnippering van dit verstedelijkte landschap? Wie zijn haar gebruikers en welke strategische interventies zijn er nodig om de stedelijke en landschappelijke potenties van dit gebied tot uiting te laten komen? Elf studenten landschapsarchitectuur en stedenbouw van de Academie van Bouwkunst in Amsterdam bogen zich 16 weken over deze vragen.

Hoe kan dit unieke gebied zowel ruimte bieden aan de vraag naar onder andere woningen voor middenklasse gezinnen terwijl ook de landschappelijke kwaliteit reanimatie vergt?



Fig 2: Versnippering en gebrek aan identiteit langs de Diem. Beeld: google streetview

KLEREN VAN DE KEIZER

De Diemerscheg als samenhangend fenomeen blijkt als de kleren van de keizer; non existent. De studenten hebben hun best gedaan prachtige kaarten te maken van landschapsstructuren om de latente samenhang in beeld te brengen, maar de ontwikkeling in de historische reeksen is onverbiddelijk. Iruma Rodriguez toont waar het mis is gegaan met de droom van de Lobbenstad. Niet alleen het fragmentarische resultaat is pijnlijk maar vooral het feit dat die fragmentatie zeer recent heeft plaatsgevonden. Tot en met de jaren zeventig lijkt de bouwwoede zich te houden aan de intenties van Van Eesteren. De Bijlmer ontwikkeld zich als stadslob en respecteert de Diem en de Gein als landschappelijke grenzen. Pas de latere wijken van Diemen aan weerszijden van de Weesper trekvaart lijken zich te onttrekken aan de planologische intentie of cultuurhistorische gelaagdheid en de verstopping van de scheg gaat door. Dit jaar wordt de laatste hand gelegd aan de verbreding van de A1 met extra opritten en nieuwe by-pass naar de A9. In de Bloemendalerpolder en bij Muiden wordt de grond al bouwrijp gemaakt voor 4.000 nieuwe woningen.

ONDERTUSSEN BIJ DE BUREN

De moeite die Amsterdam doet om binnen de bestaande stad te verdichten lijkt omgekeerd evenredig aan de expansiedrift van buurgemeenten als Weesp, Purmerend of de Haarlemmermeer, ondanks de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Na de uitbreiding van Weesp in de Bloemendalerpolder begint het weidse veenweidelandschap voor de Amsterdammers voortaan bij de Vecht. Er is blijkbaar een gebrek aan een breed gedragen en gedeeld perspectief. Eric Claassen en anderen tonen ons een enorme hoeveelheid in bouwplannen die gekenmerkt worden door de eenzijdige woningtypologie (de rijwoning), die niet aantrekkelijk zijn voor de nieuwe stedeling. In Diemen zelf lijken lokale ontwikkelingen zich te onttrekken aan hun omgeving. Holland Park bijvoorbeeld is op zichzelf een positieve herstructurering van een oud bedrijventerrein, maar met een geforceerde waterstructuur die niet aansluit op het nabijgelegen vaarwater. De spoorboog sluit de buurt fysiek af en tot schrik van de studenten worden nieuwe voorzieningen, zoals een basisschool, nauwelijks gerealiseerd. Ondertussen worden binnen de Sniep meer rijwoningen bijgebouwd zonder zich iets aan te trekken van de bijzondere ligging aan de Trekvaart en de Diem.

VOOR WIE IS DE DIEMERSCHEG?

Ana Sosin ging er meerdere keren op uit om de mensen in Diemen persoonlijk te bevragen over hun woonplaats. Opvallend is dat zowel de eigenheid, de relatieve rust als de nabijheid van Amsterdam als kwaliteit wordt benoemd. Maar is het niet de onverwachte betaalbaarheid die doorslaggevend is geweest? En het feit dat je auto nog gewoon voor de deur staat? Het landschap wordt niet genoemd maar hoe is dat ook mogelijk als het verstopt zit achter een bedrijventerrein. Bedrijven in goedkope grijze dozen met geen andere oriëntatie dan de weg waarover werknemers arriveren met hun auto waar potentiële klanten ze kunnen herkennen aan de oplichtende bedrijfsnamen. Waarom kan het hoofdkantoor van Claudia Sträter niet onderdeel zijn van de gemengde stad in plaats van als anonieme stopverf tussen stad en land? Hoewel Diemen zich profileert als die fijne gemeente met 'best of both worlds' is die kwaliteit in werkelijkheid nauwelijks waarneembaar. Is dit overtuigend genoeg voor de multinational die overweegt zich in Nederland te vestigen en op zoek is naar die fijne hoogwaardige woon-werkomgeving voor haar werknemers?

TUSSEN WAL EN SCHIP

Het landschap lijkt tussen wal en schip gevallen, een entiteit met nauwelijks nog landbouwkundige betekenis, doorsneden door dikke bundels snelweg en spoor, lokaal recreatief ingericht met bosjes en slecht verbonden met de stad. Opvallend is dat alle recente toevoegingen de oudere dragers van het landschap lijken te negeren. Niet alleen de grote infrastructuur is boosdoener. Ook de parkaanleg van Diemerbos en Gaasperplas is – net als het grotere Spaarnwoude - generiek en sleets geworden.

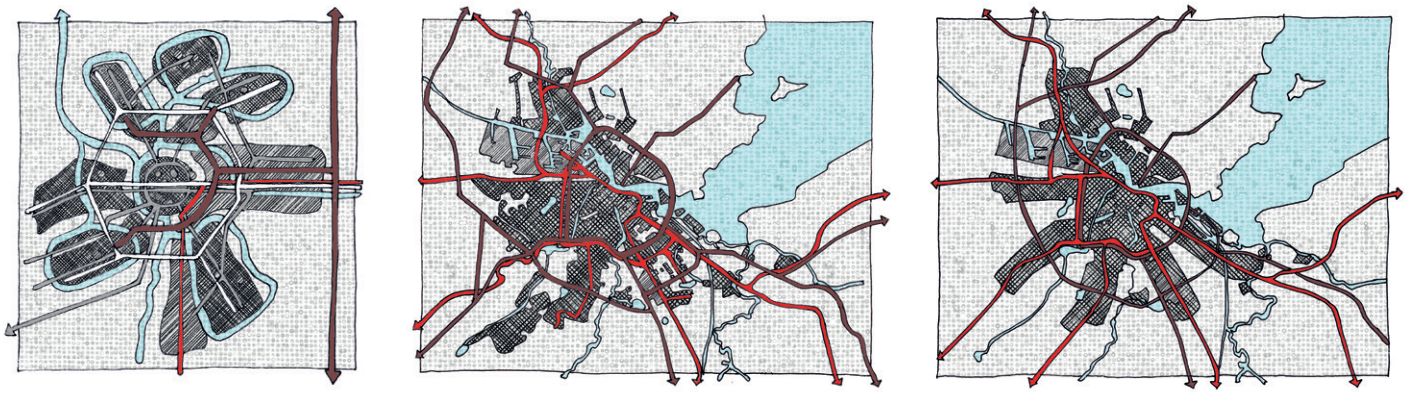


Fig 3: Analyse van Amsterdam als lobbenstad. Van links naar rechts: Schema van de lobbenstad; Huidige situatie Amsterdam - geen lobbenstad; Amsterdam wanneer het lobbenstadpatroon strict was gevolgd. Beeld: Iruma Rodriguez Hernández



Fig 4: Analyse van de Diemerscheg. Van links naar rechts: Eilanden - Versnippering en restlandschappen door doorsnijding van infrastructuur; Op zoek naar identiteit - Het vroegere productielandschap is vergaan; Segregatie - Buurten en straten functioneren als eilanden. Beeld: Charlotte van der Woude

Het landschap lijkt te zijn verworden tot achtertuin van de stad, slechts bezocht door voorbijrazend verkeer of omwonenden. De analyse van Jean François Gauthier laat zien dat zich in de loop der tijd tussen stad en Diemerscheg een rand met een nieuwe 'accidental landscapes' heeft gevormd, die niet met een recreatief doel zijn ontworpen maar 'per ongeluk' zo worden gebruikt. Zo dankt de Gaasperplas zijn bestaan aan het afgraven van zand om de wijk Gaasperdam op te hogen; het Diemerpark ontstond bovenop een afgedekte giftige vuilstort en delen van het Diemerbos werden aangelegd als compensatie voor de verbreding van snelwegen. Een reeks van incidenten die nauwelijks een relatie aangaan met hun omgeving. Niet alleen het landschap is versnipperd maar ook het stedelijk gebied. Stadsranden zijn op veel plekken diffuus; er mist een 'edge' aan de 'wedge'. Complete wijken zijn met hun rug naar de scheg gekeerd. Opvallend is ook de diversiteit in leefstijlen van omwonenden: Zuidoost, IJburg, Indische buurt, Diemen en Muiden. De scheg wordt omringd door gefragmenteerde wijken gebouwd in verschillende stijlen en bewoond door mensen met verschillende achtergronden. De Diemerscheg telt 180 verschillende nationaliteiten.

KRUIPDOOR SLUIPDOOR

Zo eenvoudig als het is om van Munttoren naar Ouderkerk aan de Amstel te fietsen en te varen, zo ingewikkeld is het om van Rembrandttoren naar Weesp te komen op dezelfde wijze. De Weespertrekvaart is weliswaar anders dan de Amstel maar evengoed een sterk verankerde stad-land-verbinding. Maar waar de Amstel zich als chique adres van welgesteld Amsterdam ontwikkelde werd de Trekvaart het werkkanaal waarlangs bedrijventerreinen en infrastructuur zich gestaag verder ontwikkelden. Later doorsneden door het Amsterdam-Rijnkanaal waarmee de doorvaart naar Weesp onmogelijk werd maar ook de verbinding tussen de prachtige Diem en het IJmeer werd geblokkeerd.

De routes door en langs de Diemerscheg zijn kruipdoor sluipdoor; interessant op lokaal niveau maar nauwelijks vindbaar voor de Amsterdammer, laat staan dagjesmensen en toeristen. Uitzondering hierop is misschien de route langs de IJmeeroever die je via het ruige Diemerpark naar het Muiderslot brengt.

Ronduit schrijnend is tot slot de constatering van Simon Verbeeck dat het huidige gebruik van het landschap leidt tot een milieucrisis. Door de drooglegging van het veenweidegebied komen broeikasgassen vrij. Daarbij lijkt de Diemerscheg ons vooral geld te kosten, want er moet continue gepompt en onderhoud gepleegd worden. Ergens is de vanzelfsprekende notie van landschap tot Nut (voedsel en energie) en Genoegen (beleving, vrije tijd), verloren gegaan. Waarom kan het huidige landschap niet meer dienen als productiegrond voor energie, voedsel, zoetwaterbuffer en tegelijk recreatielandschap zijn dat meer te bieden heeft dan dagelijkse uitloop voor de aanwonenden?

STUDENTENWERK

De studenten kregen de volgende vragen voorgelegd: Hoe belangrijk is het nabije landschap als voorwaardelijke conditie voor de gezonde stad? Welk krachtenveld leidde tot de caleidoscopische versnippering? Wat zijn de fysieke condities van dit verstedelijkte landschap? Wie zijn haar gebruikers en welke strategische interventies zijn er nodig om de stedelijke en landschappelijke potenties van dit gebied tot uiting te laten komen? Speelt de Diemerscheg eigenlijk wel een rol op de internationale kaart waar de 'Global Battle For Talent' zich afspeelt? En hoe zit het met het lokale zelfbeeld?

Ieder project gaat uit van een alternatieve 'wat als'-situatie waarin een lonkend perspectief voor de Diemerscheg wordt geschetst.

Wat als ...
... de Trekvaart toch de navelstreng tussen stad en land vormt waarlangs de stad zich ontvouwt en het landschap binnen handbereik komt?

Charlotte van der Woude gebruikt in haar plan 'Along the line' de verbindende kracht van water om de scheg nieuw leven in te blazen. De scheg transformeert met de Weespertrekvaart als centrale ruggegraat tot een productief landschap op drie schaalniveaus: Kleine collectieve tuinen dichtbij de stad voor de buurt, een veenmoeras-laboratorium voor ondernemers ten zuiden van de Diem en nieuwe grootschalige natte landbouw op veen (paludicultuur) ter hoogte van de Gaasperplas. Stad en land worden aan elkaar geregen door een groen-blauw netwerk dat productie en recreatie mogelijk maakt en bodemdaling tegengaat. Rick Groeneveld transformeert meer dan 80 ha bedrijventerrein tot gemixte woon-werk omgevingen waardoor zowel verdichting mogelijk is binnen Amsterdam en Diemen maar ook bedrijfstereinen als Stampersgat kunnen worden gesaneerd. Een nieuwe recreatiehaven aan de Diem is de scharnier van waaruit stedelingen naar Grachtengordel, het IJmeer of de Vechtstreek kunnen varen. Kim Krijger voegt daar nog een dozijn interessante bestemmingen aan toe, door een fietsronde te beschrijven langs Diem, Weespertrekvaart, de Vecht en de IJ-oevers. Daarmee komt ook een herontwikkeling rond bijvoorbeeld de Gaasperplas in een nieuw daglicht te staan.

Wat als ...
... het oorspronkelijke concept van de Lobbenstad consequent en verbeterd zou zijn uitgevoerd.

Iruma Rodriguez toont ons de Diemerscheg en haar flanken in de meest optimale vorm. De kritische noot (van Kevin Lynch) over aflopende dichtheid in de bebouwde lobben, lost ze op door tot aan het einde van de vervoerslijnen te intensiveren met nieuw stedelijk programma. Het vernieuwende van het programma zit in de vanzelfsprekende combinatie van wonen en werken met (intensieve) voedselproductie en energiewinning. Om de methode daartoe

TABULA SCRIPTA

De studentenopgave is onderdeel van het lectoraat Tabula Scripta van Floris Alkemade aan de Academie van Bouwkunst in Amsterdam. Hij stelt dat 'perifere' wijken als Diemen trots en aandacht missen. Een notie die geïllustreerd wordt door de kaarten van Erik Fischer die de dichtheid aan genomen foto's door bewoners en bezoekers weergeeft: De historische centra zijn eenvoudig herkenbaar aan de enorme dichtheid aan foto's die er genomen zijn terwijl de periferie nagenoeg wit blijft: "Een sociale cultuur met Alzheimer", volgens Floris. De hedendaagse geschiedenis laat geen sporen achter maar het verre verleden is scherp in beeld. Wat gebeurt er als we met dezelfde aandacht naar Diemen en wijken rondom en in de gelijknamige scheg zouden kijken als naar de binnenstad van Amsterdam?

P6 stedenbouw 2017
Begeleiding: Riëtte Bosch
Studenten: Eric Claassen, Anna Sosin, Iruma Rodríguez Hernández, Kim Krijger, Koen Hezemans, Rick Groeneveld

P6 landschap 2017
Begeleiding: Philomene van der Vliet, Jandirk Hoekstra
Studenten: Lourdes Barrios Ayala, Jean-François Gauthier, Simon Verbeeck, Silko van der Vliet, Charlotte van der Woude

GROENE METROPOOL

Het Programma Groene Metropool, dat is gericht op creëren van een aantrekkelijk groen, woon- en vestigingsklimaat in stedelijke netwerken, is een van de drie nationale programma's waar Staatsbosbeheer aan werkt. Eén van de gebieden die daarin onder de loep worden genomen is de Diemerscheg, tussen Amsterdam en de Vecht. Afgelopen jaren is hier gewerkt aan het verbeteren van de toegankelijkheid voor wandelaars en fietsers en creëren van aantrekkelijke bestemmingen. Er zijn resultaten geboekt, maar de betekenis van de scheg voor de stad en zijn inwoners is nog altijd beperkt.

geloofwaardig te maken bouwt ze voort op Regen Villages uit Denemarken (Effekt.dk) maar wel met een vertaling naar een stedelijke situatie. Het levert een fascinerend beeld op van een stad met een prachtige samenhang van klassiek stedelijk weefsel, waarin iedere vorm van buitenruimte zich positief verhoud tot het gebouwde. Van de kleine schaal van de tuinen van de Hortus tot de midden-schaal rond de trekvaart tot de grote schaal van IJmeer, Vecht en het Groene Hart.

Wat als ...
... Diemen haar geïsoleerde ligging ten goede weet te keren en dit gegeven weet uit te nutten door dit als vertrekpunt voor toekomstige planvorming te nemen?

Ania Soisin pleit voor een 'Cool Calm and Connected' Diemen. Ze stelt voor met intensieve middelhoge bebouwing sterk te intensiveren langs alle grootschalige infrastructuur en daarmee een extreem luwe en rustige binnenwereld te creëren rondom de oude Hoflaan en de Trekvaart. Royale poorten richting Amsterdam en het veenlandschap maken Diemen tot een uniek gastvrij bolwerk.

Wat als ...
... besloten wordt tot een legendarisch binnenstedelijke groei.

Waarbij ook de groei van Muiden, Haarlem en Purmerend etc. binnen bestaand Amsterdams stedelijk gebied wordt opgelost. Een groei van 220.000 woningen waarbij het zowel het landschap als de stad zelf beschikbaar zijn voor de productie voor voedsel, water en energie. Koen Hezemans schetst ons een model waarin dit de vertrekpunten zijn. Daarnaast gaat hij radicaal anders om met de integratie van bestaande en toekomstige infra bundels zodat er een continue stedelijk weefsel ontstaat. Het is verrassend te zien hoe over de bestaand Diemen en Zuidoost een nieuw grid kan worden ontworpen, waarbij waardevolle elementen behouden blijven maar laagwaardige bebouwing wordt gesloopt, om te komen tot een gelaagde gridstad met een bouwhoogte van gemiddeld 6 lagen. Een slimmere en aantrekkelijke stad lijkt binnen handbereik zonder tabula rasa, met het landschap om de hoek.

Wat als ...
... de scheg zich weer richt naar het Markermeer.

Het stedelijk gebied wordt in dat geval direct verbonden met Nationaal Landschap 'Nieuw Land', bestaande uit Markermeer/IJmeer en de Oostvaardersplassen. Aan de 'Golden Bay' van Lourdes Barrios Ayala versterken ecologie, recreatie en nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen elkaar tot een rijk kustlandschap. Een nieuwe reeks eilanden, lagunes en zachte vooroevers kleuren de kust van het Markermeer. Alle gradiënten tussen land en water zijn er te vinden. De bewoners van IJburg II delen hun eiland met vogels, mossels, vissen en zilte oevervegetatie en migratieroutes worden zowel gebruikt door dier als de blije bootbezitter!

Wat als ...
... het landschap weer tot nut wordt door het CO2 reducerend en waterbergend te maken?

Simon Verbeeck reactiveert in zijn plan het oorspronkelijke onderliggend landschap om de enorme milieuproblematiek van de scheg (bodemdaling, geldverspilling en CO2 emissie) tegen te gaan. In de veenpolders wordt het waterpeil opgezet opdat het veen weer groeit i.p.v. zakt. In het kleigebied wordt drastisch geminderd met pompen en een flexibel peil ingesteld waarop zich nieuwe ooibossen, wilgenvloedbos en elzenbroekbos kunnen ontwikkelen. De grondlichamen van de zware infrastructuur die het landschap doorsnijden worden verbreed en getransformeerd tot recreatieve linten ingeplant met naaldbos. Resultaat is een recreatief, duurzaam, dynamisch en zichzelf terug verdienend landschap op 30 minuten afstand met de waterbus van Amsterdam.

CONCLUSIE - HOOP

De analyse dat Amsterdam pronkt met de kleren van de keizer als het gaat om de Diemerscheg, mag onthutsend genoemd worden. Hoewel de scheg in de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt gepresenteerd als groene ruimtelijke eenheid en lijkt bij te dragen aan het verbeteren van het vestigingsklimaat van de stad, blijkt de Diemerscheg in werkelijkheid zo goed als niet van betekenis.
Afgelopen jaren is op verschillende vlakken gewerkt aan vergroten van recreatieve betekenis van de scheg. De bereikbaarheid is ontegenzeggelijke verbeterd; er zijn bruggen gebouwd over het Amsterdam-Rijnkanaal en fietstunnels aangelegd onder de A1 en A9. Het werk van de studenten toont echter aan dat er meer nodig is om de 'scheg' naar een metropolitaan niveau te tillen. Alle ideeën van de studenten tonen op volstrekt eigen wijze dat heldere keuzes en samenwerking noodzakelijk zijn om de latente kwaliteit van een intensieve stad aan een landschap van betekenis op te laten bloeien.

De geesten zijn rijp voor een gebiedsbrede visie op landschap en stad in de Diemerscheg. Staatsbosbeheer, Diemen, Amsterdam en de Gemeente Gooise Meren pakken de handschoen op om van de reeks sectorale incidenten en losse gebiedsontwikkelingen te komen tot een samenhangende ontwikkel- en beheerstrategie. Het aanpassen van de groenblauwe inrichting op lokale schaal is niet meer voldoende. Er is een schaalsprong nodig die past bij de omvang van de stedelijke investeringen uit het recente verleden en in de nabije toekomst. Die schaalsprong is nodig voor zowel de programmering, de inrichting als de wijze van uitvoering. In het belang van de kwaliteit van wonen en werken is het in de Diemerscheg nu een kwestie van "erop of eronder". Wellicht wordt hoop toch nog werkelijkheid.

"Als je naar Diemen en Zuidoost gaat, zie je alleen nog de brokstukken van ontwerpersdromen."

KOEN HEZEMANS

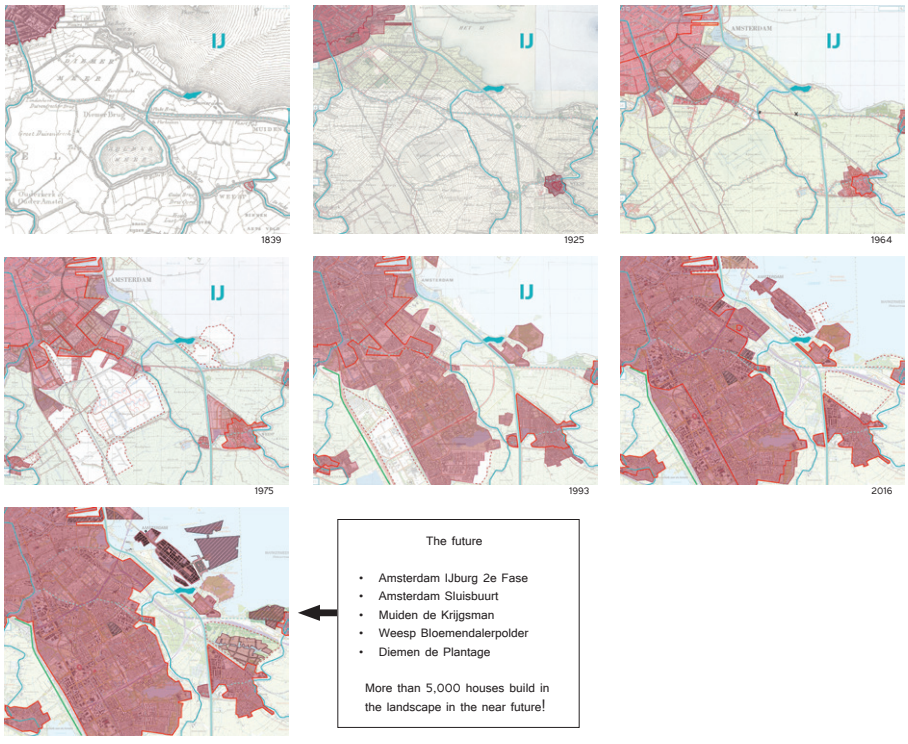
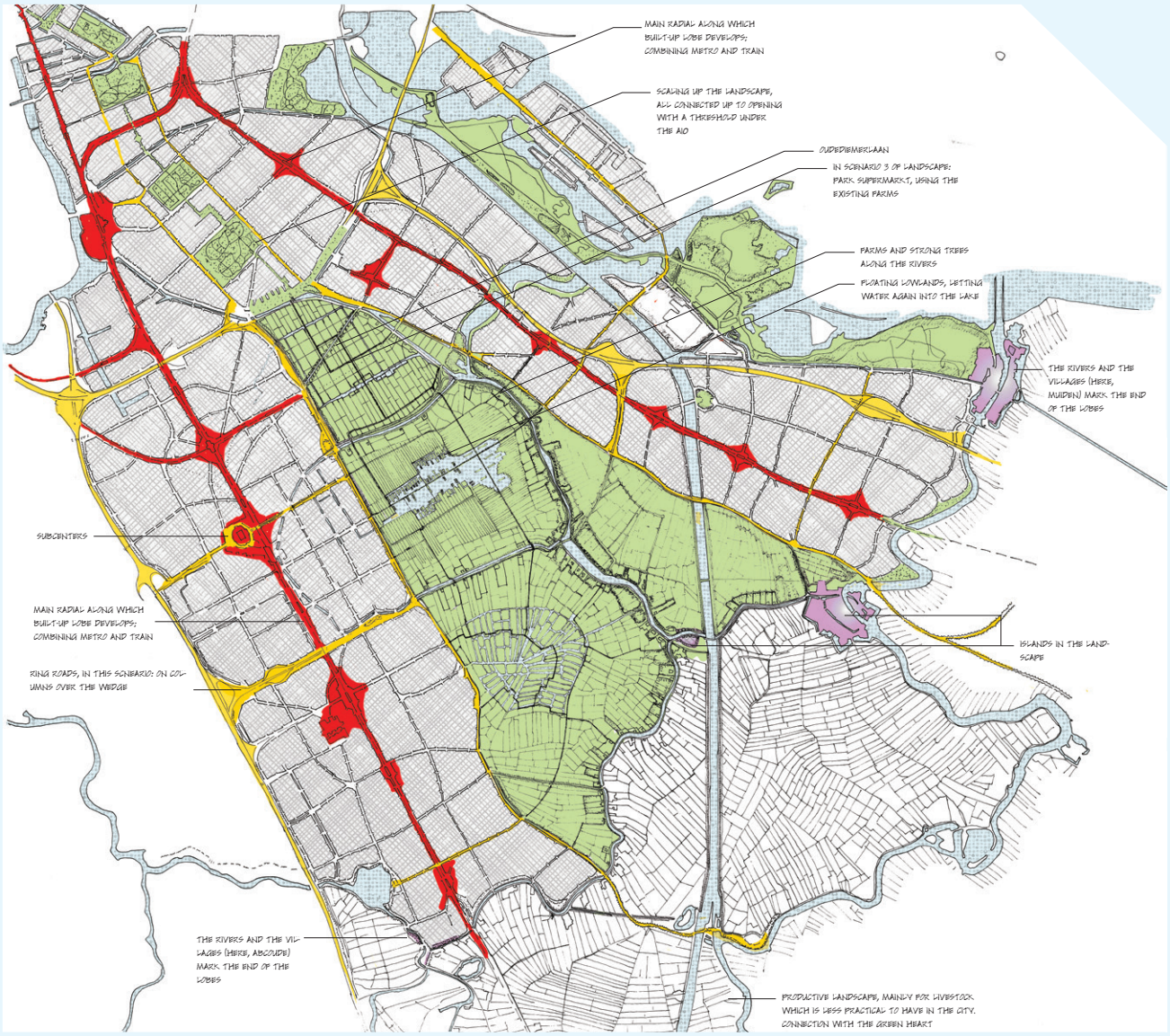


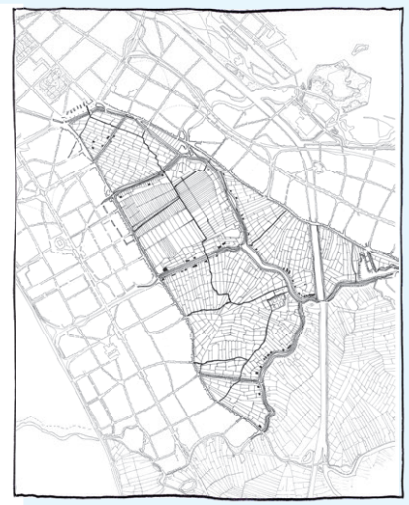
Fig 5: Tijdserie verstedelijking Diemerscheg, door Eric Claassen

PROJECT | IRUMA RODRIGUEZ HERNÁNDEZ, STUDENT STEDENBOUWKUNDE

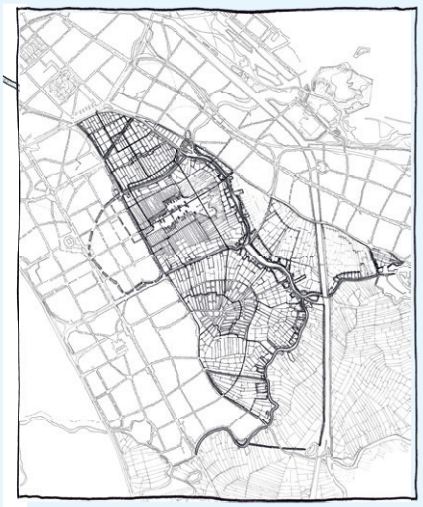
- RE- WEDGE -

Het lobbenstadpatroon verbeterd toegepast op de Diemerscheg

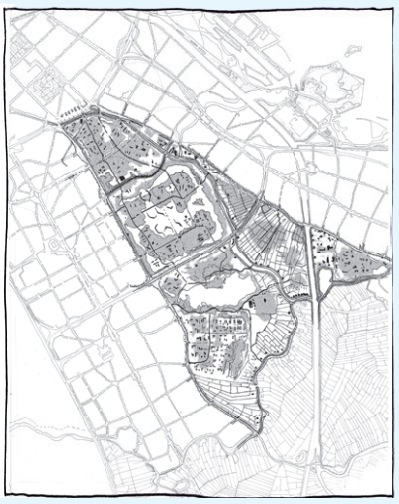




Scenario 1
Boots het 'originele' (uit 1935) landschap na.



Scenario 2
Ontwerp op basis van de eigenschappen van elk type landschap.



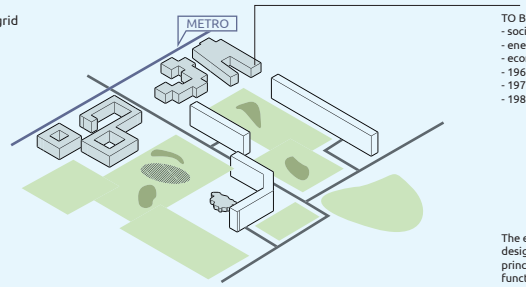
Scenario 3
Stop de bebouwing en laat de natuur het overnemen.

PROJECT | KOEN HEZEMANS, STUDENT STEDENBOUWKUNDE

- LEGENDARY GROWTH -

Wat als we de verwachte groei van de Provincie Noord-Holland van ca. 220.000 woningen in zijn geheel opnemen in Diemen en Amsterdam Zuid-Oost. We transformeren Amsterdam in een interessante, gezonde, duurzame, open en productieve metropool.

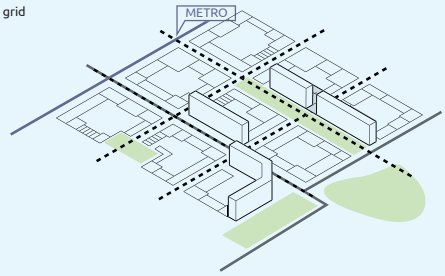
Existing grid



TO BE DEMOLISHED
- socialy inadiquate
- energy inefficient
- economicly written of
- 1960 - 1975
- 1975 - 1985
- 1985 -1995

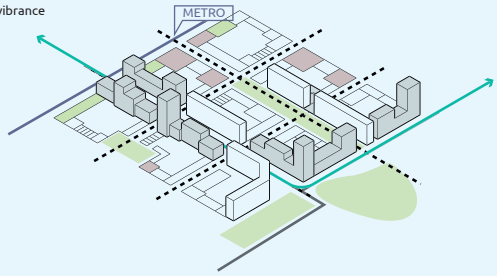
The existing situation is designed by modernistic principles, seperation of functions. There are no people on the streets or in the green, the density is extremely low for a metropolitan city

New grid



The grid will indentify greatly with the existing green structure of the site and connectivity towards public transport

New vibrance



The productive city will happen along the most intensive used streets. Accesibility and visability is key in a small economic network. Food production can be combined with social gatherings and play a central role in the neighbourhood.



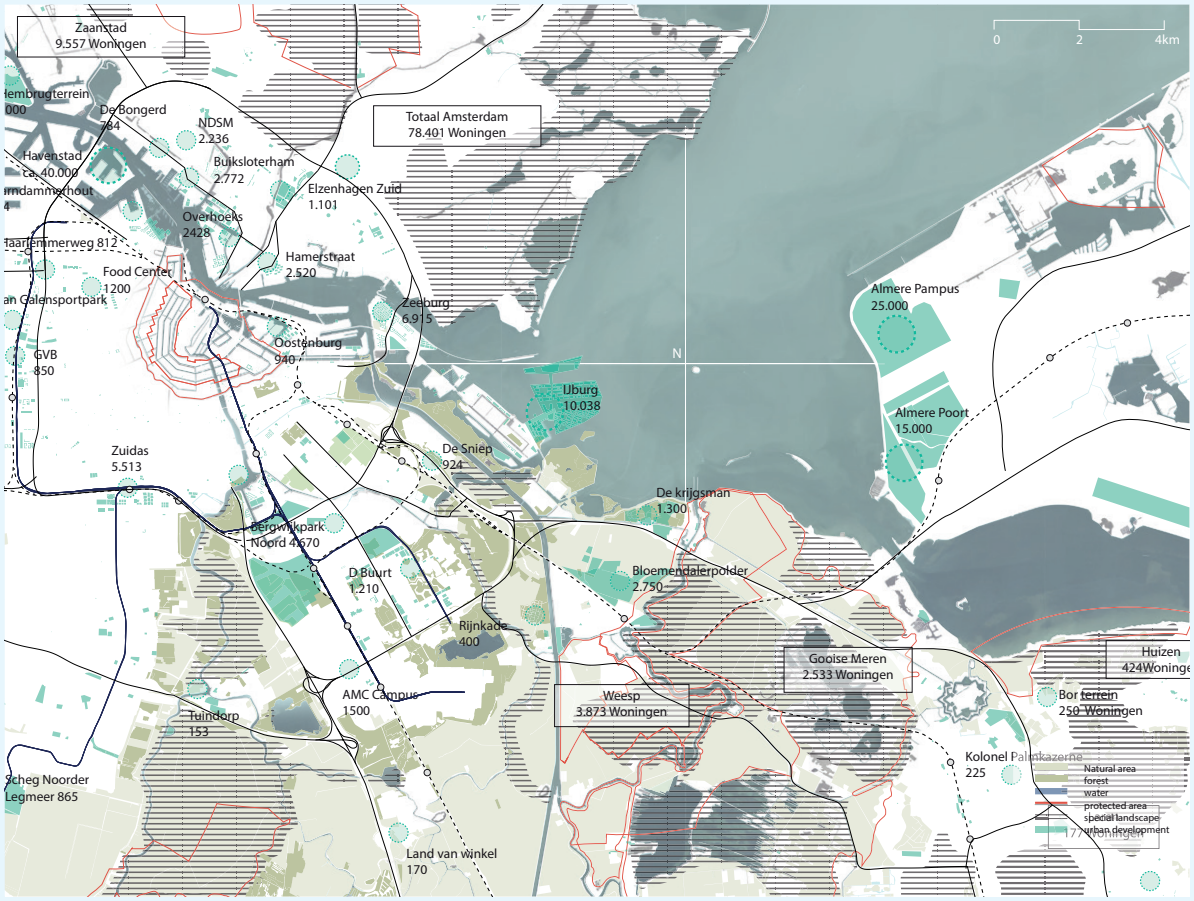
Stadsrand: een wand van gebouwen langs het landschap, gemeenschapsboerderijen in de open ruimte.



Het park: gerenoveerde gebouwen, urban farms en nieuwe woongebouwen.

De hoofdstraat: hoge gebouwen, activiteiten en werkplekken.



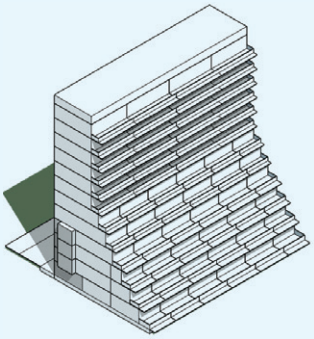


PROJECT | ERIC CLAASSEN, STUDENT STEDENBOUWKUNDE

- OVER BIJLMERRING -

Sterke verstedelijking met een duidelijk gedefinieerd lineair park, afgebakend door een woningtypologie van hoogbouw terassen.







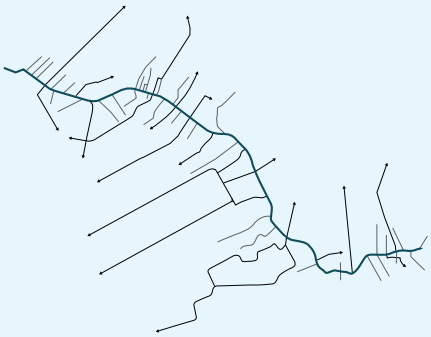
PROJECT | CHARLOTTE VAN DER WOUDE, STUDENT LANDSCHAPSARCHITECTUUR

- ALONG THE LINE | A LOCAL PRODUCTIVE LANDSCAPE -

De Weespertrekvaart als prodcutie-as die de verschillende eilanden met elkaar verbind. Hiermee ontstaat er zowel een productielandschap als een recreatief landschap.

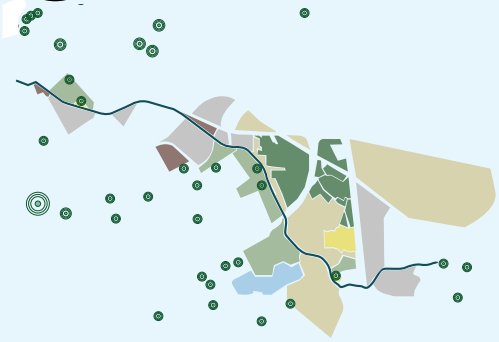


a social and slow line;
bringing *people* together and giving a common *identity*





a productive line;
bringing back the *lively* function of the old trekvaart



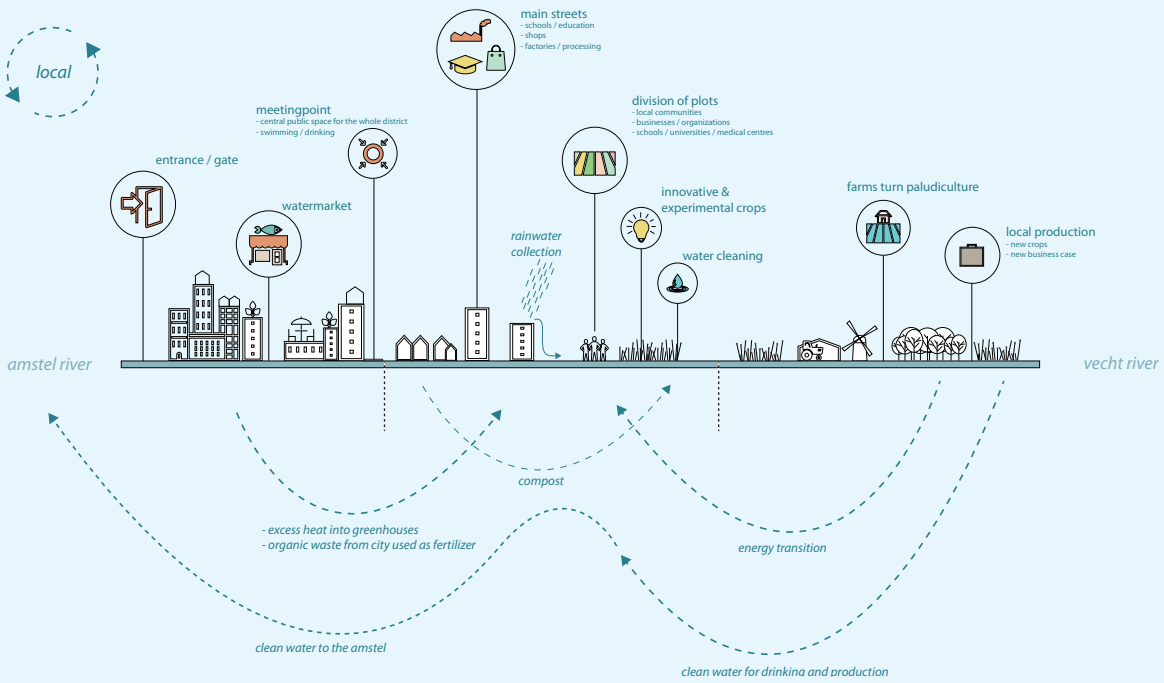
Along the Line zet in op het her-activeren van de Weespertrekvaart als productieve en recreatieve verbinding tussen het centrum van Amsterdam en haar omliggende landschap.

Waar de trekvaart ooit een bloeiende verbinding was tussen stad en omliggende wijken en dorpen, ligt deze nu als een verlaten lijn in de stad. De trekvaart is vandaag de dag ingebed door infrastructuur, bedrijventerreinen en overgebleven landbouwkavels, die vrijwel geen connectie hebben met het water. En dat terwijl de trekvaart vrijwel de enige leesbare verbinding is tussen de binnenstad en het landschap ten oosten van het centrum.

De Weespertrekvaart transformeert zich als centrale ruggengraat van de Diemerscheg, door het introduceren van (weer) een productief landschap op drie schaalniveau's: kleinschalige collectieve tuinen voor de wijk, een veenmoeras laboratorium voor ondernemers op de stadsrand en nieuwe grootschalige natte landbouw op de overgebleven veengronden (paludicultuur). Stad en land worden door middel van dit groen-blauwe netwerk weer aan elkaar verbonden, die zorgt voor een productief, recreatief en sociaal netwerk, maar tevens bodemdaling van het veen tegengaat.







PROJECT | CHARLOTTE VAN DER WOUDE, STUDENT LANDSCHAPSARCHITECTUUR

Masterplan





Recreatie
"The underlayer will be an on-going recreative green/blue structure which is public for everyone. The structure will connect the pedestrian, biker and boat-user to the different landscapes, where the Weespertrekvaart will function as the main backbone."



Productie
"The productive landscape will consist out of three layers of scale, use and meaning. The small scale urban farming of community gardens and public urban orchards, the private middle scale experimentary private plots, and the big scale productive landscape with a new type of farming."



De nieuwe economie
"The rebooted axes that connect towards the Weespertrekvaart will become the new economical lineair hotspots, where factories, shops, businesses and schools will be placed that connect functionally to the different productive landscapes."

PROJECT | SIMON VERBEECK, STUDENT LANDSCHAPSARCHITECTUUR

- LEVEN IN HET STADSBOS -

Masterplan voor een groene scheg, gebruik makend van de infrastructuurtaluds, vernatting van het veen en de aanleg van stadsbossen.



Ervaar het dynamisch landschap - Er kan een variëteit aan landschappen ervaren worden, van gesloten wilgenbos tot semi-open elzenbroekbos en open hardhout ooibos. Op de afbeelding is de vloedsituatie weergegeven.



Tussen twee landschappen - Een scherpe lijn met gedifferentieerd profiel gaat op in de omgeving en heeft een wisselwerking met het omliggende landschap. De bochten sturen het zicht op de omgeving.



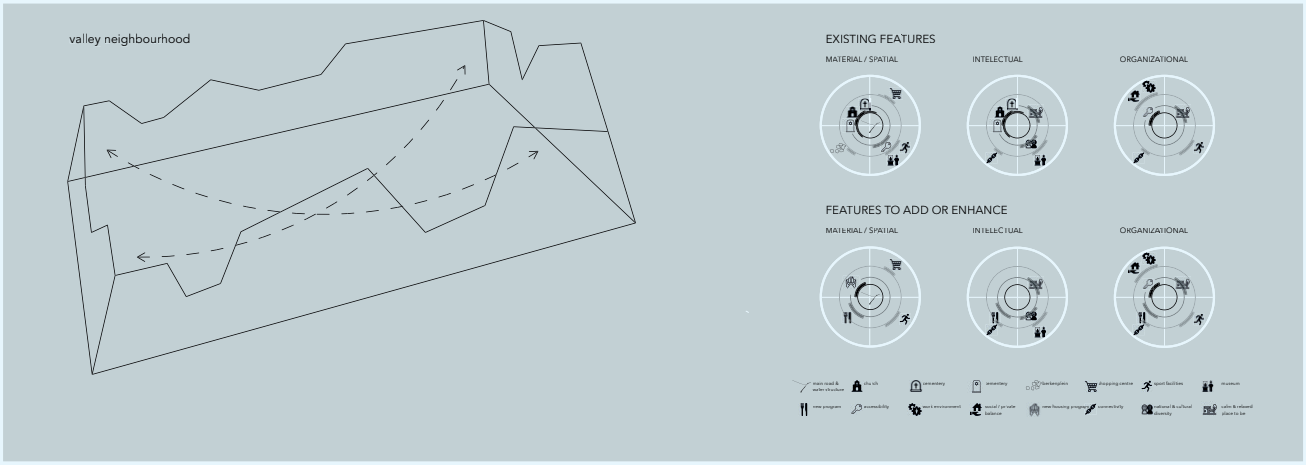
De stad als bos - gebruikmakend van de bestaande zandlichamen van de infrastructuur en toevoeging van natuur. (Simon Verbeeck)

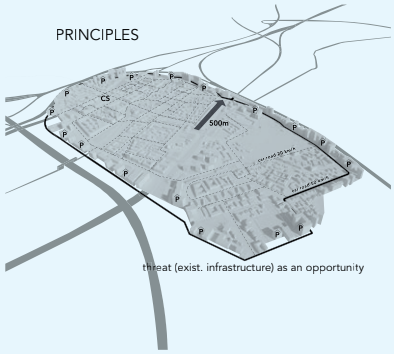


PROJECT | ANA SOSIN, STUDENT STEDENBOUWKUNDE

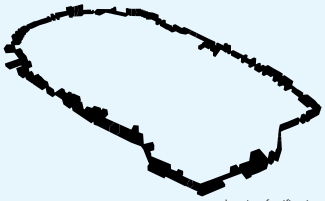
- CALM, COOL AND COLLECTED -

De Diemerscheg als vallei. Het maken van stevige randen op de grens van stad en open ruimte.

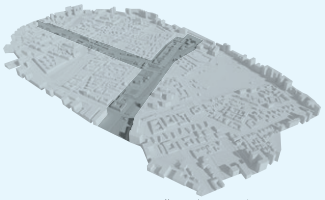




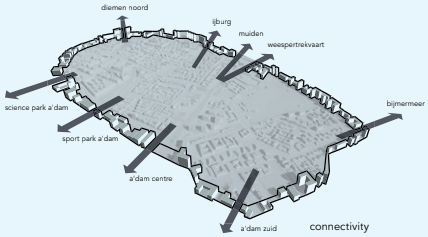
threat (exist. infrastructure) as an opportunity



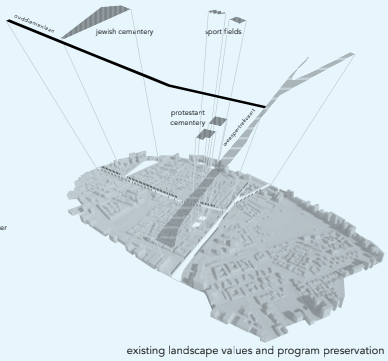
embracing fortification



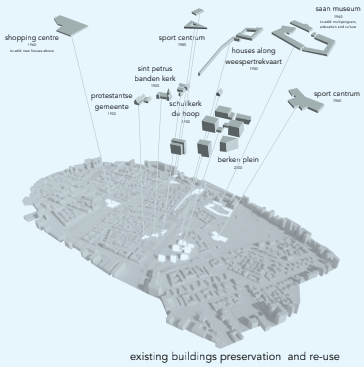
village character along main axes



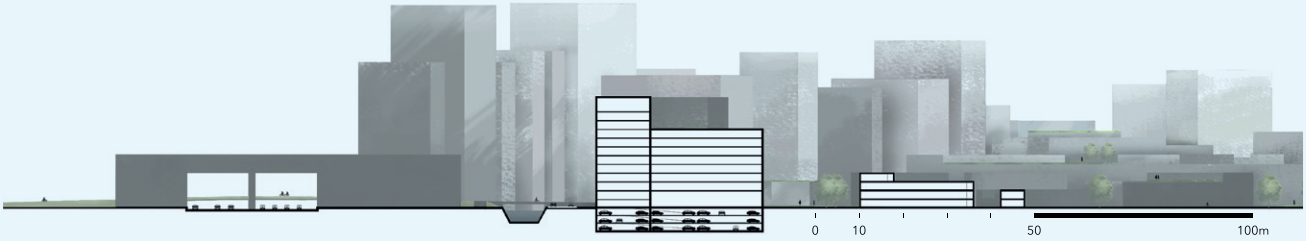
connectivity



existing landscape values and program preservation



existing buildings preservation and re-use

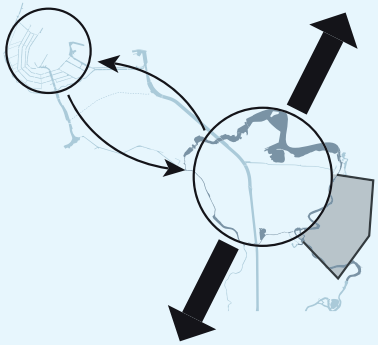


PROJECT | KIM KRIJGER, STUDENT LANDSCHAPSARCHITECTUUR

- RONDJE DIEMERSCHEG -

De oude waterstructuur van de polders wordt gebruikt als ruggengraat voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van recreatie, wonen en werken.





Gebruik het Rondje Diemerscheg als basis voor ontwikkeling.



Omkader het Rondje Diemerscheg met stedelijke ontwikkelingen.



PROJECT | JEAN-FRANÇOIS GAUTHIER, STUDENT LANDSCHAPSARCHITECTUUR

- PARK INTERFACE

Van accidentele natuur naar een robuust landschap



Door de snelle groei van Amsterdam kunnen de stad en Weesp een aaneengesloten stedelijk gebied vormen in 2050. Park Interface gaat over de laatste intacte open ruimte tussen deze twee plekken: de rivier de Diem.

De open ruimte is niet bewust ontworpen, maar spontaan ontstaan als 'accidentele natuur'. Zo ontstond de Gaasperplas uit de zandwinning voor een nieuwe wijk, het Diemerpark is aangelegd bovenop een vuilstort en delen van het Diemerbos zijn aangeplant ter compensatie van aangelegde infrastructuur. Deze incidenten hebben op dit moment nog geen connectie met hun omgeving.

Wat als we deze spontaan ontstane landschapskamers verbinden tot een groene spiraal rond de stad? Een robuust ecologisch en recreatief landschap, waarin elke kamer zijn eigen identiteit behoudt. Laten we het Floriade-landschap herontdekken rond de Gaasperplas! Laten we het Diemerbos transformeren in een dicht bos om in te verdwalen! Laten we de Hoge Dijk ontwikkelen tot een plas-dras gebied waarin je kan wonen!

Deze spiraal vormt een nieuwe rand van de metropool en beschermt het veenlandschap voor verdere verstedelijking: een Park Interface voor Amsterdam.

PROJECT | SILKO VAN DER VLIET, STUDENT LANDSCHAPSARCHITECTUUR

- REVIVAL OF AN URBAN PEAT LANDSCAPE -



In vergelijking met de andere groene lobben van Amsterdam is de Diemerscheg sterk doorsneden door infrastructuur en erfgoedstructuren, waardoor het landschap gefragmenteerd is.
Het project brengt samenhang in de fragmenten aan de hand van vijf thema's:
- vernatting voor behoud van het veenweidegebied en waterberging;
- verhoging van de ecologische waarde;
- bijdrage aan de woningbouwopgave met een uniek woonmilieu;
- verbinding zoeken met de bestaande openbare ruimten;
- en het introduceren van een nieuw recreatief landschap.

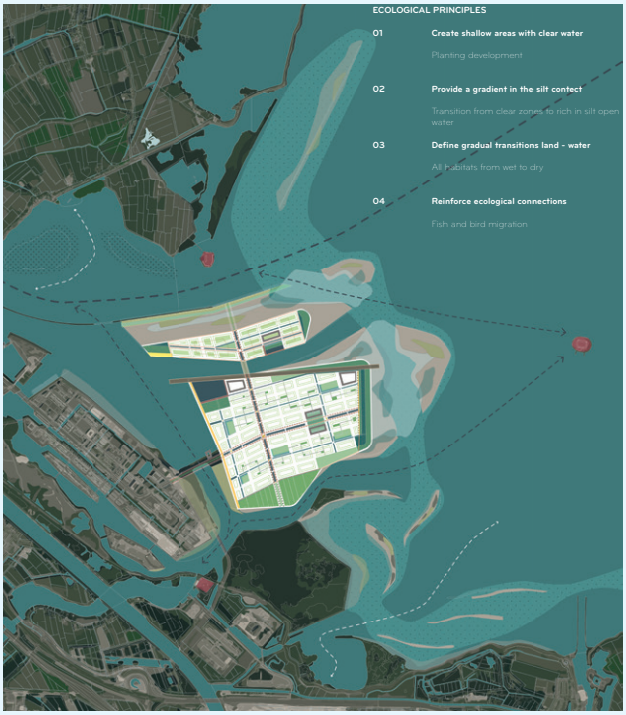
Het resultaat is een moerasachtig veenlandschap in de natte gebieden en een kleibos op de hogere gronden. Drie soorten woningen kunnen worden gerealiseerd: drijvende woningen met 'legakkers', vijvers en ruime rietlanden; wonen in het bos langs een centrale as; en een vrijstaand woningtype in de overgangszone tussen de twee.

Deze nieuwe woongebieden, verbonden door lichte infrastructuur met de landschappen en openbare parken, vormen een stedelijk veenlandschap waarin stad en water in balans zijn.

PROJECT | LOURDES BARRIOS AYALA, STUDENT LANDSCHAPSARCHITECTUUR

- THE GOLDEN BAY -

De oude waterstructuur van de polders wordt gebruikt als ruggengraat voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van recreatie, wonen en werken.



Diemen ligt op slechts 20 minuten van hartje Amsterdam, maar het is tevens als een 'raam' op het Markermeer, waar het groene en blauwe hart van Nederland elkaar raken. De afdamming van het meer heeft desastreuze gevolgen gehad voor de waterkwaliteit en de flora en fauna.

Dit project neemt de plannen van IJburg 2 als uitgangspunt, met een natuurgebied van 400 ha als basis. De voorgestelde eilanden zijn deels droog en geschikt voor woonprogramma, deels nat met ruimte voor dynamiek en habitats voor vele soorten. Er is gebruik gemaakt van kunstmatige riffen, ondiepe zandbanken, en beschutte plekken die het water zuiveren en biodiversiteit bevorderen.

De toegang tot het eiland is geregeld via IJburg of per boot. Auto's zijn er niet toegestaan. maar fietsen en openbaar vervoer zijn welkom. Een parkroute verbindt verschillende groengebieden, terwijl de centrale boulevard publieke ruimten en functies verbindt.

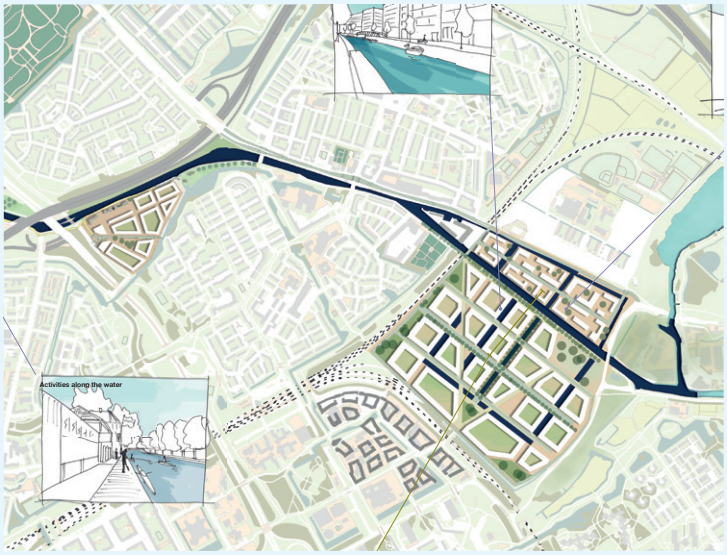
De rivier de Diem wordt als het ware verlengd aan de ene zijde, terwijl de andere harde zijde van het eiland ruimte biedt aan recreatie en watersport. Dit gebied heeft een strand en een metropolitane sfeer. Zo leven de bewoners van de Golden Bay in duurzaam evenwicht met de natuur.

PROJECT | RICK GROENEVELD, STUDENT STEDENBOUWKUNDE

- TABULA IUNGO | WEESPERTREKVAART ALS RUGGEGRAAT VAN DE DIEMERSCHEG -

Door de Weespertrekvaart als lijn voor ontwikkeling te gebruiken ontstaat er niet alleen een fysieke verbinding, maar wordt Amsterdam ook mentaal verbonden met Diemen en de groene uiteinden van de scheg.

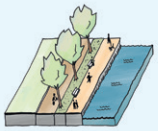




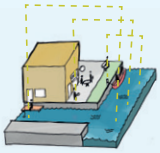
QUALITIES **CUTS**



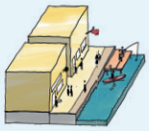
6 PRINCIPLES:



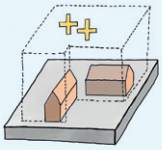
1. Create (green) routes alongside the waterline.



2. Connect the quay (1), the edge (2) and the zones (3) with the water.



3. Make sure activities and adres -ses are fronted to the water.



4. Transform to high urban densities.



5. Mix functions.



6. Utilize existing qualities



PILOT 9

BESCHERMING DOOR ONTWIKKELING



Internationale voorbeelden van landschapsinstrumentaria toegepast in de Metropoolregio Amsterdam

PILOT IN METROPOOLREGIO AMSTERDAM
TU Delft: Steffen Nijhuis, Mei Liu, Frits van Loon
Vereniging Deltametropool: Merten Nefs, Arjan Smits
Provincie: Ton Bossink, Jurjen Tjarks

Momenteel werkt men aan de omgevingsvisie voor de Metropool Regio Amsterdam (MRA), die o.a. tot doel heeft het landschap beter in te zetten als vestigingsfactor in de mondiale strijd om talent. Voor het bereiken van dit doel is het essentieel dat zowel bestaande kwaliteiten van het landschap beschermd worden als nieuwe landschappelijke kwaliteiten ontwikkeld. Deze pilot genereert hiervoor inspiratie door succesvolle voorbeelden van plannings- en beleidsinstrumentaria voor de bescherming en ontwikkeling van landschappen te bekijken en testen. We geven een overzicht van ruimtelijke concepten voor regionale landschapsbescherming en –ontwikkeling, geïllustreerd aan de hand van internationale voorbeelden. Bij drie voorbeelden is onderzocht hoe ruimtelijke concepten in de praktijk werken, hoe deze gefinancierd worden en welke organisatievorm gekozen is (governance). De belangrijkste lessen zijn vervolgens schetsmatig toegepast op de landschappen van de MRA. De internationale instrumentaria blijken interessante aanknopingspunten te zijn in de ontwikkeling van een aantrekkelijk en waardevol landschap waar natuur, water, cultuurhistorie, landbouw, recreatie en wonen elkaar versterken.



Fig 1: Dijk langs het IJsselmeer in de MRA. Foto: Paul Broekhuisen

"In zowel Frankfurt, Milaan en San Francisco spreekt men over een 'greenbelt'. Maar in elk van deze stedelijke regio's wordt dit concept ruimtelijk heel anders ingevuld, met verschillende achterliggende governance modellen en financiering. Nederlandse regio's kunnen hiervan leren bij het vormgeven van de volgende generatie metropolitane parkstructuren en bufferzones."

MERTEN NEFS, VERENIGING DELTAMETROPOOL

BESCHERMING DOOR PLANNING

Nederland is een van de weinige landen in Europa die nauwelijks wettelijk beschermde landschappen kent.[1] In de afgelopen jaren heeft Nederland wel de Europese landschapsconventie[2] geratificeerd die de bescherming, het beheer en de planning van landschappen bevordert en de Europese samenwerking hierin organiseert. In de afgelopen decennia werden drie landschappen aangemerkt als werelderfgoed: Schokland en omgeving (1995), de Stelling van Amsterdam (1996) en de Beemster (1999).[3] Dit zijn echter zwakke vormen van bescherming omdat ze nauwelijks rechtsgrond hebben. Juridische instrumenten zoals de Monumentenwet (2012) beogen de feitelijke staat van monumenten en gebieden te behouden, wat bijna onmogelijk is voor levende cultuurlandschappen die voortdurend veranderen en onder druk staan van agrarische, economische en andere ontwikkelingen. Daarnaast is er nog de Wet natuurbescherming (2017), die vooral gericht is op bescherming van specifieke natuurgebieden zoals Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden), Beschermde Natuurmonumenten en Wetlands (Ramsar-gebieden), maar waar cultuurlandschappen maar zijdelings een rol spelen. De mogelijkheden voor juridische bescherming van landschappen zijn in Nederland dus beperkt.

In de tweede helft van de twintigste eeuw werd de bescherming van landschap onderdeel van de politieke discussie (bijv. Visie Landschapsbouw, Relatienota, Nota Landschap en Nota Belvedère) die resulteerde in belangrijke ruimtelijke ordeningsinstrumenten die zijn ingebed in de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Deze wordt momenteel vervangen door de Omgevingswet. Ruimtelijke ordeningsinstrumenten bieden betere mogelijkheden voor landschapsbescherming dan wettelijke instrumenten en beogen integrale ontwikkeling van het landschap, waarbij de bestaande structuur, de historische gegroeide situatie, wordt gebruikt om een herkenbare omgeving met zijn eigen identiteit te waarborgen. Ook was zorgvuldig landschapsontwerp een belangrijk deel van de naoorlogse landinrichtingspolitiek.[4] Landschappen worden in Nederland dus vooral beschermd door middel van planningsinstrumenten, dus bescherming door planning.

PLANOLOGISCHE KADERS

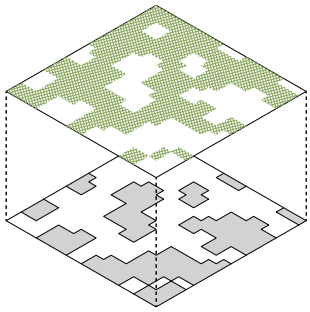
Ruimtelijke ordeningsinstrumenten kregen vorm en inhoud door plandocumenten die zijn vastgelegd in de WRO en zijn afhankelijk van het overheidsniveau:[5]

- Nationale structuurplannen of nota's: structuurschema, structuurschets, structuurvisie of nota ruimtelijke ordening (m.b.t. landschap zijn nu de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) en Visie erfgoed en ruimte (2011) vigerend);
- Provinciale streek- of omgevingsplannen;
- Gemeentelijke bestemmingsplannen;

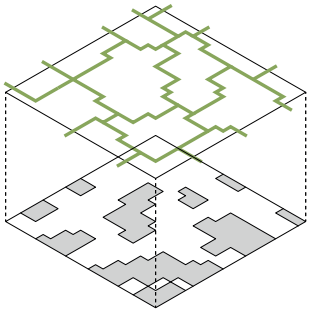
Omdat het bindende bestemmingsplan op de schaal van gemeente functioneert, is het lastig regionale samenhang in landschapsontwikkeling te waarborgen, ondanks het bestaan van visies op hogere schaal, zoals provinciale omgevingsplannen. Sinds de decentralisatie van het landschapsbeleid, bestaan er geen nationale bufferzones en landschappen meer. Wel wordt gewerkt aan een nieuwe generatie van Nationale Parken. Iedere provincie geeft het landschapsbeleid nu op zijn eigen wijze vorm, bijvoorbeeld in omgevingsvisies en de NNN gebieden (Natuurnetwerk Nederland). In 2014 bracht Noord-Holland een Kwaliteitsbeeld van het MRA landschap uit, in samenhang met een nieuw opgerichte Stuurgroep Metropolitaan Landschap en bijbehorende uitvoeringsagenda. De planologische vertaling van deze ambities voor bescherming en ontwikkeling van landschappen vindt momenteel plaats in het opzetten van de omgevingsvisie, waarvoor deze pilot inspiratie biedt.

ZONERING

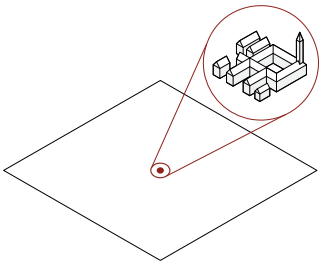
Regionaal groengebied
[FF; ML]



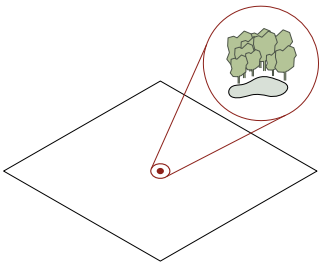
Regionaal routesysteem
[FF]



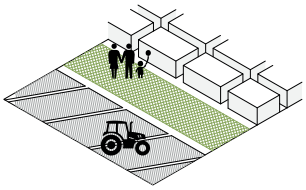
Beschermde nederzetting
[ML]



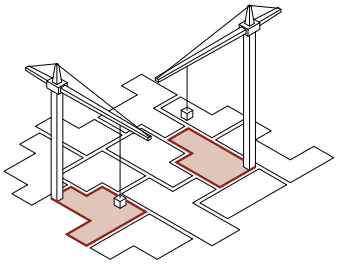
Beschermd landschap
[ML]



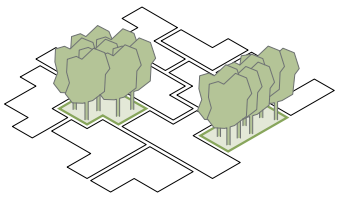
Transitiezones
ML]



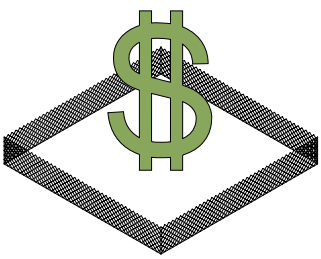
Priority Development Areas
[SF]



Priority Conservation Areas
[SF]

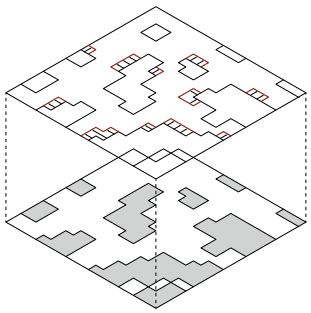


Land Trust
[SF]

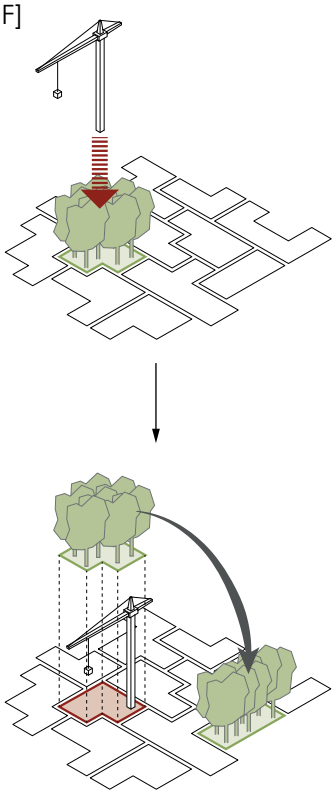


REGELS

Urban Growth Boundaries
[FF; SF]



Compensering van natuur
[FF; SF]



Beperking in opdeling van land
[SF]

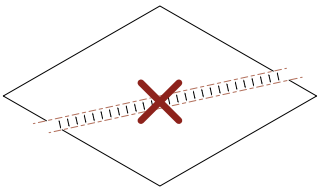


Fig 2: Spelregels, ontleend aan beleidsinstrumentaria van Frankfurt, Milaan en San Francisco Bay Area

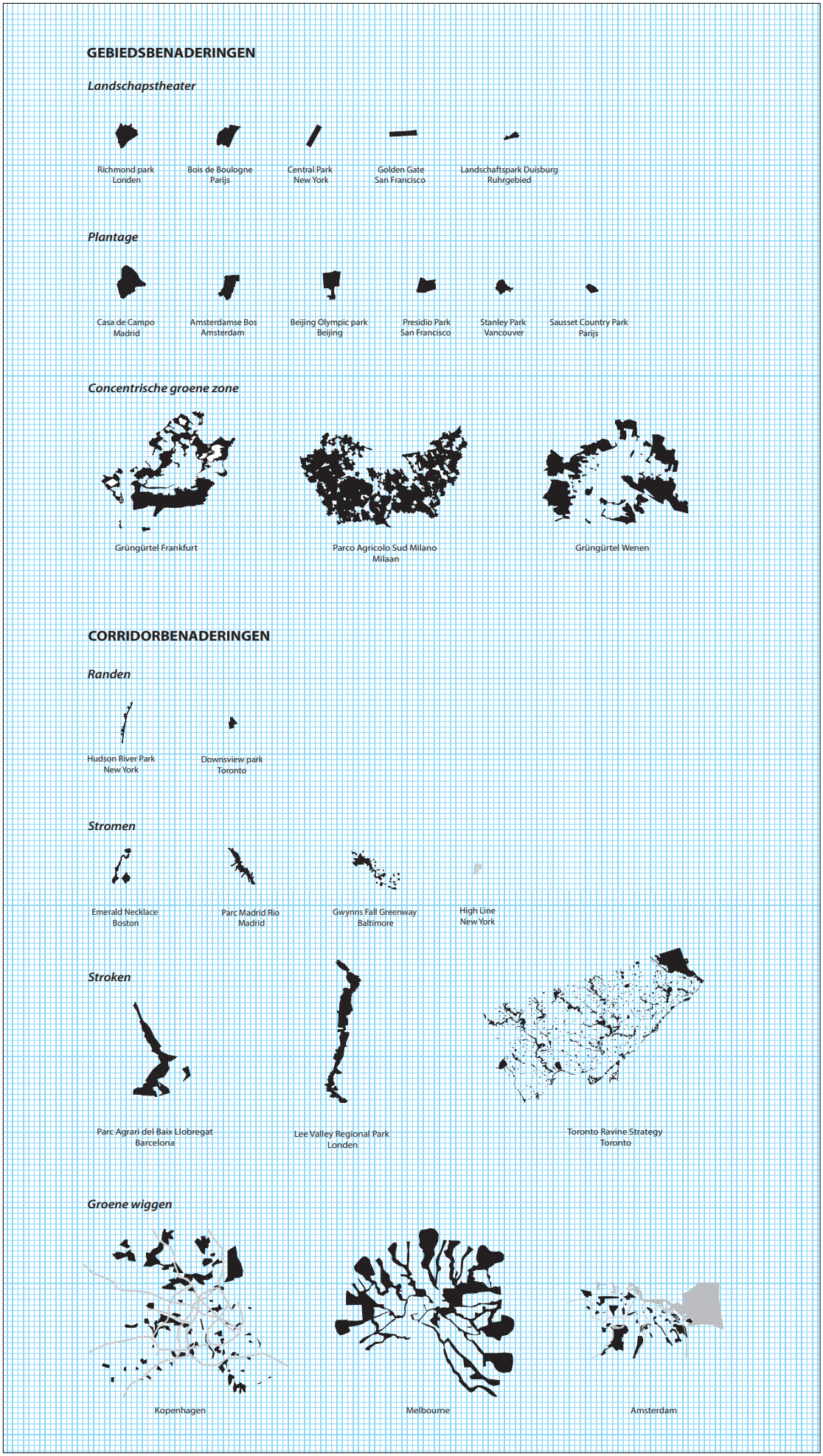
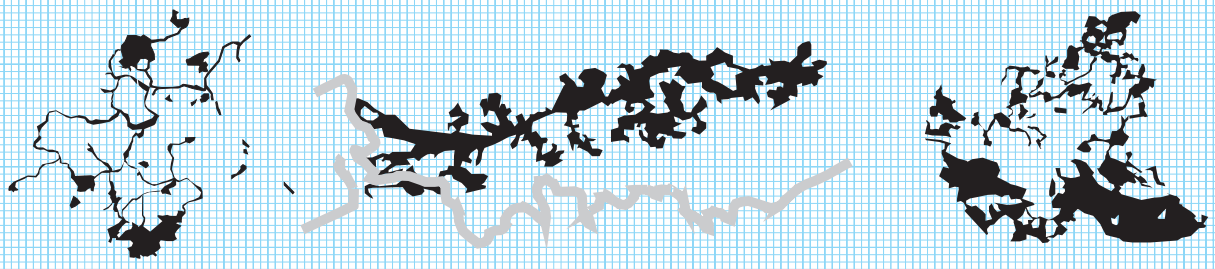


Fig 3: Schaalvergelijking van 38 metropolitane parkstructuren wereldwijd. Deze zijn ruimtelijk onderverdeeld in Gebiedsbenaderingen, corridorbenaderingen en raamwerkbenaderingen. Beeld: TU Delft landschapsarchitectuur

RAAMWERKBENADERINGEN

Tussengebied

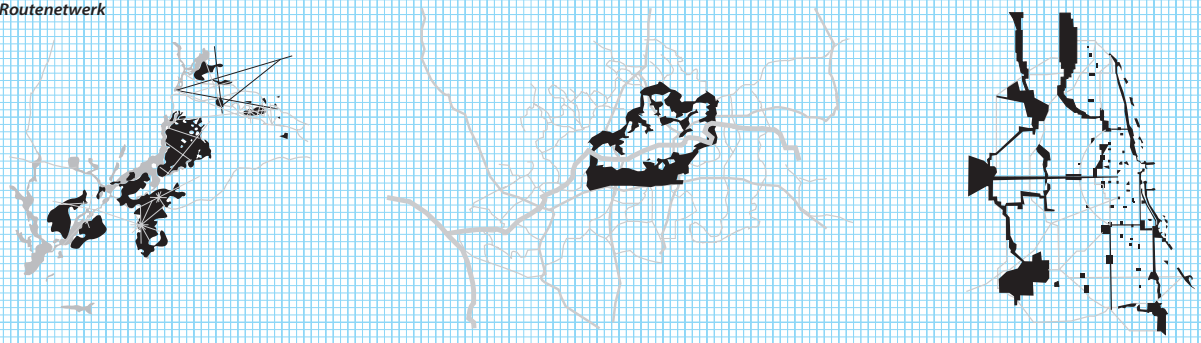


Regional park Boston

Emscherpark
Ruhrgebied

Green network Hamburg

Routenetwerk

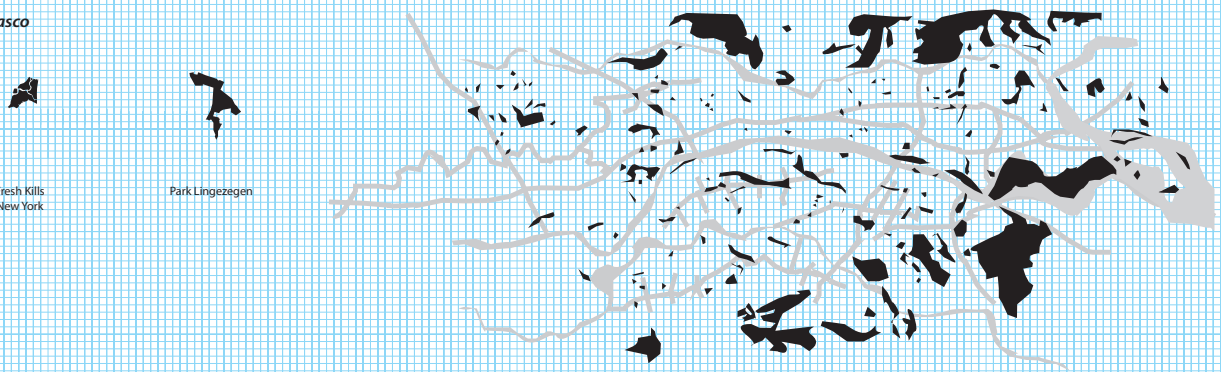


Landschaftsverschönerungsplane Potsdam
Berlijn

Regionalpark Rhein-Main
Frankfurt

Regional Plan
Chicago

Casco

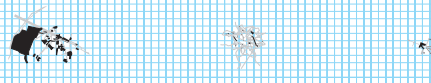


Fresh Kills
New York

Park Lingezegen

Plan Ooievaar

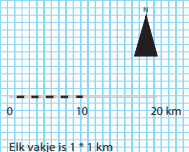
Assen



la Voie Triomphale
Parijs

Sixtijnse staduitbreiding
Rome

Versailles
Parijs



INTERNATIONALE CONTEXT

In landen om ons heen wordt landschap op verschillende manieren effectief beschermd, door het te vrijwaren van bebouwing. Deze manieren zou je kunnen karakteriseren als respectievelijk Angelsaksische en Scandinavische sturings- en beschermingsregimes.[6] In het Angelsaksische model gebeurt dit door restrictieve wetgeving t.a.v. grondgebruiksplanning (open landschap: aanwijzing van bufferzones, zgn 'green belts') en natuurbescherming (aanwijzing 'nature reserves'). In dergelijke zones moeten regionale en lokale plannen worden opgenomen, zoals de Regional Spatial Strategy een belangrijk plandocument op regionale schaal, maar plan- en besluitvorming vindt plaats op het gemeentelijke niveau met behulp van een vergunningensysteem. Toezicht en handhaving is verzekerd door een onafhankelijk orgaan met mandaat waarbij Landschapskarakterisering een belangrijk instrument voor besluitvorming is. In het Scandinavische model vindt bescherming vooral decentraal plaats door de regio of provincie. In integrale regionale plannen geeft men nationaal vastgestelde (sectorale) wetten en regels richtlijnen handen en voeten, als raamwerk voor gemeentelijke plannen (zgn. 'Comprehensive integrated approach'). In het regionaal plan staat aangegeven wat in de groene gebieden wel en niet mag. In beide modellen spelen hogere overheden dus een belangrijke rol in landschapsbescherming en samenhang waarborgen in ontwikkelingen. In het Angelsaksische model is landschapsbescherming verankerd in wetten die bepaalde ontwikkelingen verbieden. en ook bindend zijn voor lagere overheden. In het Scandinavische model voert de regio regie over ontwikkelingen op het lagere schaalniveau. Sterke ruimtelijke concepten spelen in beide modellen een belangrijke rol in de bescherming en ontwikkeling van landschappen (bijv. Green Belt of Finger Plan) en zijn integraal van karakter en gefocust op de wisselwerking tussen stad en land.



Fig 4: Rosarium in het Regionalpark RheinMain, foto: Steffen Nijhuis

RUIMTELIJKE CONCEPTEN VOOR REGIONALE LANDSCHAPSBESCHERMING EN -ONTWIKKELING

Sterke ruimtelijke planconcepten zijn streefbeelden van de ruimte en structuur van een gebied. Ze geven via woord en beeld uitdrukking aan de wijze waarop een planactor aankijkt tegen de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van een gebied. Doordat gedragen planconcepten langere tijd de contouren van ruimtelijke keuzes vormen, bieden ze stabiliteit.[7]

We onderscheiden twee typen concepten:
- Strategische concepten (kaderfunctie): niet gebonden aan de specifieke gebiedsstructuur;
- Instrumentele concepten (handelingsrichting): gebiedsgebonden inrichtings- of ontwikkelconcepten.

In het kader van deze studie zijn vooral de gebiedsgebonden inrichtings- of ontwikkelingsconcepten interessant daar deze de meest concrete handvatten voor ruimtelijke ontwikkeling bieden. Figuur 3 geeft een beknopt overzicht van internationale praktijkvoorbeelden. De voorbeelden zijn ondergebracht in drie typen benaderingen die op regionaal of metropolitaan schaalniveau door de eeuwen heen zijn toegepast: gebiedsbenaderingen, corridorbenaderingen en raamwerkbenaderingen.[8]

Het gaat hierbij meestal om geplande en gegroeide landschapsparken groter dan 200 ha (ter vergelijking, het Vondelpark is 47 ha). De structuur is meestal bepaald door de landschappelijke ligging (bijv. vallei, peninsula, rivier, zee), een planningsmodel (bijv. vingerstad, gridplanning), de aanwezige transport- en waterinfrastructuur, of de stedelijke structuur en de daarmee samenhangende landschappelijke contramal.

DRIE VOORBEELDEN

Van drie metropoolregio's is het beleidsinstrumentarium voor metropolitane landschappen nader in detail onderzocht: Regionalverband Frankfurt Rhein Main, Cittá Metropolitana di Milano, en de San Francisco Bay Area. Deze drie geven een breed scala aan mogelijkheden weer wat betreft ruimtelijk concept en organisatiestructuur, van groengordel met landbouwpark en routenetwerk tot vlekkenplan; van hiërarchisch en uitgewerkt tot liberaal en flexibel. Ook is 'onder de motorkap gekeken' van het meest relevante instrumentarium op regionale schaal. Hoe worden ontwikkeling en beheer gefinancierd, hoe kunnen burgers en bedrijven participeren, en wat zijn in elk van de gebieden precies de spelregels en aanbevelingen bij ruimtelijke ontwikkelingen? De lessen die de MRA hieruit kan leren variëren voor elk van deze aspecten en zijn mogelijk ook te combineren.

REGIONAL PARK FRANKFURT RHEIN-MAIN

2,3 miljoen inwoners (700.000 in Frankfurt am Main)
75 gemeenten
oppervlakte ca. 25.000 km2
15 Regionalpark partners (o.a. 7 Landkreisen met daarin 123 gemeenten, het Regionalverband Frankfurt Rhein-Main, en de Staat Hesse)

In de regio Frankfurt Rhein-Main is gebroken met de traditioneel hiërarchische planvorming in Duitsland. In deze metropoolregio heeft men de Regionalplanung en de (gemeentelijke) Flächennutzungsplanung en Bebauungsplanung gecombineerd in één bindend landgebruiksplan, waardoor er directer gestuurd kan worden op intergemeentelijke samenwerkingen en regionale belangen.
Zo zijn bijvoorbeeld ook de routes van het Regionalpark Rhein-Main opgenomen in het plan en wordt duurzame stedelijke ontwikkeling erin gewaarborgd. Frankfurt staat met haar hoogbouw, banken en vliegveld bekend als economische hoofdstad van Duitsland en de EU. De regio heeft echter ook schitterende landschappen, historische elementen en recreatieve mogelijkheden te bieden. Deze kwaliteiten worden behouden, ontwikkeld en met elkaar verbonden door het Regionalpark Rhein-Main. Het regionaal park is opgericht om de open ruimte tussen de stedelijke gebieden in de Rhein-Main agglomeratie te beschermen en de koppeling tussen natuur, landbouw en recreatie te verbeteren.
Het Regionalpark wordt gefinancierd door de 15 partners, door een contributie van 75.000 euro. Daarnaast ontvangt de organisatie ook subsidies vanuit de Staat (ca. 150.000 euro) en van derden. Frankfurt Airport is met 15 miljoen euro de grootste ondersteuner. Lokale uitvoeringsorganisaties en gemeenten zijn verantwoordelijk voor de planning, implementatie en het onderhoud.
In het regelmatig georganiseerde Duurzaamheidsforum en 'Frankfurt Deine Stadt' bespreken burgers, bedrijfsleven, wetenschap en de politiek samen de toekomst van Frankfurt. Hieruit ontstaat in de zomer van 2017 een ontwikkelstrategie tot 2030 voor leefkwaliteit en de internationale aantrekkingskracht van de metropool.

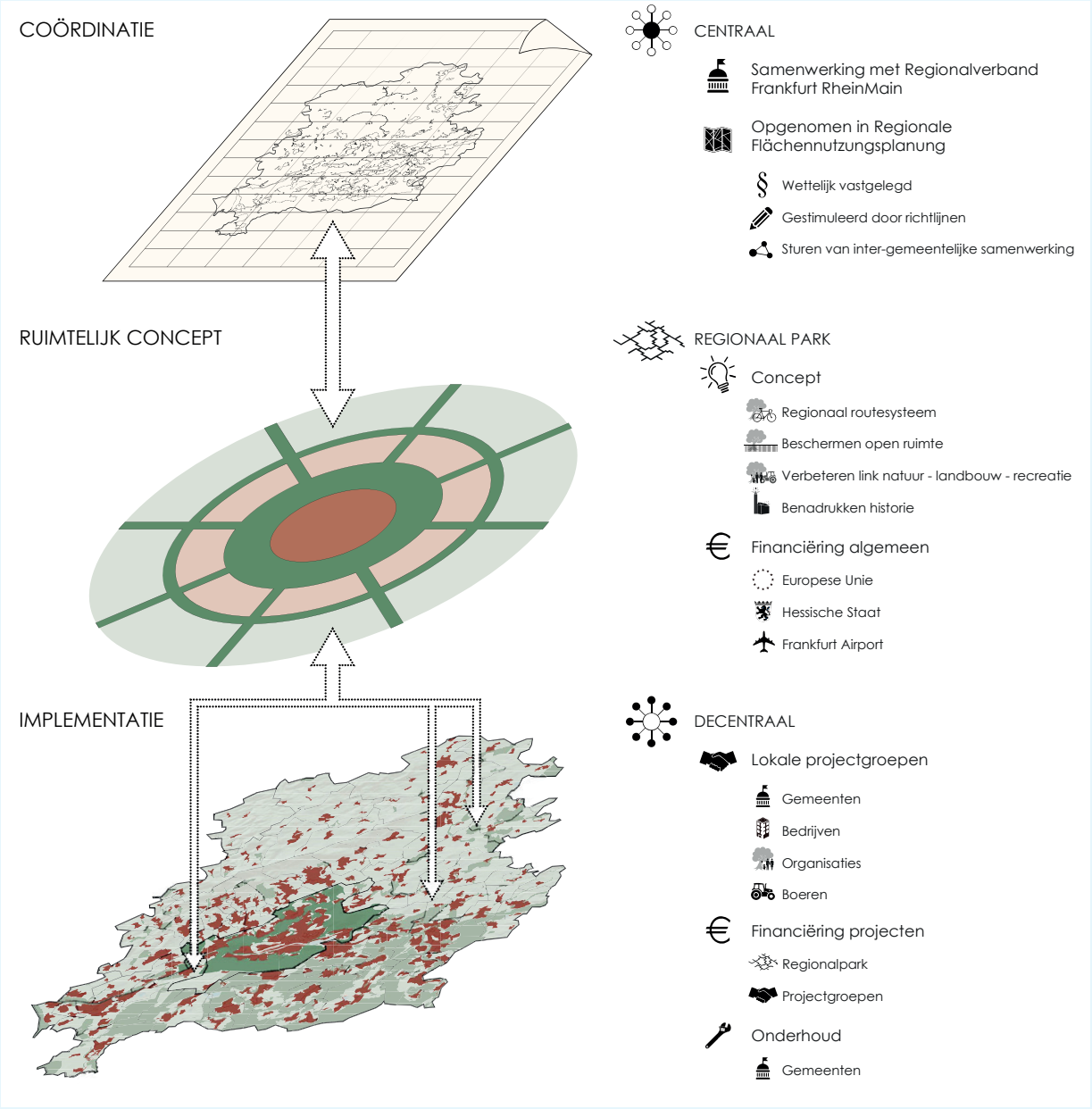


Fig 5: Governance en financieringsmodel van het Regionalpark Frankfurt Rhein Main

PARCO AGRICOLO SUD MILANO

3,2 miljoen inwoners (Cittá Metropolitana di Milano)
oppervlakte 1.575 km2, waarvan 840 km2 beschermd
134 gemeenten
Parco Agricolo: 470 km2 waarvan 370 km2 landbouwgebied,
61 gemeenten, 900 boeren

Net als in Duitsland plant men in Italië de ruimte op verschillende schalen, waarbij steeds zoveel mogelijk op een laag schaalniveau wordt beslist, behalve in het geval van metropoolregio's. De regio Lombardije stelt het Piano Territoriale Regionale (PTR) op, een instrument wat bedoeld is om samenhang in de strategische visie van de regio te brengen. Ook worden kansen voor lokale overheden aangegeven. Een onderdeel van het PTR is een weergave van de beschermde natuurgebieden en landschappen. Hieronder vallen ook een aantal regionale parken, zoals het Parco Agricolo Sud Milano.
Dit landbouwpark is opgericht in 1990 en nu onderdeel van de organisatiestructuur van de nieuwe Cittá Metropolitana di Milano, dat tegelijkertijd functioneert als een regionaal landbouwpark én als metropolitane parkgordel, die het open landschap beschermd tegen verstedelijking. Hierbij is veel aandacht voor bescherming van natuur, milieu, cultuur en recreatie maar ook voor sturing van de ontwikkeling van landbouwactiviteiten en andere traditionele activiteiten. Vooral die laatste aspecten geven het landbouwpark een sterke thematische identiteit, waarop in discussies kan worden teruggevallen en die actoren uitlokt in het park te participeren, als producent, burger of ondernemer. Op deze manier wordt de groei van economische, sociale en culturele communities gestimuleerd.
In het gebiedsplan van het park zijn drie hoofdtypologiën vastgesteld: Landbouwgrond in de metropolitane gordel (open landschap); Landbouwgrond en groen in de stedelijke gordel; en Verbindingsstukken tussen stad en land.
De aanbevolen inrichtingsprincipes en regelgeving is in elk van de drie typen verschillend. Er is minder handhaving en meer ruimte voor eigen interpretatie bij de ontwikkeling van het landbouwpark dan bijvoorbeeld in de Frankfurtse groengordel. De financiering van het Parco Agricolo Sud komt uit alle overheidslagen, van de EU, Italiaanse overheid, de Milanese metropoolregio en gemeenten. De partijen leggen geld in voor de organisatie van het park, als onderdeel van de organisatie van de metropoolregio, en investeren daarnaast in verschillende combinaties in inrichtingsprojecten.

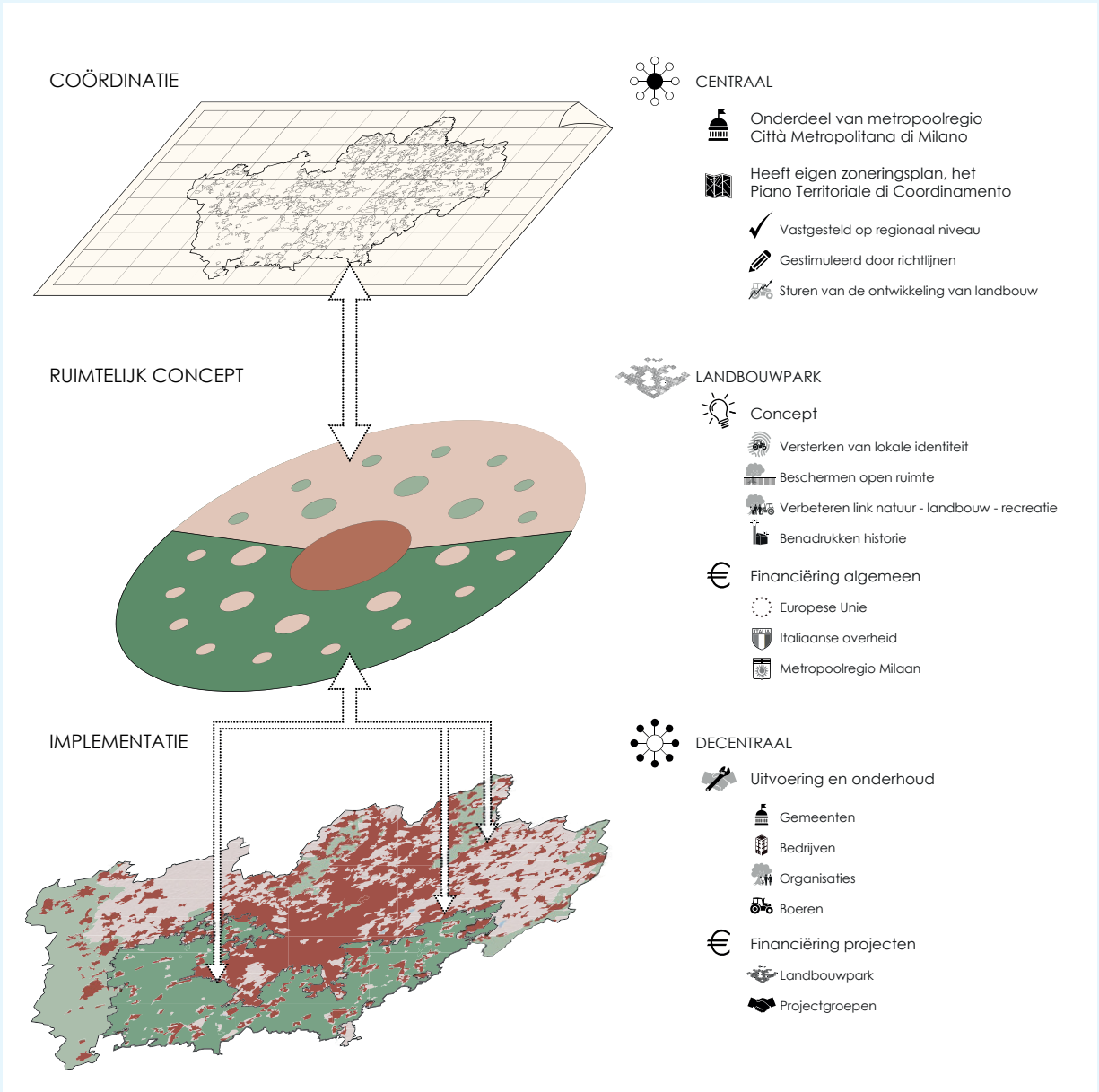


Fig 6: Governance en financieringsmodel van het Parco Agricolo Sud in Milaan

SAN FRANCISCO BAY AREA

Kenmerken Bay Area
7,2 miljoen inwoners 17.384 km2
Ruim 75% van de beschermde gebieden is in handen van de Staatsinstanties, regionale parken, land trusts en federale instanties;
9 Counties, 101 steden

De regionale planning in de Bay Area rond San Francisco is een stuk liberaler en flexibeler dan in Milaan en Frankfurt. Er ligt meer verantwoordelijkheid op lager schaalniveau en bij maatschappelijke organisaties. De belangrijkste spelers hierin zijn de Association of Bay Area Governments (ABAG), een vereniging met o.a. de 9 Counties van de Bay Area, de Greenbelt Alliance, de Open Space Council en de Land trusts.

Het belangrijkste beleidsdocument van de ABAG is het Bay Area Plan, een duurzame ontwikkelstrategie tot 2040. Met een verwachte stijging van de populatie tot 9 miljoen ligt de focus op het accommoderen van deze groei, hand in hand met het stimuleren van een innovatieve en competitieve economie, het behouden van een gezonde en veilige leefomgeving en het faciliteren van diverse en duurzame communities voor alle inwoners van de Bay Area, verbonden door een efficiënt en goed onderhouden transportnetwerk.
Het kader hiervoor bestaat uit de Priority Development Areas (PDAs) en de Priority Conservation Areas (PCAs), die in samenspraak met lokale overheden worden vastgesteld en duiden aan waar stedelijke en economische ontwikkeling gewenst is en waar niet. De PCA's worden gefinancierd vanuit het One Bay Area Grant program, naast specifieke projectgebonden investeringen.

De PCA's worden onderverdeeld in vier bestemmingen:
- Natuurlijke landschappen (kwetsbare gebieden, biodiversiteit, drinkwater etc.);
- Agrarische landschappen (landbouwgrond, gras- en 'timberland', CO2-opname);
- Stedelijk groen (verbinden van habitats, volksgezondheid, CO2-opname en wateropvang);
- Regionale recreatie (parken, routes en andere publiek toegankelijke recreatiefaciliteiten).

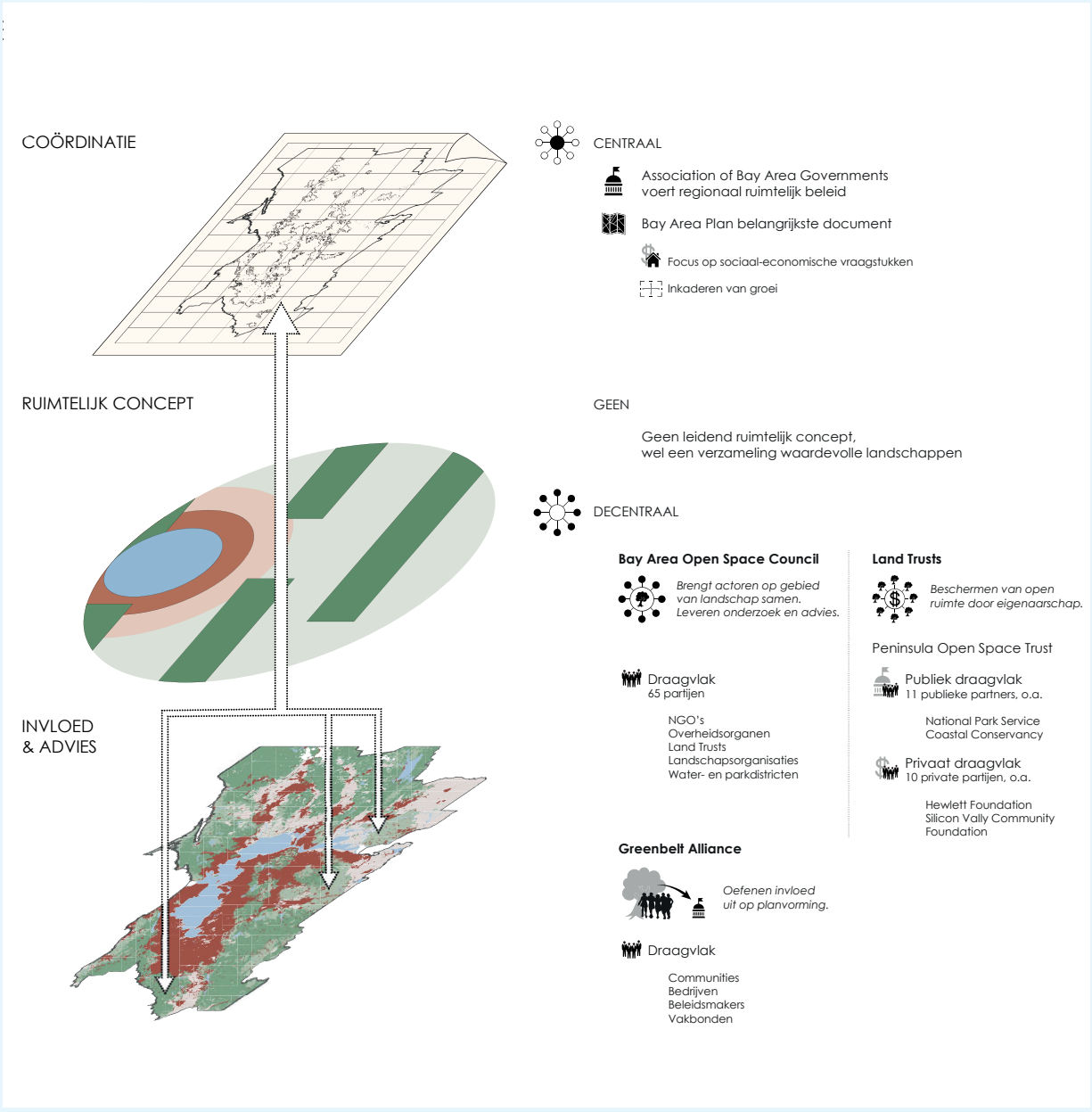


Fig 7: Governance en financieringsmodel van het landschap in het Bay Area Plan

MAATSCHAPPELIJKE ORGANISATIES IN DE BAY AREA

De Greenbelt Alliance verdedigt natuurlijke en agrarische landschappen tegen stedelijke ontwikkeling door invloed uit te oefenen op de planvorming (rode contouren), en door partijen te mobiliseren (communities, beleidsmakers, bedrijven en vakbonden). In 2015 kreeg de Alliance het voor elkaar 68 nieuwe PCA gebieden toe te voegen en het budget met 60% te verhogen (nu totaal 165 PCAs en een budget van $16,4 miljoen).

De Bay Area Open Space Council (OSC) is een netwerk van 65 non-profits en publieke instanties die duizenden kilometers aan routes onderhouden en toezicht houden op publiek toegankelijke parken in de gehele Bay Area. Tussen 2006 en 2011 zette de OSC bijvoorbeeld met 125 experts het Conservation Lands Network op, een regionale visie en handleiding voor beheerders, eigenaren, gebruikers en beleidsmakers. Ook werkt de Council aan financiële prikkels voor eigenaren, financiering, herstel van natuurlijke stromen en monitoring. Het participatieprogramma Outdoor Voice betrekt mensen en middelen bij de bescherming en het onderhoud van de natuur in de Bay Area.

In de Bay Area zijn er veel land trusts actief (zowel lokaal, State als nationaal), verbonden in de LandTrustAlliance. Een bekende land trust is de Peninsula Open Space Trust (POST), die open landschap, boerderijen en parken beschermt en onderhoud in en rond Silicon Valley. Sleutelfiguren uit het bedrijfsleven en de politiek zitten in het bestuur en bedrijven investeren als liefdadigheid, geholpen door voordelige belastingconstructies. De land trusts conserveren de natuurlijke habitats, waterkwaliteit en mooie uitzichten. Daarnaast verzekeren ze de beschikbaarheid van de grond voor landbouw, bosbouw of recreatief gebruik. Veel land trusts zetten ook educatie- en wetenschapsprogramma's op, onderhouden paden en andere recreatieve faciliteiten en helpen publieke instanties met het opstellen van land use plans.





Fig 8: Landschap van de San Francisco Bay Area

LESSEN EN TOEPASSING IN DE MRA

Regionalpark Frankfurt Rhein-Main
De mogelijkheid een bindend ruimtelijk plan op te stellen van regionale schaal en te bespreken en toetsen aan de doelstellingen van de gehele metropoolregio. Routesysteem opnemen in het bestemmingsplan. Gebruik van landschapswaarderingsanalyses, Cultuurlandschapskadaster en richtlijnen voor landschapsontwikkeling (o.a. brede landbouw). Burgers worden op verschillende manieren betrokken bij planvorming;

Parco Agricolo Sud Milano
De mogelijkheid een groengordel te realiseren die niet op slot zit, maar in verschillende typen zones kan worden opgedeeld, waarin bepaalde activiteiten en ontwikkelingen mogelijk zijn, bij voorkeur sterk gethematiseerd aan de hand van behoeften en het onderliggende cultuurlandschap. Dorpskernen en monumenten worden goed beschermd, wat de identiteit ten goede komt. Het park valt onder stevig regionaal beleid. Er worden handvatten gegeven voor interventies in het landschap;

San Francisco Bay Area
Het mobiliseren van burgers en bedrijfsleven (Zuidas, IJ-oevers etc.) voor het ontwikkelen en financieren van metropolitane landschappen, ondersteund door een flexibele planning en financiële prikkels van bovenaf en een veelheid aan (onafhankelijke) maatschappelijke organisaties die de kwaliteit in de gaten houden, bedrijven binden aan projecten, en activiteiten en routes ontwikkelen in de gebieden.

Bij de toepassing in de MRA houden we daarom de volgende principes aan:

- Governance volgt sterk ruimtelijke principe
Breed gedragen landschapskarakteristieken vormen de basis voor planvorming, projecten en samenwerkingsverbanden op het gebied van cultuurhistorie, landbouw en ecologie. Identiteit staat centraal;

- Sterke regionale planvorming
Uitgangspunt is een slagvaardige organisatie (mandaat midden-bestuur) met uitvoeringsagenda en financiering op regionaal niveau, en bijbehorende plandocumenten zoals een regionaal bestemmingsplan of zonering met ruimtelijke ontwikkelprincipes. Sturing vindt plaats in verschillende gradaties;

- Werken door de schalen heen
Regionaal plannen op hoofdlijnen, met flexibele lokale invulling en financiering op projectbasis, met tussen die twee een sterke dialoog met regie op metropoolregio-niveau.
Voor de MRA zijn deze principes vertaald in drie ruimtelijke concepten: Grote Parken, Groene Gordel en Groenblauw Raamwerk.

In de aanloop naar de provinciale omgevingsvisie in 2018 levert dit interessante aanknopingspunten op voor inhoudelijk debat met bestuurders, beleidsmakers, het bedrijfsleven en bewoners.

NOTEN

1. UNEP-WCMC (2017) Protected Area Profile for Netherlands from the World Database of Protected Areas, January 2017. Available at: https://www.protectedplanet.net/country/NLD [accessed 11 January 2017]
2. Raad van Europa (2000) European Landscape Convention. Florence: s.n.
3. World Heritage List (2017) Unesco World Heritage List: Dutch Properties inscribed on the World Heritage List. Available at: http://whc.unesco.org/en/statesparties/nl [accessed 11 January 2017]
4. Hellemondt, I. van (2016) De paradijsmethode: Opvattingen over het moderniseren van het landschap in de Nederlandse landschapsarchitectuur van de jaren zestig en zeventig van de twintigste eeuw. Vrije Universiteit Amsterdam
5. Needham, B. (2007) Dutch land use planning: Planning and managing land use in the Netherlands, the principles and the practice. The Hague: Sdu Uitgevers.
6. European Commission (1999). The EU compendium of spatial planning systems and policies. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities; Ravesteyn, N. et al. (2005). Het gras bij de buren: De rol van planning bij de bescherming van groene gebieden in Denemarken en Engeland. Rotterdam: NAi Uitgevers.
7. Zonneveld, W. (1991) Conceptvorming in de ruimtelijke planning. Amsterdam: Planologisch en Demografisch Instituut van de Universiteit van Amsterdam.
8. Nijhuis, S. (2017) 'Cultivating urban regions through design', in: Cattaneo, E, & Rocca, A. (eds.) Future landscapes. European experiences in landscape design and urbanism. Politechnico Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani / Regione Lombardia (in press).

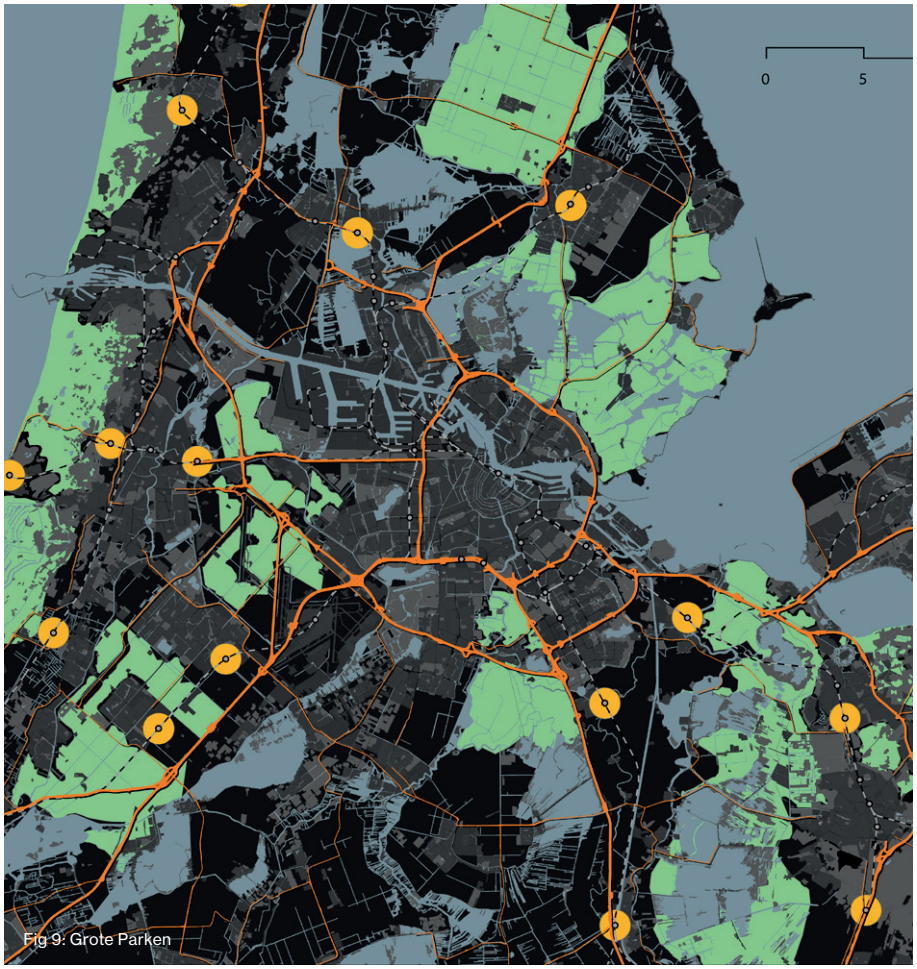


Fig 9: Grote Parken

GROTE PARKEN

In ‘Grote Parken’ staat de ontwikkeling van landschapsreservaten centraal, geïnspireerd door het San Francisco Bay Area plan. Grote landschappelijke eenheden rijk aan natuurwaarden en cultuurhistorie, zoals de Amstelscheg, Beemster, Park21 en Waterland, worden verder ontwikkeld als grote parken en actief beschermd tegen verdere verstedelijking.
Het motto is bescherming door inrichting. Het zijn belangrijke recreatieve gebieden die goed bereikbaar zijn met de auto en het OV, met sommige treinstations als buitenpoorten.
Voor elk van de reservaten wordt een daadkrachtige organisatie in het leven geroepen die verantwoordelijk is voor het beheer en de ontwikkeling van het specifieke gebied. NGO’s, lokale overheden en het bedrijfsleven zijn hierin vertegenwoordigd.
De regio speelt ook een belangrijke rol maar is onafhankelijk en controleert en kan waar nodig ingrijpen als landschappelijke waarden in het geding komen. De financiering komt grotendeels uit gebied-specifieke groenfondsen waar het bedrijfsleven in investeert en emissies mee kan compenseren.

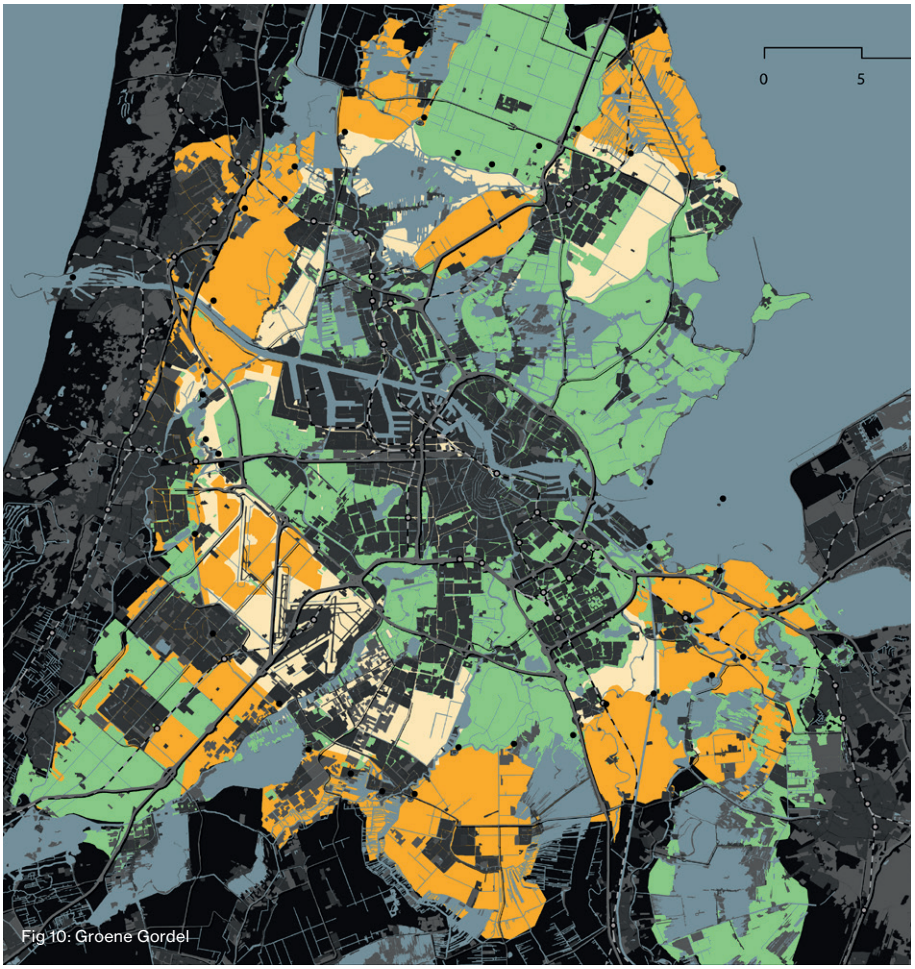


Fig 10: Groene Gordel

GROENE GORDEL

In ‘Groene Gordel’ wordt een groene bufferzone rondom Amsterdam ontwikkeld, een gebiedsdekkende benadering binnen de Stelling van Amsterdam met een landschappelijke zonering van verschillende ontwikkelingscategorieën, zoals we die in het plan Parco Agricolo Sud Milano tegenkomen. Per categorie zijn ruimtelijke principes gedefinieerd, gebaseerd op landschappelijke karakteristieken (morfologie, historie, ecologie), die handvatten bieden voor behoud en ontwikkeling.
Categorie 1 (groen): gebieden met belangrijke natuur- en cultuurhistorische waarden. Hier is verdere verstedelijking uitgesloten en worden landschappelijke waarden behouden. Bescherming en beheer worden geregeld op regionaal niveau en bekostigd vanuit een regionaal groenfonds waar de overheid en het bedrijfsleven in investeert.
Categorie 2 (oranje): de nadruk op de ontwikkeling van landschappelijke kwaliteiten in samenhang met de ontwikkeling van landbouw en andere economische activiteiten. Er geldt een restrictief beleid voor het toevoegen van bebouwing. De regio heeft hier een sturende rol, terwijl de concrete plannen worden ingevuld door lokale overheden en bedrijven. De financiering geschied per project.
Categorie 3 (geel): de ontwikkeling van bebouwing speelt een rol, maar wel gebaseerd op de ruimtelijke principes. Lokale partijen nemen hier het voortouw en werken met een projectbegroting. In deze categorie speelt de regio een ondersteunende rol en helpt bij het vertalen van de principes in een werkbaar plan.

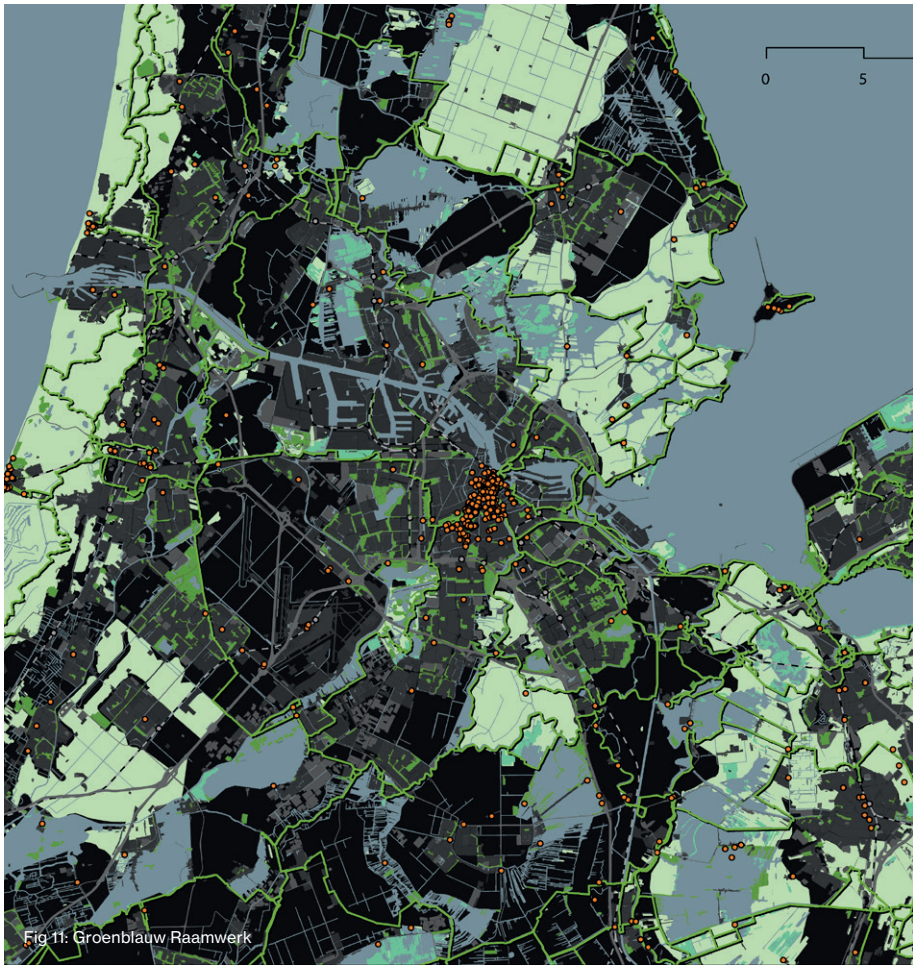


Fig 11: Groenblauw Raamwerk

GROENBLAUW RAAMWERK

In 'Groenblauw Raamwerk' staat de ontwikkeling van een samenhangend landschappelijk netwerk centraal met een recreatieve routestructuur, natuurreservaten en cultuurhistorische hotspots. Regionalpark Frankfurt Rhein-Main is een belangrijke inspiratiebron van deze benadering.
De regio coördineert en draagt zorg voor planvorming en beleidsmatige verankering van het groenblauwe raamwerk, bijvoorbeeld in een regionaal bestemmingsplan.
De ontwikkeling van het raamwerk en onderdelen daarvan vindt plaats met lokale actoren, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. De financiering van het raamwerk komt uit een regionaal groenfonds, waarin overheid en bedrijfsleven investeren en/of compenseren.
Op lokaal niveau worden groenblauwe structuur, recreatieve routes en cultuurhistorische hotspots uitgewerkt in projectgroepen. Voor onderdelen van het groenblauwe raamwerk met grote cultuurhistorische en natuurwaarden geldt een beschermingsregime op regionaal niveau.

CONCLUSIE

Zoals uit deze vingeroefening blijkt leveren internationale voorbeelden interessante aanknopingspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling en bescherming van landschappen in metropolitane context. De drie voorbeelden en toepassingen laten het belang zien van regionaal ontwerp, sterke ruimtelijke concepten en governance structuren (met de daarbij behorende plandocumenten) die daarop afgestemd zijn in de ontwikkeling van een aantrekkelijk en waardevol landschap waar natuur, water, cultuurhistorie, landbouw, recreatie en wonen elkaar versterken.

Omdat het hier gaat om eerste ideeën is verder ontwerpend onderzoek noodzakelijk om de ruimtelijke vertaling aan te scherpen en verfijnen. Ook kunnen elementen uit de drie voorgaande modellen gecombineerd worden. Verder moeten de daarmee samenhangende beleids- en financieringsinstrumenten nader bekeken worden op hun mogelijkheden en toepasbaarheid in de MRA. In de aanloop naar de provinciale omgevingsvisie in 2018 levert dit interessante aanknopingspunten op voor inhoudelijk debat met bestuurders, beleidsmakers, het bedrijfsleven en bewoners.


Fig 12: Landschap van de Frankfurtse Groengordel (boven) en het Milanese landbouwpark (onder)

ACHTERGRONDDOCUMENTEN
REGIONALPARK FRANKFURT RHEIN-MAIN

- Spatial Planning and Energy for Communities in all Landscapes (2015) Framework for Spatial Planning and Energy: Germany – Planning Systems. [Online: www.special-eu.org/]
- Regionalverband FrankfurtRheinMain Organisation Planung. [Online: www.region-frankfurt.de/ Geraadpleegd juni 2017]
- Stadtplanungsamt Frankfurt am Main (2017) Planungsrecht - Flächennutzungsplan. [Online: www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/]
- Hessischse Staat Regionalplanung – Regionalplan Südhessen. [Online: www.landesplanung.hessen.de/ Geraadpleegd juni 2017]
- Regionalpark RheinMain Über Uns. [Online: www.regionalpark-rheinmain.de/ Geraadpleegd juni 2017]
- Dettmar, J., Imhoff, K. &Wippermann, J. (2012) Leitkonzept Rundroute Regionalpark RheinMain 2010 -2014. Regionalpark RheinMain
- Frankfurt Green City Nachhaltigkeitsforum – In welcher Stadt wollen wir leben?. [Online: www.frankfurt-greencity.de Geraadpleegd juni 2017]
- Frankfurt Deine Stadt (2017) Hintergrund. [Online: www.frankfurtdeinestadt.de/]

ACHTERGRONDDOCUMENTEN
PARCO AGRICOLO SUD MILANO

- Regione Lombardia (2017) Piano Territoriale Regionale. [Online: www.regione.lombardia.it/]
- Città Metropolitana di Milano Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – PTCP. [Online: www.cittametropolitana.mi.it/ Geraadpleegd juni 2017]
- Città Metropolitana di Milano Parco Agricolo Sud Milano: Territorio e pianificazione. [Online: www.cittametropolitana.mi.it/parco_agricolo_sud_milano/ Geraadpleegd juni 2017

ACHTERGRONDDOCUMENTEN
SAN FRANCISCO BAY AREA

- Heminger, S & Rapport, E. (2013) Bay Area Plan – Strategy for a Sustainable Region. Association of Bay Area Governments & Metropolitan Transportation Commission
- Bay Area Open Space Council (2014) A closer look at Priority Conservation Areas. [Online: www.openspacecouncil.org/]
- Association of Bay Area Governments Priority Conservation Areas. [Online: www.abag.ca.gov/ Geraadpleegd juni 2017]
- Greenbelt Alliance (2017) Priority Conservation Areas. [Online: www.greenbelt.org/]
- Bay Area Open Space Council (2011) The Conservation Lands Network: San Francisco Bay Area Upland Habitat Goals Project Report. Berkely, CA
- Bay Area Open Space Council (2014) The Conservation Lands Network 1.0 Process Report. Berkely, CA
- Loza, A.M. (2017) What is a Land Trust? Pennsylvania Land Trust Association. [Online: www.conservationtools.org]

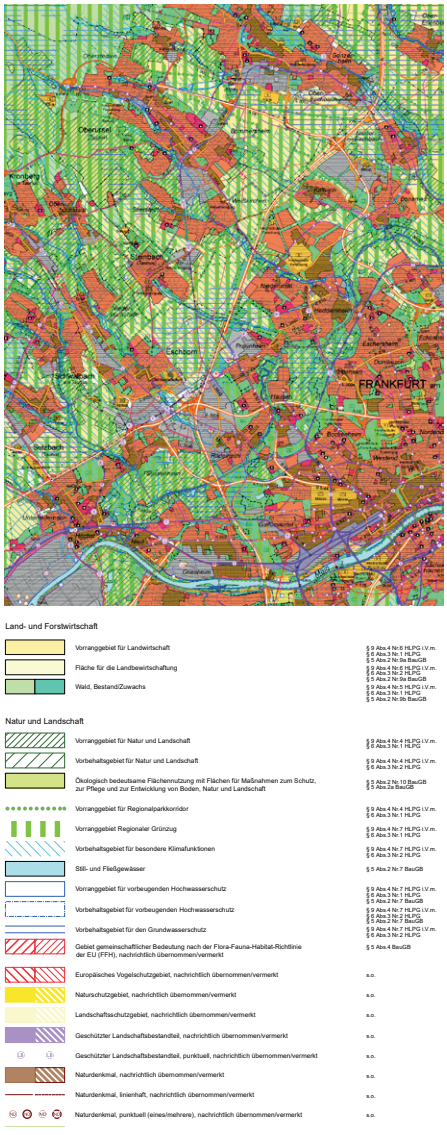


Fig 13: Regionaal plan voor Park Frankfurt Rhein Main, met een klein deel van de zeer uitgebreide legenda, met aan elke eenheid de gekoppelde verwijzing in de wet.

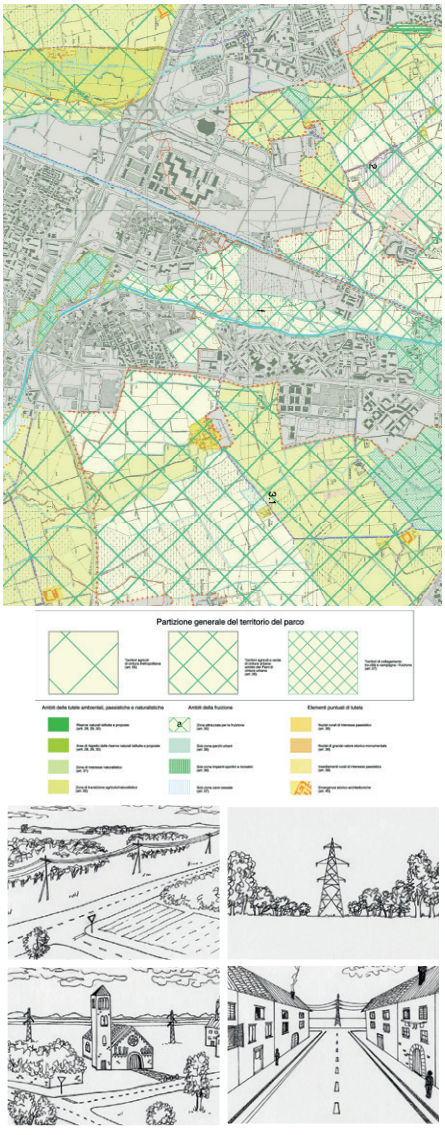


Fig 14: Regionaal plan voor Parco Agricolo Sud Milano, met de globale legenda in drie zoneringen, en de uitgebreide. Daaronder enkele voorbeelden van richtlijnen, in dit geval voor het plaatsen van hoogspanningslijnen.



Fig 15: Regionaal plan voor de San Francisco Bay Area, met de globale legenda in twee zoneringen: ontwikkelgebieden en beschermde gebieden.

PILOT 10

DE ONDER-HANDELTAFEL



Foto's (van binnen naar buiten): Patrick Rasenberg, Qiou87, Ronald van der Graaf

Onderbouwde keuzes maken in het landschap

PILOT IN HET HART VAN HOLLAND
Gemeente Leiden: Fred Goedbloed, Martin Verwoest, Elena Chevtchenko
Posad: Boris Hocks
WECR: Ernst Bos

N.B. Deze pilot is nog niet afgerond

De Omgevingsvisie vraagt van bestuurders een integrale visie op de fysieke leefomgeving. In de Startnotitie van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) bijvoorbeeld worden alle ruimtelijke uitdagingen ook hoopvol in lagen op en door elkaar getekend. Dit is een buitengewoon belangrijke ambitie die meteen platgeslagen kan worden door de vraag: hoe dan? Het was al niet makkelijk om alle claims die er op de ruimte liggen goed in te passen. Het wordt er ook niet eenvoudiger op, gezien de grote opgaven die op ons afkomen: klimaatverandering, energietransitie en de verdere verstedelijking. Het zijn nieuwe opgaven die niet alleen ruimte vragen, maar ook andere ruimtelijke programma's in de verdrukking brengen. Dat geldt op alle niveaus, maar zeker ook voor regio's, zoals het Hart van Holland (Leiden met het gebied daaromheen).

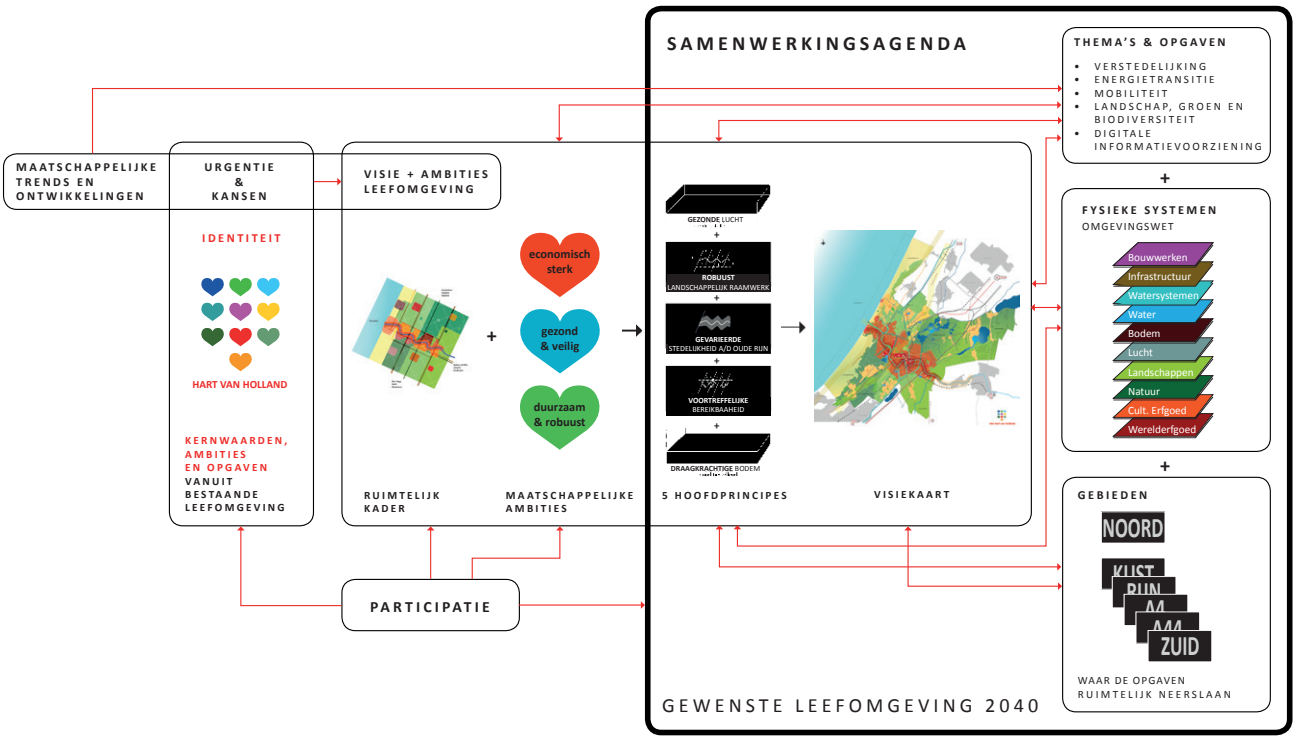
In het kader van de Regionale agenda voor de Omgevingsvisie 2040 Hart van Holland is de omvang van deze opgaven onderzocht. Daaruit is duidelijk geworden dat onze landschappen en steden ingrijpend zullen veranderen. De verstedelijkingsdruk zorgt er in deze omgeving voor dat er de komende 20 jaar zo'n 30.000 huishoudens in de regio bijkomen. Toevoeging van dit aantal woningen doet iets met de identiteit van het gebied waar juist kleinschaligheid en diversiteit de kernwaarden zijn. De pilot De Onderhandeltafel houdt zich bezig met de vraag "Hoe dan?": hoe breng je ruimtelijke programma's en de grote opgaven samen in



een Omgevingsvisie. Wat betekent dat voor de leefomgeving en vooral: hoe doe je dit in een transitieperiode?

De oplossing wordt gezocht in een instrument dat laat zien hoe de keuzes gemaakt worden en vooral hoe de keuzes binnen het ene domein, op een ander domein kunnen doorwerken. Het instrument moet anderen in staat stellen redeneringen te begrijpen en de mogelijkheid bieden eigen afwegingen te testen. Het gaat dus om (data)visualisatie van de nieuwste inzichten m.b.t. de ruimtelijke opgaven en ingrepen, en daarnaast het modereren van een constructief onderhandelend gesprek over de dilemma's en te maken keuzes. Een complex instrument maar waar al een groot aantal variabelen reeds voor in beeld is gebracht door o.a. Fabric., Posad, De Zwarte Hond, Rijkswaterstaat en Naturalis. Bovendien is al nagedacht hoe onvergelijkbare grootheden toch met elkaar vergeleken kunnen worden. Tot slot is verkend of het mogelijk is om ook de factor tijd in die afweging te betrekken. Zodra er een prototype beschikbaar is, zal dit worden getest door de gemeenten van het Hart van Holland. Deze pilot is ca. eind 2017 gereed.

We hebben geconstateerd dat het nut en de noodzaak van een dergelijk instrument heel verschillend wordt ervaren:
- Partijen die al enige ervaring hebben met de Omgevingsvisie zijn enthousiast. Zij realiseren zich dat het bijzonder lastig is om een integrale afweging tussen heel verschillende domeinen te maken. Een hulpmiddel is dus welkom.
- Partijen die zich bezig houden met de klimaatadaptatie en de energietransitie realiseren zich dat fundamentele uitgangspunten aan het schuiven zijn. Zij beseffen dat er nog geen goede antwoorden zijn voor de opgaven en dat het goed is om in beeld te hebben hoe een keuze in het ene domein doorwerkt in andere domeinen;
- Partijen die nog overtuigd moeten worden van de nut en noodzaak van een dergelijk hulpmiddel. Die scepsis zit deels in de techniek. Er is het misverstand dat het afwegingskader een black box is waar vragen in gaan en dwingende keuzes uitkomen. Anderen vragen zich af waarom een dergelijk instrument nu nodig is, bovenop wat er al is.



PILOT 11

GROENE LONGEN



Perspectief voor de metropoolregio Rotterdam Den Haag

JAM* architecten: Jeroen Mensink, Stefanos Filippas en Pieter Scholten
Trekker: Fred Meerhof
Fotografie: Kees Hummel
Vereniging Deltametropool: Ana Luisa Moura, Merten Nefs
Midden-Delfland: Debbie Nuijten
MRDH: Linda Frinking
Vlaardingen: Erik Bernard
Voorne-Putten: Rick den Brok



Fig. 1: Zicht op Rotterdam vanuit Midden-Delfland

Welke bijdrage leveren de groene, open gebieden in de verstedelijkte, meerkernige metropoolregio Rotterdam Den Haag aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat? Midden-Delfland en Voorne-Putten zijn de ademruimte, de groene longen van dit stadslandschap. Aan de randen grenst de metropoolregio bovendien aan twee unieke nationale parken, de Biesbosch-Haringvliet en Hollandse Duinen. Toch maken deze vier groene gebieden op dit moment nog onvoldoende onderdeel uit van de propositie van de regio als aantrekkelijk vestigingsklimaat voor (internationale) ondernemingen en hoogopgeleide kenniswerkers. De voorgestelde aanleg van de Blankenburgverbinding is aanleiding om de samenhang tussen deze gebieden nader te onderzoeken, met Vlaardingen en de Botlek als belangrijke schakel in deze groene keten van Midden-Delfland naar Voorne-Putten.

Dit onderzoek is uitgevoerd op basis van beleidsanalyses, bezoeken aan de landschappen en interviews met diverse stakeholders uit verschillende sectoren. Uit die gesprekken bleek een sterke betrokkenheid bij het eigen gebied, maar minder oog voor de groene gebieden aan - bijvoorbeeld - de overzijde van de Maas. Binnen de gebieden is de samenwerking gericht op de zogenaamde triple helix van overheid, ondernemers en onderwijs, en op maatschappelijke organisaties en betrokken burgers. Hierin onderscheidt de metropoolregio Rotterdam Den Haag zich ten opzichte van andere metropoolregio's elders in de wereld, waar vaak maar een deel van de stakeholders betrokken is. In Nederland wordt gewerkt vanuit het oer-Hollandse poldermodel.

WERKGELEGENHEID EN DE ROADMAP NEXT ECONOMY

De zorg voor voldoende werkgelegenheid is een belangrijke drijfveer in de zoektocht naar de rol van het landschap voor het vestigingsklimaat. Om de metropoolregio te voorzien van een nieuwe economische impuls en het platteland rondom de steden vitaal te houden, moet men op zoek naar nieuwe vormen van werkgelegenheid. In internationale vergelijkingen tussen metropoolregio's blijft de metropoolregio Rotterdam Den Haag (2,2 miljoen inwoners) economisch achter in vergelijking met andere Europese metropoolregio's en de metropoolregio's Amsterdam en Eindhoven. Weliswaar is het aanwezige arbeidspotentieel groot, maar veelal lager of voor verdwijnende beroepen opgeleid. De Roadmap Next Economy, die de maatschappelijke opgaven als gevolg van verdere digitalisering van de samenleving en de energietransitie voor de regio in beeld heeft gebracht, ziet in de transitie van een lineaire naar een circulaire economie de mogelijkheid om te komen tot nieuwe banen, nieuwe bedrijven en nieuwe business modellen waar zowel mens als milieu van profiteren. Deze studie kijkt naar wat het landschap daarin kan betekenen en welke concrete projecten daar een aanzet voor kunnen geven.

> **"De MRDH kan zich straks profileren als unieke vestigingslocatie, want hier woon je naast maar liefst twee nationale parken van wereldklasse."**
>
> MARIUS BRANTS, VOORZITTER DROOMFONDSPROJECT HARINGVLIET

> **"De economische waarde van het landschap is iets wat terreinbeheerders bezig houdt. In Nederland verwacht iedereen dat twee dingen altijd gratis zijn, het weer en het landschap."**
>
> NICOLE HOVEN, VERENIGING NATUURMONUMENTEN

BETROKKENHEID BEDRIJFSLEVEN

In het buitenland lijkt de betrokkenheid van het bedrijfsleven bij het metropolitane landschap over het algemeen intensiever dan in Nederland. In California ontfermt softwarebedrijf Adobe zich over de Adobe Creek (Palo Alto) en het omringende landschap. Daarmee garandeert het bedrijf kwaliteit van leven voor hun werknemers en behoud van de landschappelijke kwaliteit van de kreek waar het bedrijf naar is vernoemd. Mede daardoor heeft het bedrijf zich gepositioneerd als duurzame onderneming. Het landschap fungeert hier letterlijk als corporate identity.

Toch zijn ook Nederlandse voorbeelden te vinden. Op vergelijkbare wijze heeft het bedrijf Lely uit Maassluis zich ontfermt over een oude molen in Midden-Delfland, die 250 jaar geleden werd gebouwd door verre voorvaderen van dit familiebedrijf. Op Voorne-Putten zetten lokale ondernemers als Van den Ban zich voor eigen rekening en risico in voor de nautische geschiedenis van het eiland door het historische oorlogsschip De Buffel naar Hellevoetsluis te halen.

“Midden-Delfland is als groene omgeving echt heel belangrijk voor de omringende stad. Daar omheen ligt een heel dicht stedelijk gebied, maar hier kun je ademen. Al die omliggende gemeentes kunnen uitwijken naar Midden-Delfland voor hun recreatie.”

MARIJE WILKES, MANAGER REAL ESTATE LELY

“We proberen altijd boerenzoons binnen te halen. Die hebben thuis gezien hoe het werkt én hoe het beter kan. Het valt niet mee om ze uit deze streek te halen, want zoveel boerenzoons zitten hier niet meer. Die moeten we nu uit het hele land halen.”

JOOP HAM, DIRECTEUR LELY

LANDBOUWGRONDEN EN NATUURGEBIEDEN IN DE RIVIERDELTA

Midden-Delfland en Voorne-Putten zijn weliswaar open en groen van karakter, maar geen natuurgebieden zoals De Hoge Veluwe. Het gaat om cultuurlandschappen met hoofdzakelijk agrarisch gebruik. Het Haringvliet aan de zuidkant en de kustzone aan de westkant van Voorne-Putten behoren, net als enkele kleine gebieden binnen Midden-Delfland, overigens wel tot beschermde natuurgebieden. Niet alleen verschillen landbouw- en natuurgebieden van karakter, ook staan ze aan de basis van andere vormen van (mogelijk) gebruik.
In toenemende mate worden de productielandschappen van Midden-Delfland en Voorne-Putten ingezet voor toerisme en recreatie, waarbij ook de aanwezige cultuurhistorie een belangrijke publiekstrekker is. Vestingsteden, monumentale boerenhoeves, archeologische vindplaatsen en historische landschapselementen in dit agrarische landschap maken onze geschiedenis in deze rivierdelta tastbaar. Het eeuwenoude gevecht tegen het water is in alle gebieden een belangrijk thema, met herkenbare landschappelijke elementen zoals de Hollandse rivierdelta, veenweidelandschap, aangelegde havens, strategische watervoorziening, kleipolders, Deltawerken, duinen en zee. Het landschap in de metropoolregio is door mensen geschapen, productief gemaakt en biedt plaats aan ontspanning.

MIDDEN-DELFLAND, PITTORESK AGRARISCH CENTRAL PARK

Midden-Delfland is het toonbeeld van het historische Nederlandse veenweidelandschap met melkveehouderijen, zoals we dat kennen van schilderijen en oude schoolplaten. In vergelijking met Voorne-Putten is Midden-Delfland meer op de omliggende steden gericht dan op de haven. Vanuit het hele gebied is de skyline van de omringende metropool goed zichtbaar. Landbouw is hier veelal kleinschalig en een deel van de agrariërs zoekt naar nevenactiviteiten en nieuwe verdienmodellen. Beheer van het landschap en zorg voor weidevogels zijn belangrijke aanvullende taken. De provincie

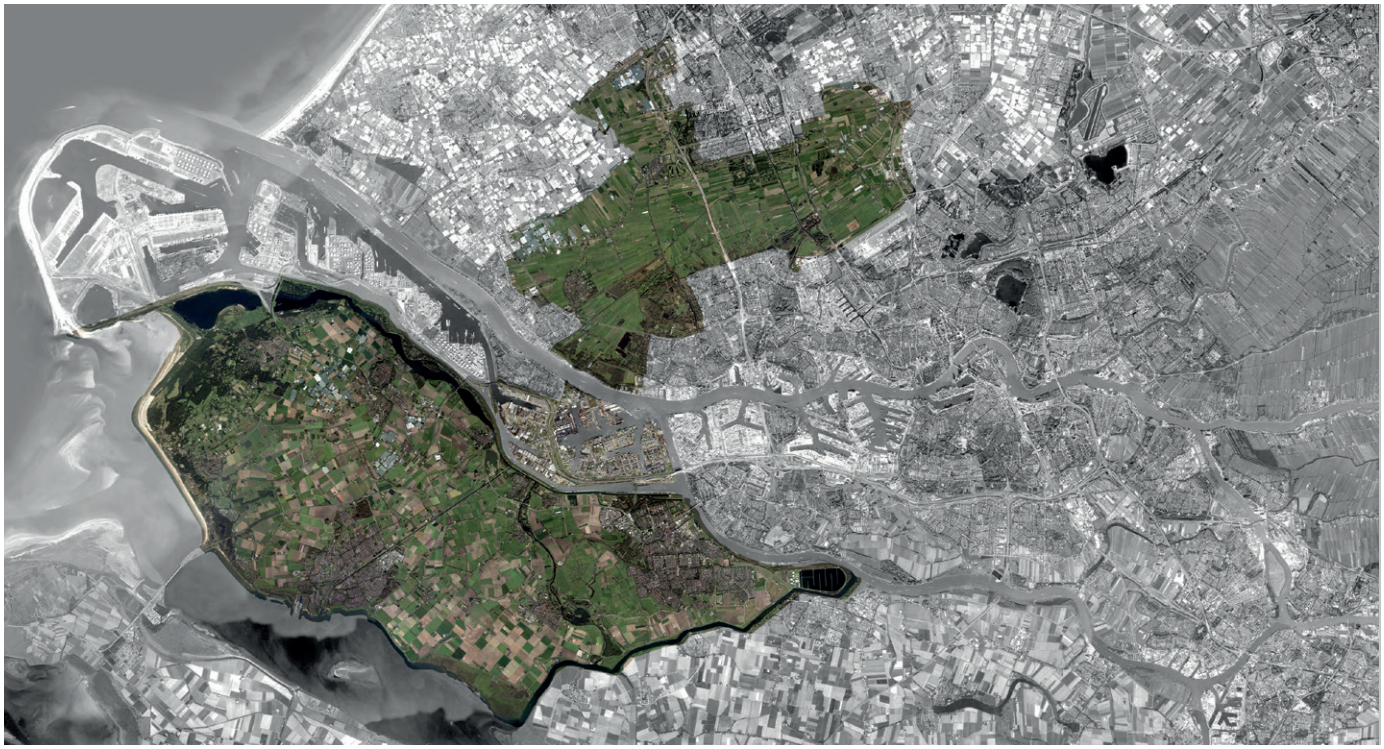


Fig. 2: De Groene Longen Midden-Delfland en Voorne-Putten in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag

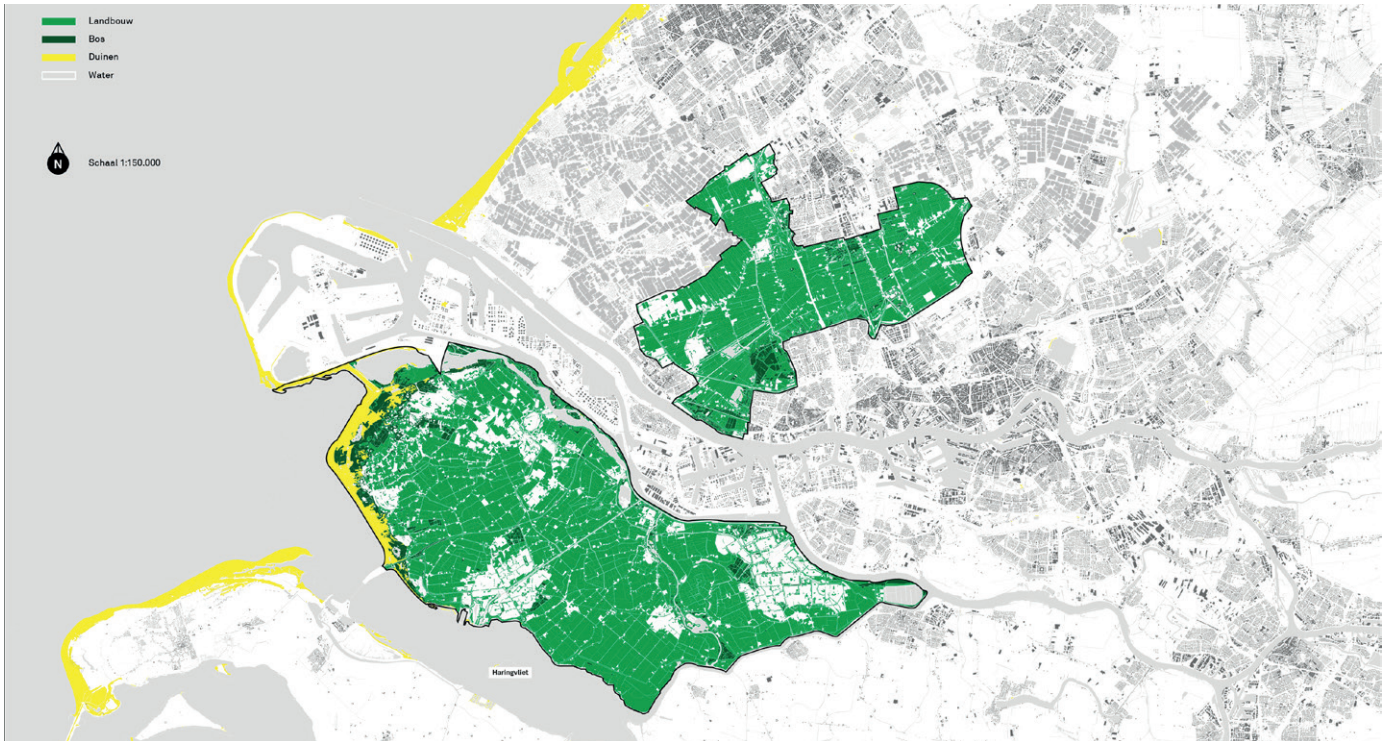


Fig. 3: Kaartbeeld van landbouw en natuur in de MRDH

Zuid-Holland stimuleert hier duurzame innovatie met het programma Proeftuinen Duurzame Landbouw. In Midden-Delfland wordt dan ook steeds vaker biologisch en extensief landbouw bedreven.
Daarnaast worden ook versterking van de bedrijfskracht van de melkveehouders en de gebiedskracht binnen de MRDH gestimuleerd door de gemeente, provincie, LTO Noord afdeling Delflands Groen en Hoogheemraadschap van Delfland in het programme Duurzaam Boer Blijven. Dit programma bestaat uit studiegroepen Kringlooplandbouw, vooral gericht op het versterken van de bedrijfskracht, en het Innovatienetwerk MiddenINDelfland, dat vooral gericht is op het versterken van de gebiedskracht.

Recreatie en toerisme worden steeds belangrijker, in sommige gevallen in combinatie met bestaande agrarische functies. Bijvoorbeeld in de vorm van theehuizen en B&B's in monumentale boerderijen en verhuur van fluisterbootjes vanaf het boerenerf. Opvallend veel bezoekers komen uit het buitenland. Ook als ze overdag de steden bezoeken, overnachten ze graag in het rustige buitengebied op korte afstand van de stad.
Een bijzonder initiatief dat goed aansluit op het agrarische karakter van het gebied is de oprichting (per 1 september 2017) van een hippische opleiding op het MBO (Lentiz) in Maasland. De verbinding van onderwijs met de paardensport in Midden-Delfland (stallen en maneges) en Rotterdam (CHIO), maakt van deze regio straks hét hippisch topsportcentrum van Nederland.

VOORNE-PUTTEN, AVONTUURLIJK EILAND VAN CONTRASTEN

Voorne-Putten bestond ooit uit een reeks van losse eilanden met vestingsteden en dorpen op de grens van rivierdelta en Noordzee. Door inpoldering is het een aaneengesloten gebied geworden. De randen van het eiland worden gekenmerkt door maritieme geschiedenis. Historische vestingsteden zijn nauw verbonden met onze vaderlandse geschiedenis, zoals de Watergeuzen in Brielle en de zeehelden in Hellevoetsluis. Het hart van het eiland bestaat grotendeels uit uitgestrekte akkerbouwvelden op kleipolders, doorsneden door enkele oude kreken.
Voorne-Putten heeft een sterke relatie met de Rotterdamse haven en wordt ook wel de thuishaven van de wereldhaven genoemd. Veel havenwerknemers wonen op Voorne-Putten. Aan de oostkant, bij Spijkenisse, wonen de relatief laaggeschoolde en wat oudere havenarbeiders. Het kader en management van de aan de haven gerelateerde bedrijven zijn neergestreken langs de kust aan de westzijde in Oostvoorne en Rockanje.
Op Voorne-Putten wordt voor verbetering van het economisch vestigingsklimaat naar samenwerkingsverbanden gezocht in de triple helix en daarbuiten. Een goed voorbeeld zijn de OnOvOn bijeenkomsten waar ondernemers, lokale overheid en onderwijsinstellingen elkaar ontmoeten. Belangrijk agendapunt is de afstemming van onderwijs op de beroepen voor de nieuwe economie in met name de Rotterdamse haven.

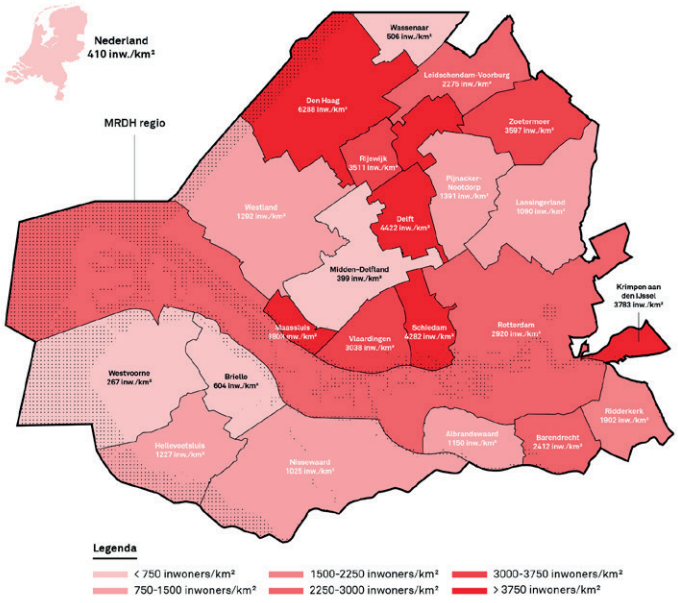
Voorne-Putten heeft zich lange tijd bescheiden opgesteld binnen de metropoolregio, maar inmiddels is een wat sterkere bewustwording van het bijzondere karakter van het eiland en de natuur daar omheen ontstaan. Het project Nationaal Park Biesbosch-Haringvliet heeft daar aan bijgedragen. Met het openzetten (Kierbesluit) van de Haringvlietsluizen, ontstaat een uniek internationaal knooppunt van trekvissen die stroomopwaarts Europa in zwemmen en trekvogels die hier jaarlijks neerstrijken. Versterking van de natuur aan de zuidkant van Voorne-Putten biedt nieuwe kansen voor het eiland. Recreatie en toerisme zitten in de lift. Op Voorne-Putten betekent dat, naast wandelen en fietsen, onder meer zeilen op het Haringvliet (alleen al 2.000 ligplaatsen in Hellevoetsluis), paardrijden op het strand en hengelsportevenementen van internationale faam (World Predator Classic).

"Hoe meer we het voor elkaar krijgen in deze regio om een aantrekkelijk, toeristisch en recreatief gebied te organiseren hoe beter. Een sterkere relatie met Voorne-Putten zou daar ook aan kunnen bijdragen."

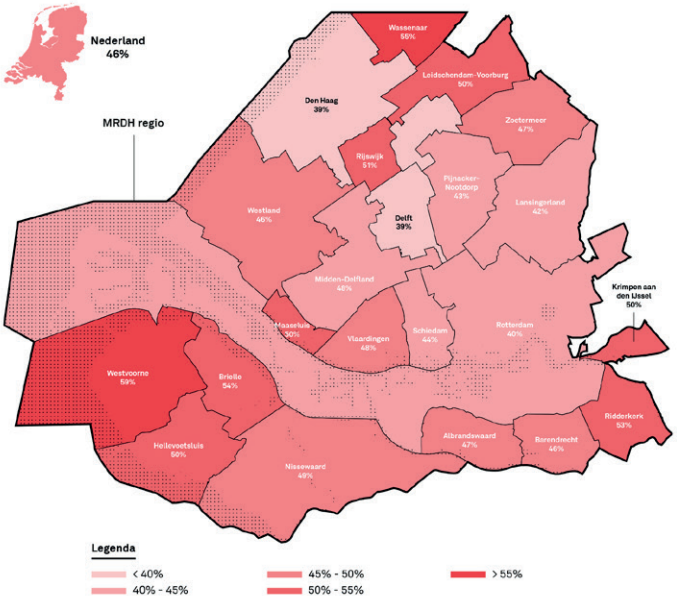
GERT KANT, BESTUURSVOORZITTER LENTIZ ONDERWIJSGROEP

DEMOGRAFISCHE KENMERKEN

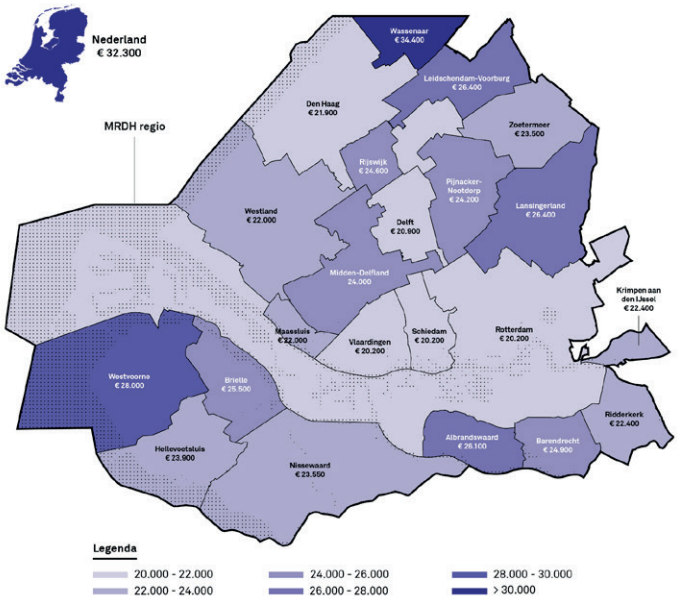
Bevolkingsdichtheid*



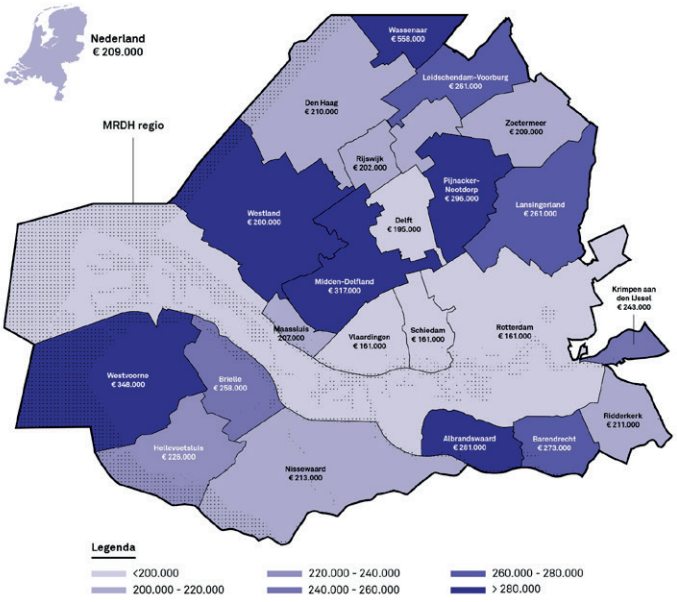
Leeftijdsverdeling 45+*



Gemiddeld bruto inkomen/inwoner (€)*



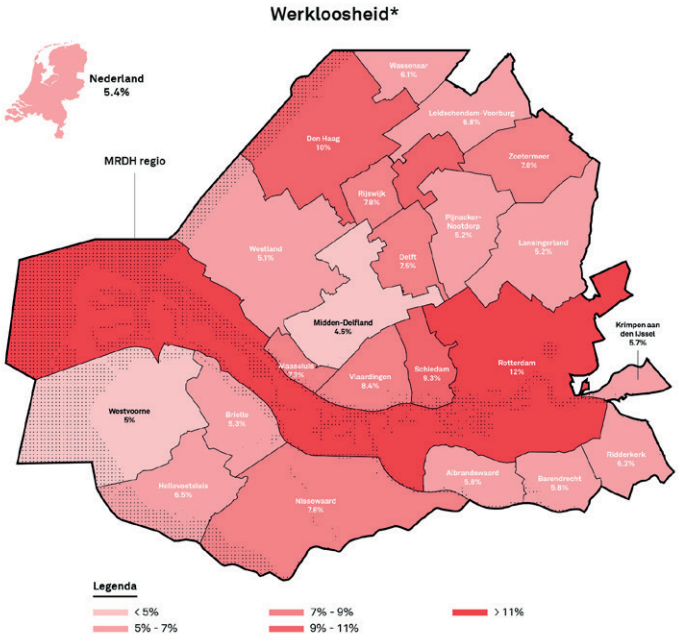
Gemiddelde WOZ woningwaarde (€)*

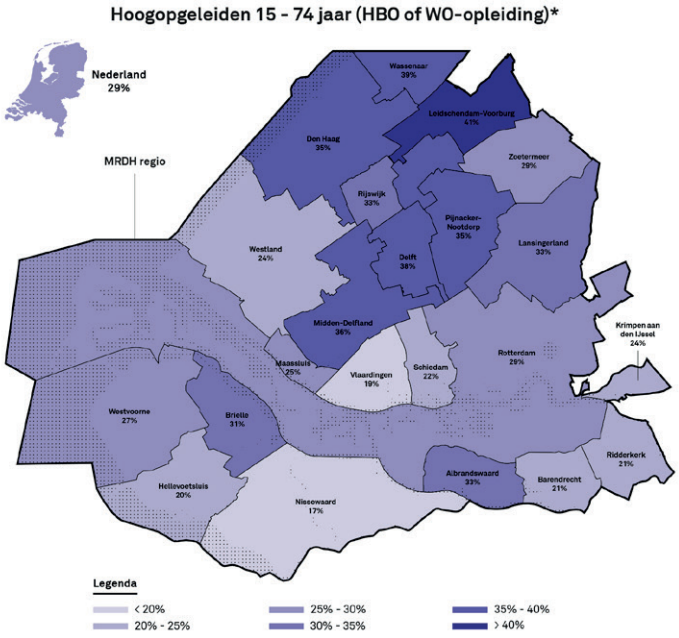


*Gebaseerd op de meest recente gegevens van CBS

“Het landschap - vooral de kustzone - speelt wel een rol in de businessmarketing, maar voor de locatiekeuze door bedrijven is het slechts een van de aspecten die worden meegewogen in de beoordeling van de kwaliteit van de leefomgeving voor het personeel.”

LAURENS KOK, WESTHOLLAND FOREIGN INVESTMENT AGENCY





“We hebben het initiatief genomen om bij ons in de fabriek technieklessen aan te bieden aan basisscholen in de regio. Lely is de grootste werkgever van Maassluis en omgeving. Dat trekt ook een hoop medewerkers aan van verder weg die hier in de buurt willen wonen. Door wonen en werken op deze locatie te combineren, creëren we een omgeving waar je alles kan doen. Dat gaat elkaar alleen maar versterken.”

MARIJE WILKES, MANAGER REAL ESTATE LELY

“Het eiland Voorne-Putten is in zekere zin de achtertuin van Rotterdam. Het onbekende van Voorne-Putten kan ook een aantrekkingskracht zijn. Het is dichtbij in afstand, maar ver in beleving.”

MILÈNE JUNIUS, BURGEMEESTER HELLEVOETSLUIS

“Voorne-Putten is de thuishaven van de wereldhaven.”

CEES VINGERLING, INTERMEDIAIR VOOR OVERHEID,ONDERNEMERS EN ONDERWIJS

“De unieke deltanatuur van het Haringvliet op de kaart zetten is een belangrijke component van het Droomfondsproject, maar ook het Haringvliet beleefbaar en toegankelijk maken voor mensen”.

MARIUS BRANTS, VOORZITTER DROOMFONDSPROJECT HARINGVLIET

PANORAMA'S OP DE GROENE LONGEN VAN DE MRDH - KEES HUMMEL



Fig. 4: Midden-Delfland



Fig. 5: Midden-Delfland



Fig. 6: Voorne-Putten



Fig. 7: Voorne-Putten

BLANKENBURGVERBINDING EN BOTLEKGEBIED

De voorgestelde Blankenburgverbinding legt een directe koppeling tussen Midden-Delfland en de steden Vlaardingen, Schiedam en Maassluis aan de noordzijde met Rozenburg en Voorne-Putten aan de zuidzijde van de Maas. Hoewel Midden-Delfland en Voorne-Putten relatief dicht bij elkaar liggen, vormen de Maas en het Botlekgebied een flinke, vooral mentale barrière tussen beide.

De nieuwe snelwegverbinding tussen de A20 en de A15 komt precies daar waar Midden-Delfland grenst aan de Nieuwe Waterweg en Vlaardingen. Deze plek is rijk aan geschiedenis. In deze schakel tussen Midden-Delfland, de Botlek en Voorne-Putten ligt een rijke archeologische vindplaats en versloeg Dirk de Derde duizend jaar geleden (1018) de Duitse keizer in de Slag bij Vlaardingen en stichtte daarmee in feite ons land.

In het kielzog van de aanleg van de Blankenburgverbinding wordt aan beide uiteinden van de tunnel flink geïnvesteerd in landschapsontwikkeling aan de hand van het Blankenburg Kwaliteitsprogramma. Overheden investeren hier in totaal 60 miljoen euro, met de verwachting dat ook andere partijen mee gaan investeren. De werkgroep Lokale Economie en Maatschappij in Vlaardingen bereidt zich hierop voor met verschillende projecten.
De voorziene transitie die de regio gaat doormaken naar een klimaatneutrale en circulaire economie heeft naar verwachting grote ruimtelijke consequenties voor het Botlekgebied. Met de transformatie naar een nieuwe economie op basis van duurzame energiebronnen ontstaat hier, met de aanleg van de Blankenburgverbinding, in potentie één doorlopend groen en open gebied.

REGIONALE OPGAVEN

Voor de afzonderlijke gebieden bestaan vele, zorgvuldig opgestelde analyses en beleidsdocumenten en in alle gebieden wordt de noodzaak gevoeld om voorbereid te zijn op een duurzame toekomst. Uit inventarisatie blijkt weliswaar dat alle drie van elkaar verschillen en afzonderlijk plannen maken, maar toch ook allemaal voor zeer vergelijkbare opgaven staan. Op de schaal van de metropoolregio zijn enkele grote, gemeenschappelijke opgaven te benoemen die deels door de MRDH, deels door de provincie Zuid-Holland en deels door het Rijk worden aangestuurd:

- Versterking van de economie en de werkgelegenheid in de metropoolregio.
- Behoud van de open cultuurlandschappen als aantrekkelijke woon-, werk- en verblijfgebieden.
- Invulling geven aan de transitie van een op fossiele brandstoffen gebaseerde economie naar schone energie en duurzame bedrijfsvoering (RNE).
- Zorg dragen voor goede bereikbaarheid van de regio, in relatie met economische ontwikkeling en de verstedelijkingsopgave.
- Garanderen van waterveiligheid in de riviermonding, waar mogelijk in combinatie met natuurontwikkeling.

In het voorgestelde handelingsperspectief worden de regionale opgaven systematisch mede ingezet voor het versterken van het groene vestigingsklimaat in de metropoolregio, waarbij het structureel verbeteren van het woon-, werk- en verblijfklimaat en de infrastructuur naast doel op zich ook als bijdrage aan het versterken van de groene longen van de metropoolregio wordt bezien.
Het is tegen de achtergrond van deze regionale opgaven, dat een handelingsperspectief met vier speerpunten voor versterking van de rol van het landschap voor het vestigingsklimaat moet worden gezien.

“Je merkt nu al dat ondernemers aan weerszijden van dat toekomstige tunneltracé elkaar opzoeken om te bekijken wat ze voor elkaar kunnen betekenen.”

JAN-WILLEM VOGELS, RAYONDIRECTEUR RABOBANK SCHIEDAM, VLAARDINGEN EN ROTTERDAM NOORD



Fig. 8: Havens gezien vanuit Schiedam

NAAR EEN HANDELINGSPERSPECTIEF, VIER VERGEZICHTEN NAAR DE TOEKOMST

Het versterken van het vestigingsklimaat door inzet van het landschap kan zowel aan de hand van directe als indirecte investeringen plaatsvinden. Zo heeft natuurontwikkeling in het Haringvliet of weidevogelbeheer in Midden-Delfland waarde op zichzelf, maar levert ook een bijdrage aan toerisme en recreatie in de regio. Dit zorgt indirect weer voor internationale positionering van de regio als aantrekkelijk, groen vestigingsklimaat. Door tegelijkertijd ook de bereikbaarheid van de regio te verbeteren, wordt de aantrekkingskracht van de metropoolregio nog sterker.
Maak daarom bij het denken over het versterken van het groene vestigingsklimaat telkens drie schaalniveaus van belang: lokaal (Midden-Delfland, Voorne-Putten en het Haven Industrieel Complex), regionaal (Metropoolregio Rotterdam Den Haag) en (inter)nationaal (Nederland). Lokaal is de aandacht gericht op het vitale platteland en een (economisch) gezonde haven, regionaal op de recreatieve en toeristische betekenis van deze groene gebieden voor de omliggende steden en (inter)nationaal op de rol die het landschap speelt in het aantrekken van bedrijven en talent naar de regio. Deze drie niveaus staan niet op zichzelf, maar zijn sterk met elkaar verbonden. Zonder vitaal platteland of goed ontsloten natuurgebied immers geen aantrekkelijke leefomgeving voor internationale kenniswerkers.

Op lokaal niveau zien we kleine ondernemers, soms met een agrarische achtergrond, actief op het gebied van horeca en toerisme. B&B's, horecagelegenheden en buitenactiviteiten (met bijvoorbeeld fiets of kano) bieden werkgelegenheid aan bewoners in het gebied en dienen tegelijk als trekkers om mensen uit de stad naar het gebied te brengen. Op regionale schaal bieden deze gebieden de stedeling een aantrekkelijke recreatiemogelijkheid in de directe nabijheid van de stad. Toch lijken stedelingen – zeker de expats – veel meer gebruik te maken van het groen in de stad zelf of de kust dan dat men het landelijk gebied in trekt. De groene, open gebieden lijken te ontbreken op de mentale kaart van de stedeling. De opgave en kans is om Midden-Delfland en Voorne-Putten, ook als agrarisch stadspark te laten functioneren binnen de metropoolregio. Hiervoor is het nodig de identiteit op twee schaalniveaus te ontwikkelen. Die van de individuele gebieden op zichzelf en van het geheel, als een (potentieel) groen en aantrekkelijk continue landschap binnen de stedelijke agglomeratie. Door daarbinnen de onderlinge verschillen te benadrukken, versterken alle afzonderlijke gebieden elkaar. Midden-Delfland als de toonzaal van het lieflijke, romantische, pittoreske Hollandse veenweidelandschap met koeien, oude boerderijen en wilgen langs de slootjes. Voorne-Putten als een eiland voor stoere avonturiers met uitgestrekte velden en watersportgebieden met routes voor bootjes (Michiel de Ruyter trail) en ruimte voor extreme sporten (kite surfen, mountainbiken). De schakel daartussen als een uitgestrekt havenlandschap met een industrieel karakter, waar grote veranderingen te verwachten zijn met de transitie naar een duurzame economie in deze regio.

Laat ook de waarde van Midden-Delfland en Voorne-Putten zien als aantrekkelijke woongebieden voor werknemers van grote (internationale) bedrijven die gerelateerd zijn aan de Rotterdamse haven, de TU Delft, de Erasmus Universiteit en de sector Vrede en Recht in Den Haag. Draag daarom de bijzondere landschappen van de metropoolregio, samen met de omliggende nationale natuurparken, ook uit in het buitenland. De aanstaande Brexit kan zomaar kansen bieden voor de regio.

Aan de hand van vier speerpunten wordt een langetermijnperspectief getoond, vergezichten richting een mogelijke toekomst in de vorm van prikkelende voorstellen voor discussie.

SPEERPUNT 1:
Bereikbaarheid als randvoorwaarde

Goede ontsluiting en bereikbaarheid zijn cruciaal voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat. De Blankenburgverbinding speelt in het snelwegennet een belangrijke rol voor (vracht) autoverkeer, maar ook openbaar vervoer en langzaam verkeer vragen om verbeteringen aan het verkeersnet. In Midden-Delfland dreigt op mooie dagen opstopping op de smalle weggetjes door het gebied, waar landbouwvoertuigen, vrachtauto's en personenauto's strijden om de ruimte met fietsers, voetgangers, ruiters en skeelers. Het scheiden en spreiden van verkeersstromen kan het gebied geschikt maken voor meer bezoekers en in combinatie met het project Hollandse Banen ook snelle, aantrekkelijke fietsroutes bieden voor (forensen)verkeer in de vorm van parklanes voor snelle (elektrische) fietsen door het gebied.

Op Voorne-Putten is nog geen gebrek aan ruimte voor recreanten, maar de ontsluiting en bereikbaarheid van Voorne-Putten vergt aandacht. In het op dit moment nog relatief dunbevolkte gebied is de opgave om te komen met innovatieve verkeersconcepten om de ingaande en uitgaande woonwerkpendel te faciliteren. Na de laatste stop van de metro in Spijkenisse is het openbaar vervoer naar Hellevoetsluis, Rockanje, Oostvoorne en Brielle beperkt. Een innovatieve HOV-verbinding in het verlengde van de metro (bijvoorbeeld een driverless automated people mover) – met verbindingen naar Hoek van Holland en Maassluis – kan daar verandering in brengen. Dat zou niet alleen het strand en het Haringvliet, maar ook de vestingsteden voor velen dichterbij brengen. Omgekeerd worden ook de steden Rotterdam, Delft en Den Haag beter bereikbaar vanuit het landelijk gebied.

Fietsoverstappunten van metro en pont naar het toekomstige netwerk van Hollandse Banen en witte fietsenplannen kunnen 'the last mile' duurzaam helpen nemen en voor een onderscheidend toeristisch product zorgen op Voorne-Putten, ook in Midden-Delfland en Vlaardingen. Ook de waterbus die in het kader van het Droomproject Haringvliet (tijdelijk) is gaan varen vanuit Rotterdam en Dordrecht, zou op de lange termijn een significante rol kunnen spelen in de bereikbaarheid via het water voor zowel forensen als bezoekers.

"De MRDH heeft nu als agendapunten de infrastructuur en de economie. Maak van het landschap het derde agendapunt. Ook om straks de klimaatdoelstelling van de MRDH te halen."

JAN-WILLEM VOGELS, RAYONDIRECTEUR RABOBANK SCHIEDAM, VLAARDINGEN EN ROTTERDAM NOORD

"Vlaardingen vormt een belangrijke schakel in de verbinding tussen Noord- en Zuidoever, niet alleen door de tunnel, maar ook voor samenwerking tussen ondernemers, voor toerisme en recreatie, voor educatie en voor innovatie."

RUUD VAN HARTEN, VERANTWOORDELIJK WETHOUDER VOOR DE BLANKENBURGVERBINDING GEMEENTE VLAARDINGEN

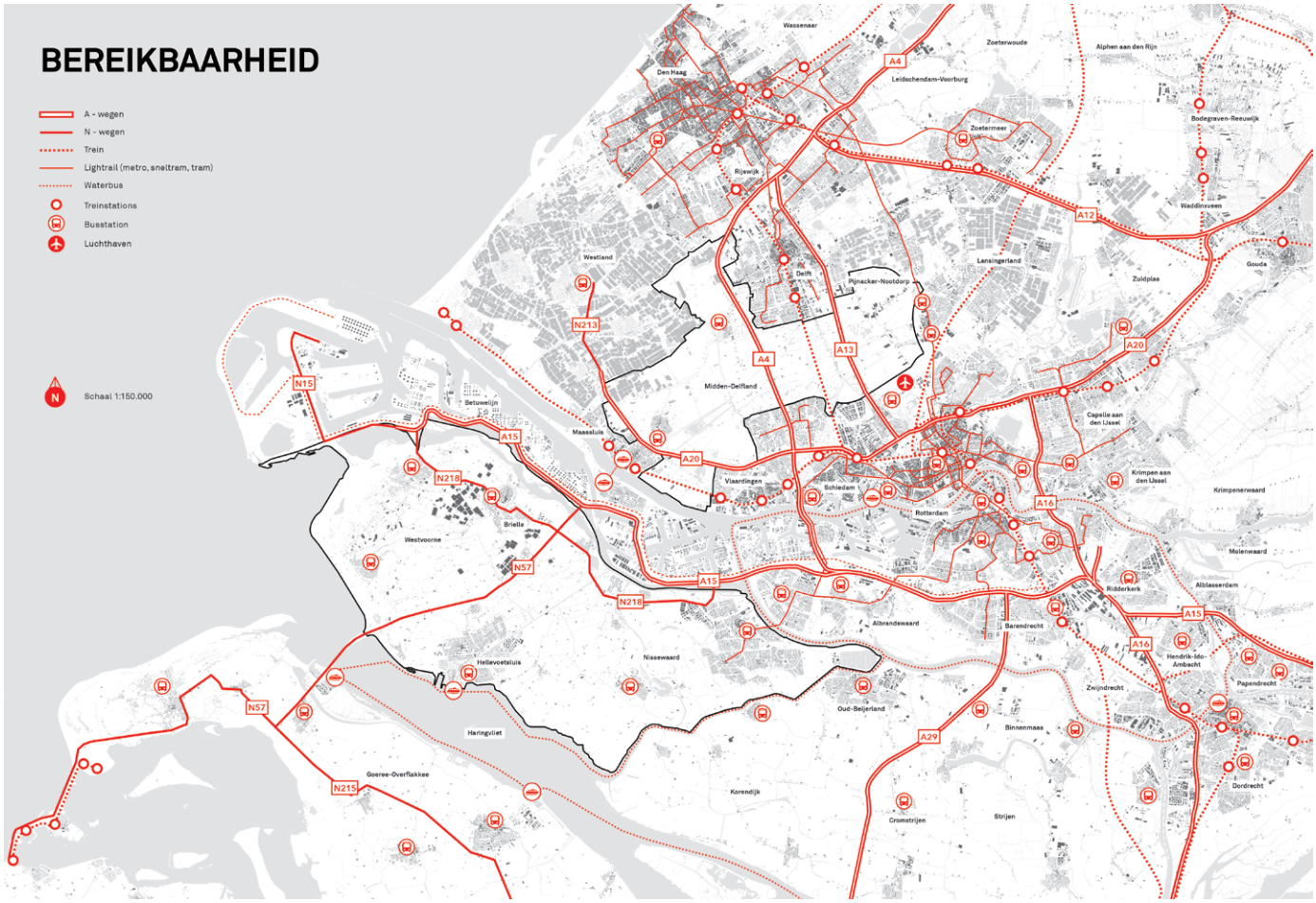


Fig. 9: Huidige situatie van speerpunt 1: bereikbaarheid

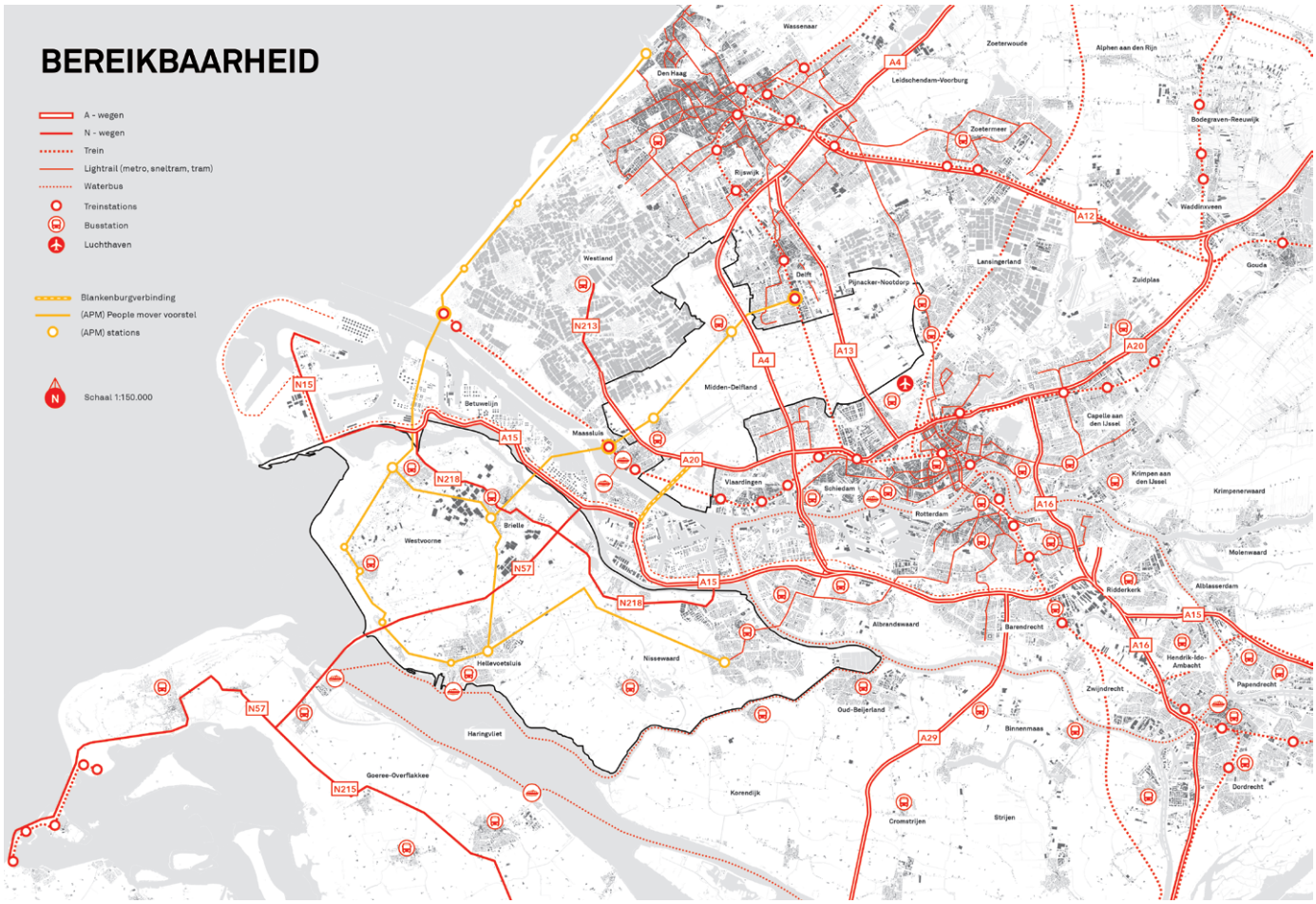


Fig. 10: Toekomstperspectief van speerpunt 1: bereikbaarheid

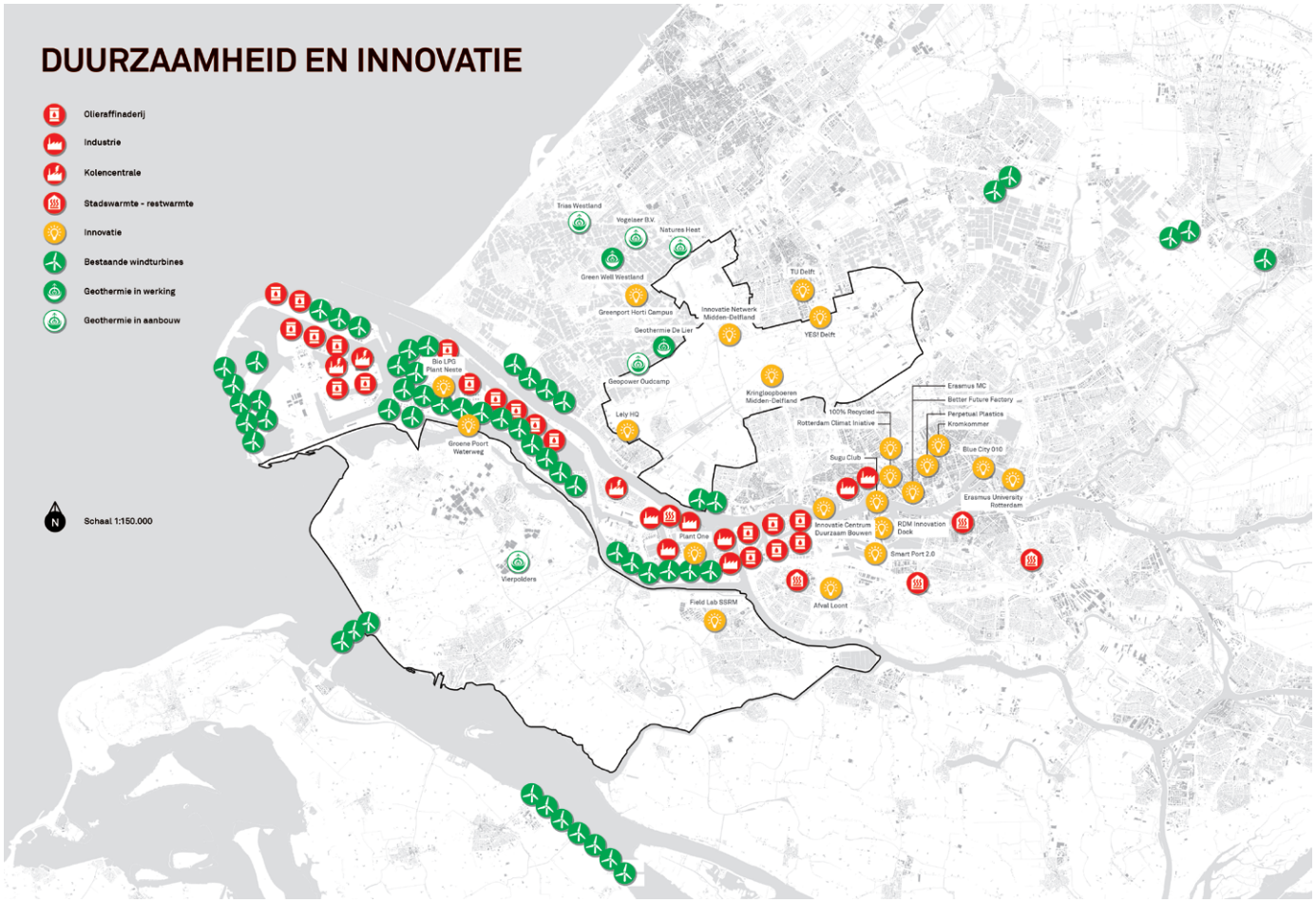


Fig. 11: Huidige situatie van speerpunt 2: duurzaamheid en innovatie

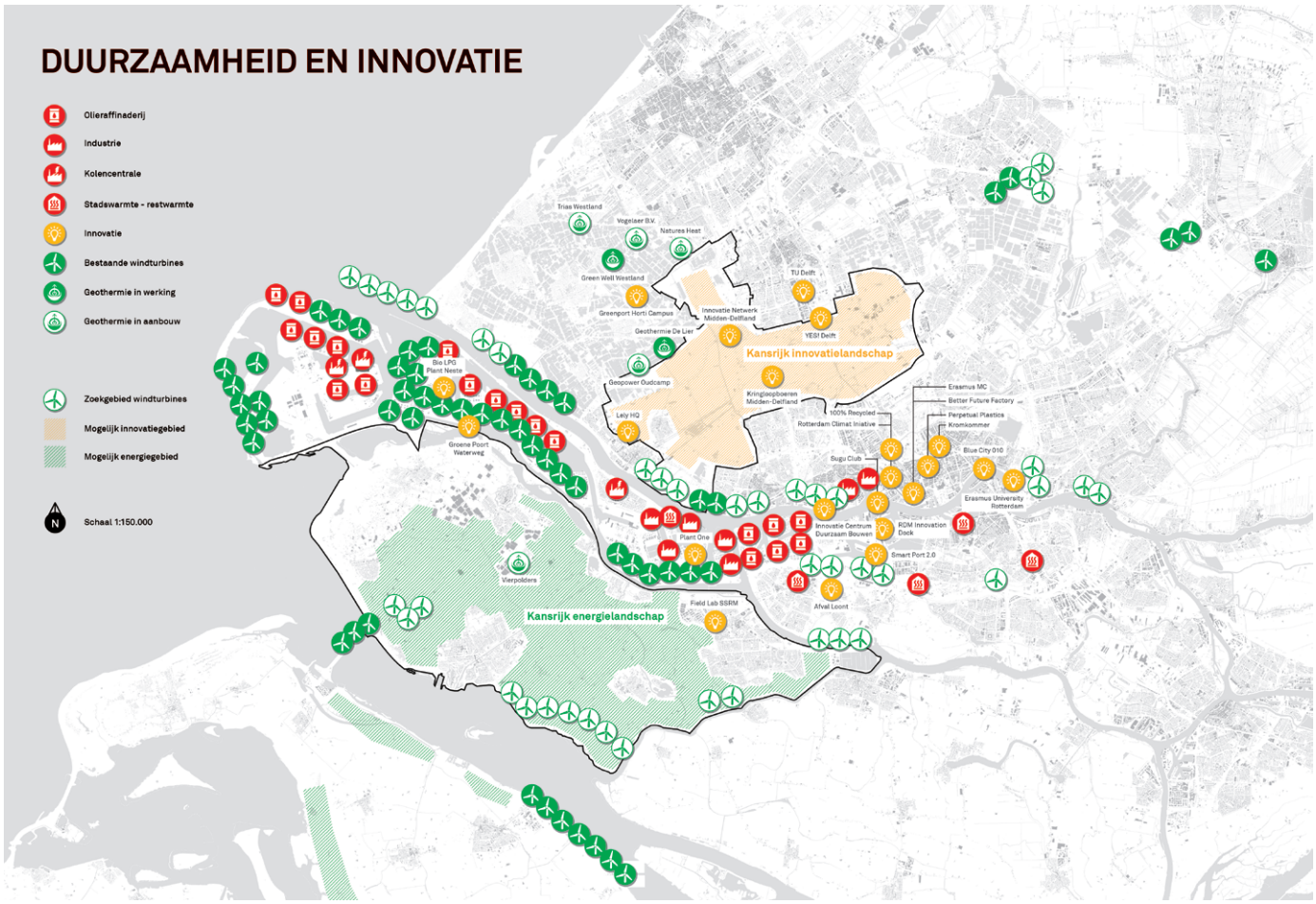


Fig. 12: Toekomstperspectief van speerpunt 2: duurzaamheid en innovatie

“De kracht van Voorne-Putten is de diversiteit, de zwakte de versnippering. Wat nodig is, is een gedragen gebiedsvisie voor de toekomst van Voorne-Putten op het terrein van wonen, werken, leren en verkeren. Door samenhang te zoeken tussen visies, programma’s, uitvoeringsagenda’s en de stapels nota’s die zijn geproduceerd.”

CEES VINGERLING, INTERMEDIAIR VOOR OVERHEID, ONDERNEMERS EN ONDERWIJS

SPEERPUNT 2:
Stimuleer duurzaamheid en innovatie

Alle drie de gebieden staan voor een grote verduurzamingsopgave. De grootste opgave ligt bij Het Haven Industrieel Complex, met een uitstoot van 30 megaton CO2 per jaar en daarmee verantwoordelijk voor 20 procent van de totale uitstoot van Nederland. Om de doelstelling voor Nederland te halen, CO2-arm in 2050 en nauwelijks nog gebruik van fossiele brandstoffen, is het nodig te komen met innovatieve oplossingen. De innovatienetwerken en fieldlabs uit de regio leveren hier nu al een bijdrage aan. Voorbeelden van concrete projecten op het gebied van duurzaamheid zijn CO2-compensatielandschappen, koelcapaciteit van het landschap nabij de stad tegen hittestress, waterberging, proeftuinen voor 0-emmisielandbouw, et cetera.

De uitvoering van de Roadmap Next Economy geeft op regionale schaal richting aan de duurzaamheidsagenda, maar staat lokaal op gespannen voet met het behoud van het open landschap. Deze energielandschappen vormen echter wel de productielandschappen van de toekomst. En duurzame energieopwekking vraagt nu eenmaal om ruimte voor windturbines en zonnepanelen, naast ruimte voor de productie van voedsel en biobrandstoffen. Grote, uitgestrekte agrarische landschappen lenen zich in principe goed voor energielandschappen.

Innovatie in de landbouw ontstaat op het snijvlak met maatschappelijke vraagstukken, zoals de schoolboerderij, zorgboerderijen voor gepensioneerden (ouder worden als hulpboer) en de boerderij van de toekomst. Of denk aan het initiatief Herenboeren, een vorm van coöperatief biologisch verbouwen voor eigen gebruik met hulp van een professionele boer. Het blijkt dat innovatie gedijt waar overheid, ondernemers en onderwijs samen optrekken. Wijs zones aan waar innovatieve partijen elkaar kunnen vinden en samenwerken. In Spijkenisse doen ze dat op twee fysieke locaties in de stad, waar verschillende partners samenkomen en samenwerken aan gezamenlijke doelen.

SPEERPUNT 3:
Bevorder recreatie en toerisme

De landschappen in Midden-Delfland en Voorne-Putten lenen zich allebei voor een uitbreiding van de huidige, overwegend agrarische functies met recreatie en toerisme. Midden-Delfland loopt hierin voorop, met diverse eet- en drinkgelegenheden en mogelijkheden voor overnachtingen in het landelijk gebied. Drukbezochte Midden-Delfland Dagen bewijzen het succes van deze formule. Op Voorne-Putten liggen kansen voor agrarische bedrijven om ook een breder toeristisch aanbod te formuleren, naast de vestingsteden en het reeds goed bezochte kustgebied als publiekstrekkers. Werkbezoeken van bestuurders en ondernemers aan Voorne-Putten en Midden-Delfland over en weer kunnen kennisuitwisseling bevorderen en onderling inspireren.

Daarnaast biedt een sterkere koppeling tussen Voorne-Putten en het Nationale Park Biesbosch-Haringvliet een uitgelezen kans op meer bezoekers. De beleefbaarheid en bereikbaarheid vanaf het eiland van dit nieuwe nationale park van wereldklasse laat momenteel te wensen over. De waterbus vanuit Rotterdam en Dordrecht, nu nog een tijdelijke voorziening die gefinancierd wordt uit het Droomfonds Haringvliet, ondersteunt de positionering en bereikbaarheid van zowel natuurgebied als eiland. Door het Haringvliet te verbinden met het landschap en de vestingsteden van Voorne-Putten en de skyline van Rotterdam, ontstaat een completer toeristisch aanbod voor de internationale markt, waarbij meegelift kan worden op elkaars promotie.

Een kans voor gezamenlijke profilering door Midden-Delfland en Voorne-Putten bieden de bijzondere vogels in beide gebieden, de weidevogels in Midden-Delfland en de trekvogels op Voorne-Putten en rond het Haringvliet. Denk daarbij aan gecombineerde arrangementen voor vogelaars. Uitkijkpunten voor vogelaars lenen zich uitstekend voor sponsoring (MVO) door grote bedrijven uit de regio. Ook op het gebied van paardensport zijn overeenkomsten aan te wijzen tussen beide gebieden waarmee de gehele regio zich krachtiger kan positioneren als de Groene Longen van de metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Maak voor internationale bezoekers de koppeling tussen de schilderkunst van de Hollandse meesters die in de musea in de steden te zien is en de afgebeelde landschappen die nog steeds te bezoeken zijn. Wat ’s ochtends in het museum te bewonderen is, kan diezelfde middag nog in werkelijkheid worden bezocht. Het Mauritshuis, Gemeentemuseum Den Haag, Prinsenhof en Boymans van Beuningen kunnen een gezamenlijke landschapstour organiseren. De diverse musea voor maritieme geschiedenis in de regio kunnen hier naadloos bij aansluiten. Voor een internationale uitstraling van het landschap zou bewegwijzering in het Engels helpen.

“Talentvolle internationals zoeken vandaag de dag naar kwaliteit van leven en de juiste werk-leven balans. Een groene, gezonde en aantrekkelijke woonomgeving scoort dan hoog.”

NICOLE VAN HAELST, DIRECTEUR INTERNATIONAL COMMUNITY PLATFORM

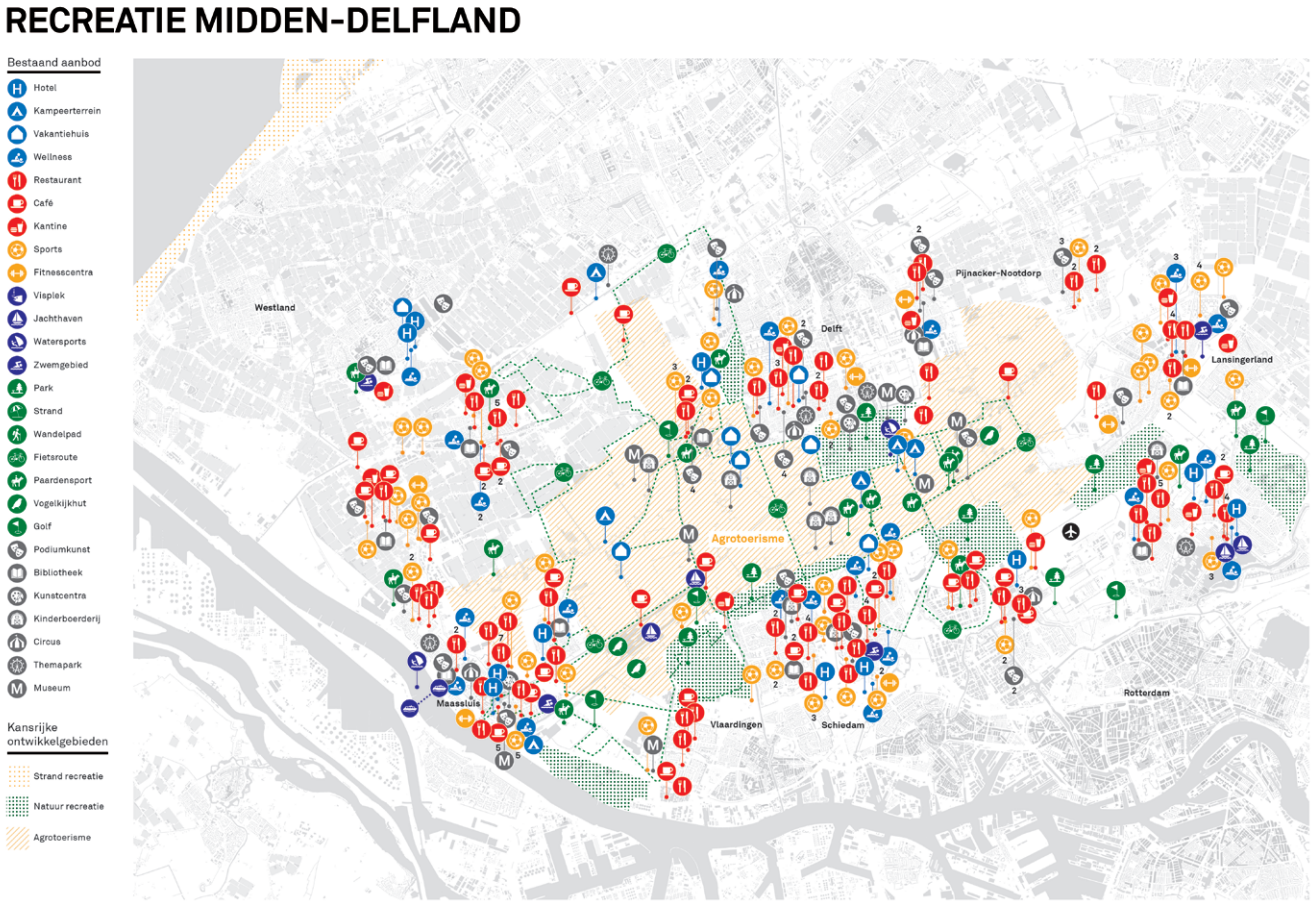


Fig. 13: Aanbod en kansen in Midden-Delfland voor speerpunt 3: recreatie en toerisme

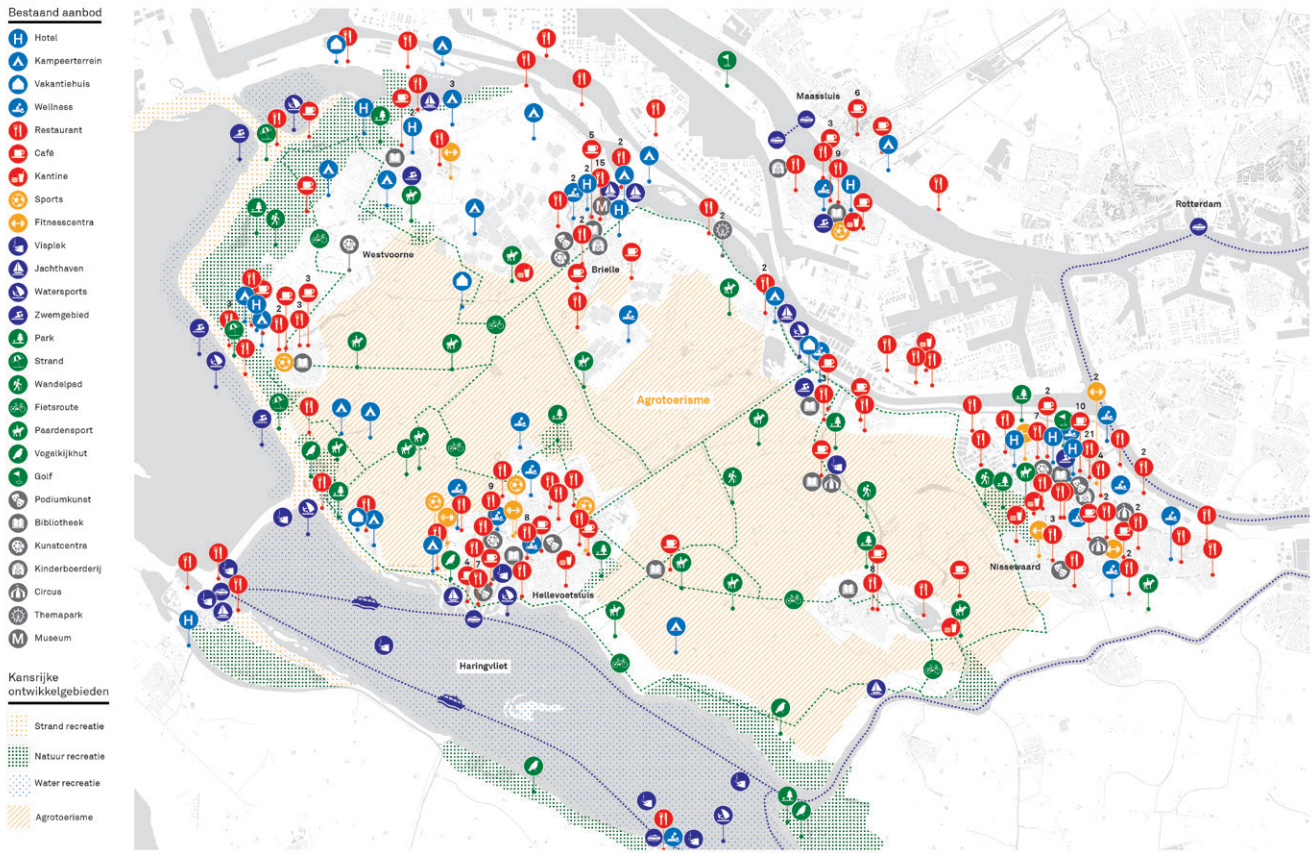


Fig. 14: Aanbod en kansen op Voorne-Putten voor speerpunt 3: recreatie en toerisme

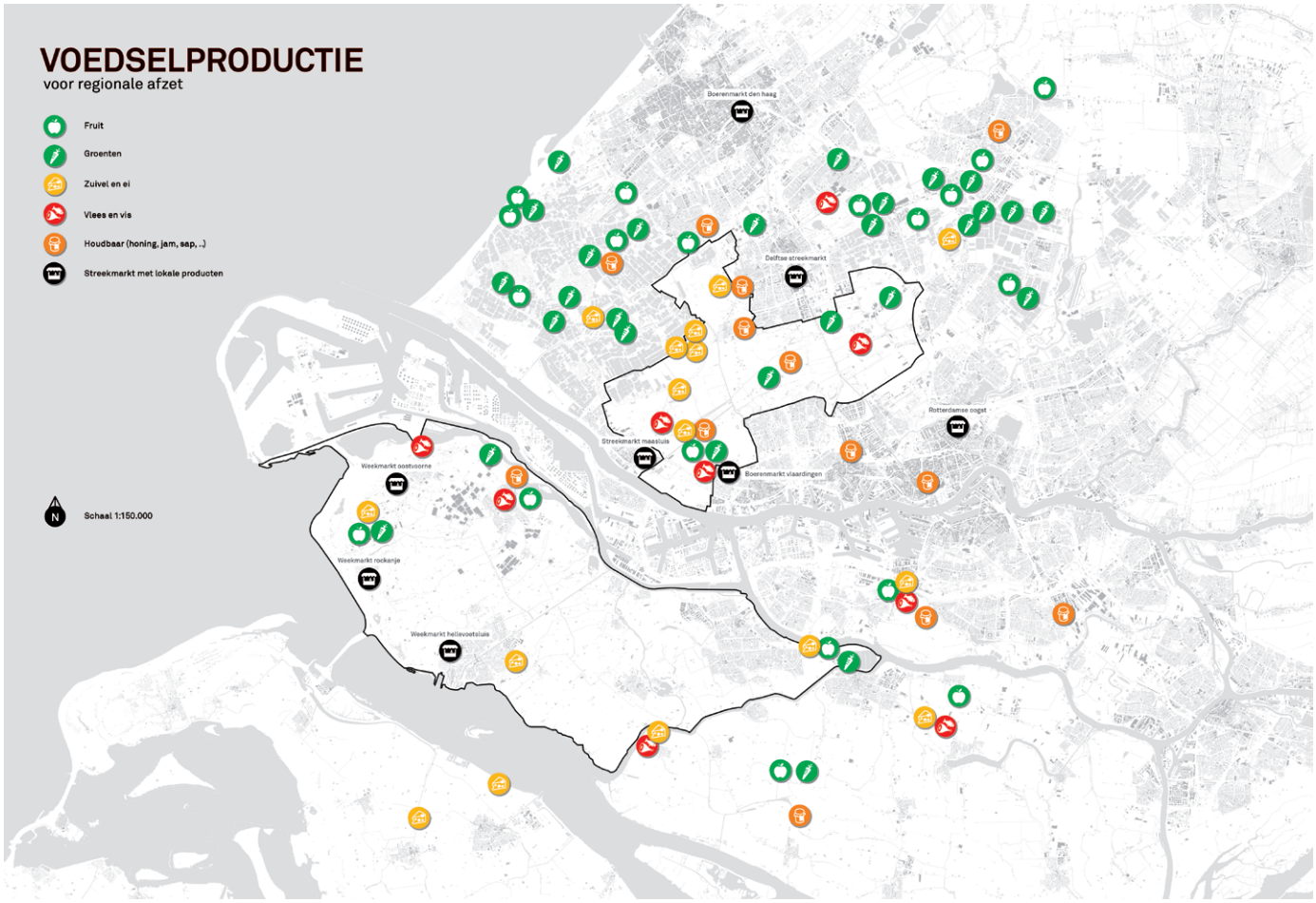


Fig. 15: Huidige situatie van speerpunt 4: voedselproductie

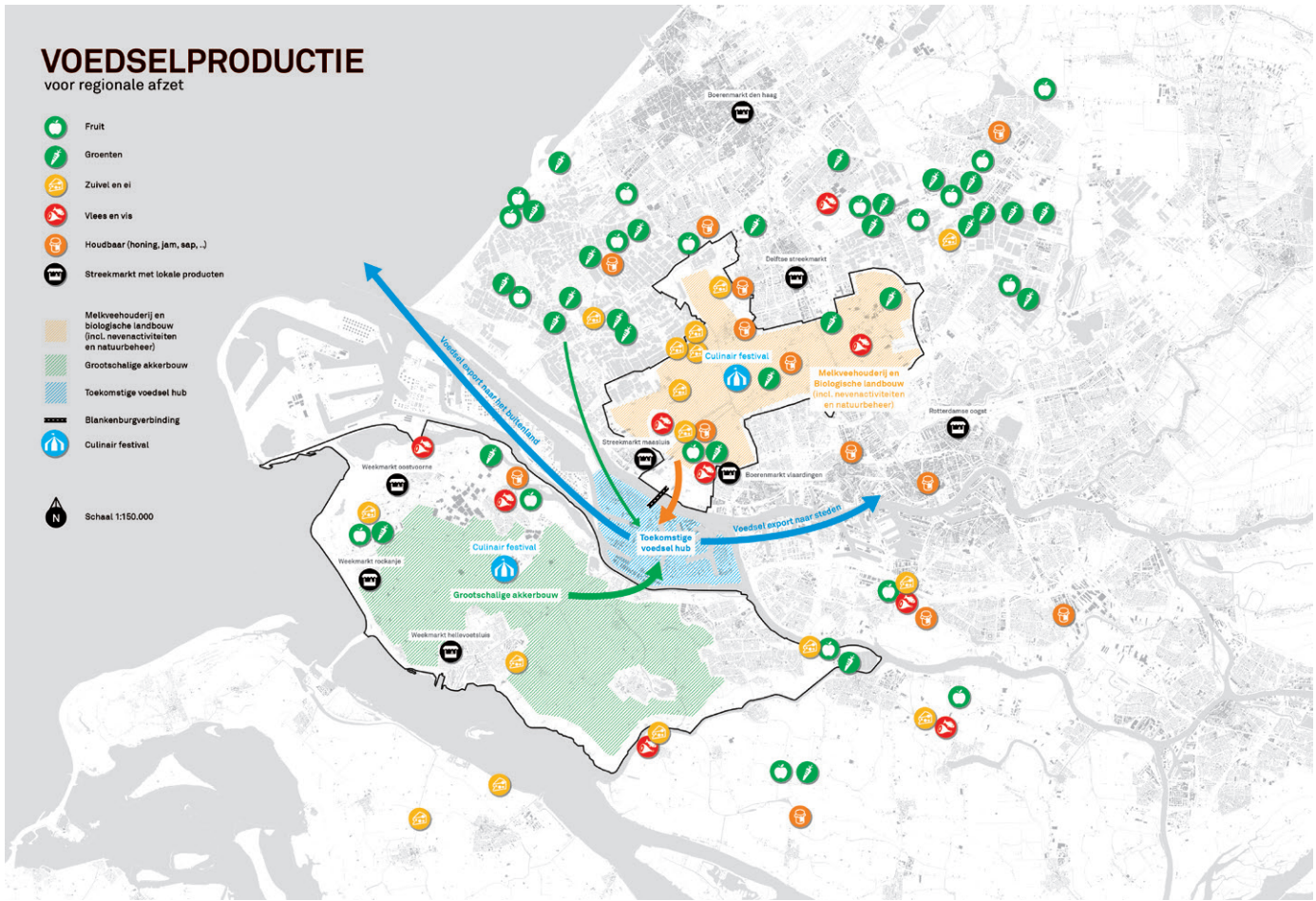


Fig. 16: Toekomstpersectief van speerpunt 4: voedselproductie



Fig. 17: Koeien in de wei van Midden-Delfland

Het ruime assortiment biologische producten in beide gebieden biedt kansen voor het koppelen van gastronomie aan het landschap.

SPEERPUNT 4:
Kansen door voedselproductie

De koppeling tussen stad en ommeland waar het gaat om (biologisch geproduceerd) voedsel is de laatste jaren aan een opmars bezig. Stedelingen willen graag lokaal geproduceerd voedsel nuttigen (denk aan Rotterdamse Oogst, lokale boerenmarkten, et cetera) en de boeren in het buitengebied bieden hun waar vanaf de boerderij te koop aan.

Het initiatief Proefschuur Coöperatie Voorne-Putten bijvoorbeeld streeft naar versterking van lokale economie en minimale milieubelasting en wil een korte voedselketen bewerkstellingen tussen de producten van vijftig boeren en tuinders en de duizenden inwoners van Voorne-Putten.
Het ruime assortiment biologische producten in beide gebieden biedt kansen voor het koppelen van gastronomie aan het landschap. Hoogstaande culinaire ervaringen in het voedselproducerende landschap (gekoppeld bijvoorbeeld aan de Food Academy in Vlaardingen) zorgen ervoor dat de voedselproductie van de landschappen ook fysiek beleefd en ervaren kan worden en onder de aandacht komt van stedelingen, toeristen en expats. Stel een (bekende) chef kok aan om de smaak van Midden-Delfland en de smaak van Voorne-Putten op de kaart te zetten. Organiseer een Voedsel Festival in het landelijk gebied, zoals een picknick met lokale producten, waarbij het voedsel van Midden-Delfland en Voorne-Putten samenkomt en verwerkt wordt tot een complete maaltijd. Maak ook een koppeling met het Westland.

Ontwikkel de Botlek - na het vertrek van de olie- en chemische industrie uit het gebied -als toekomstige 'voedselhub' voor de regio, gekoppeld aan internationale export via de haven. Gezien de centrale ligging tussen Midden-Delfland, het West- en Oostland en Voorne-Putten, is het Botlekgebied daarvoor een ideale locatie. Op termijn kan het Voedsel Festival dan verplaatst worden naar de Botlek.

"Midden-Delfland is kwetsbaar en ongeschikt voor grootschalige intensieve landbouw. Onze agrarische ondernemers beseffen dit en hebben hart voor het gebied. [...] Gezamenlijk zoeken we daarom naar mogelijkheden voor innovatieve bedrijfsvoering, zodat de koe in de wei blijft en de agrariër zijn boterham kan blijven verdienen."

GOVERT VAN OORD, WETHOUDER MIDDEN-DELFLAND



Fig. 18: Landbouw op Voorne-Putten

NETWERK VAN ACTOREN

Uit de publicatie Blind Spot (2016) blijkt dat verschillende metropoolregio's verschillende accenten kennen waar het gaat om de drijvende krachten achter het sterk maken voor het landschap. Soms is de publiek-private samenwerking de basis, soms een samenwerking van publieke partijen gefinancieerd door donaties. Soms ontstaan de drijvende krachten bottom up of in een combinatie van bottom up en top down.
In de MRDH zien we een typisch Nederlands fenomeen, een zogenaamd poldermodel. Daar zijn alle partijen vertegenwoord. Naast de triple helix van overheid, ondernemers en onderwijs, ook betrokken burgers en maatschappelijke organisaties. Opvallend is dat in Nederland de rol van het bedrijfsleven relatief achterblijft in verhouding tot andere metropoolregio's, terwijl de overheid juist terugtreedt.

LANDSCHAP ALS VESTIGINGSKLIMAAT: DRIE NIVEAUS VAN HANDELEN

De groene gebieden Midden-Delfland en Voorne-Putten kunnen een significante bijdrage leveren aan een sterkere positie van het vestigingsklimaat van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De verbinding tussen deze gebieden onderling en hun relatie met de stad zal dan wel moeten worden versterkt. Momenteel worden de Groene Longen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag niet meegenomen in de internationale promotie van de metropoolregio als aantrekkelijk vestigingsklimaat voor internationale bedrijven en hoogwaardige kenniswerkers.

Maak in het denken over het versterken van het groene vestigingsklimaat onderscheid naar drie schaalniveaus, lokaal, regionaal en (inter)nationaal. Op lokaal niveau zijn al veel initiatieven en projecten gaande en is de betrokkenheid en de inzet groot. Regionaal en in onderlinge samenhang staan deze Groene Longen nog onvoldoende op het netvlies. Dat vraagt vooral inzet op de schaal van de metropoolregio en de provincie, voortbouwend op dat wat op lokaal niveau al bereikt is. Door deze regionale, gecombineerde groene zone als geheel een impuls te geven, zal de Metropoolregio Rotterdam Den Haag ook op internationaal niveau een betere positie verwerven als vestigingsklimaat voor bedrijven en talent. Vergeleken met internationale metropoolregio's is de nabijheid van diverse, bijzondere landschappen voor de stedeling nergens zo groot.

"Midden-Delfland produceert voedsel, natuur en beleving. Het gebied staat niet stil, maar is continu in beweging. Het behouden en versterken van de landschappelijke kwaliteiten door de ontwikkeling van het gebied is van groot belang om het van waarde te laten zijn voor de gehele metropoolregio."

GOVERT VAN OORD, WETHOUDER MIDDEN-DELFLAND

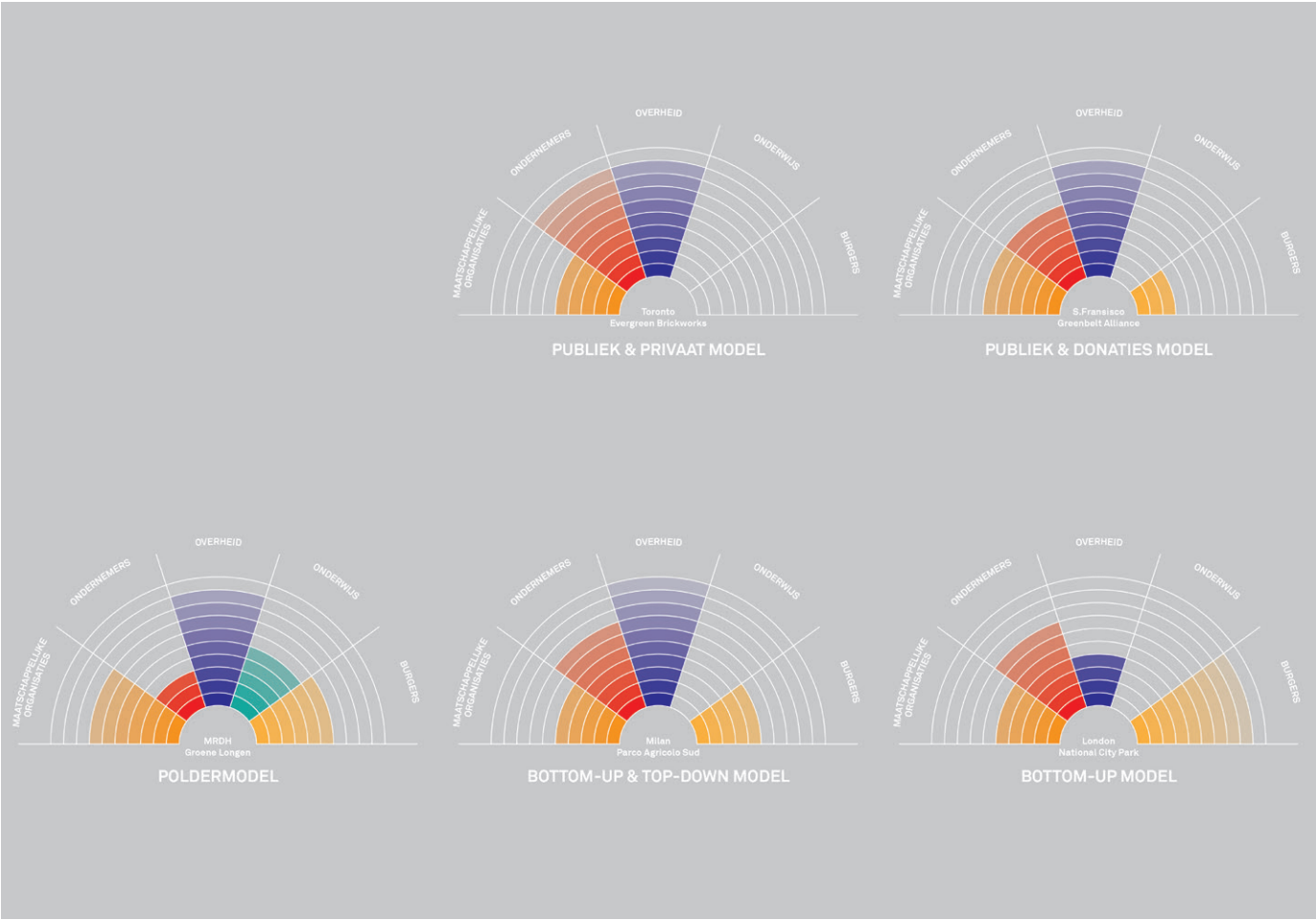


Fig. 19: Internationale vergelijking van governance modellen

VERVOLGACTIES OP REGIONALE EN NATIONALE SCHAAL:

- Zet de groene gebieden Midden-Delfland en Voorne-Putten beter op de mentale kaart. Gebiedspromotie is momenteel vooral gericht op (lokaal) toerisme en recreatie en nog niet op (inter)nationale promotie van het vestigingsklimaat van de regio.

- Gebruik de grote, regionale opgaven in de metropoolregio structureel ook voor het versterken van het groene vestigingsklimaat.

- Organiseer een werkconferentie 'Next Economy, Next Landscape?' met Midden-Delfland en Voorne-Putten en verzorg gezamenlijk de Landschapstriënnale van 2023. Doe als Voorne-Putten, in navolging van Midden-Delfland, een aanvraag Bijzonder Provinciaal Landschap. Alleen al om bewustwording te creëren voor de waarde van het bijzondere landschap op en rond het eiland.

- Maak 'Landschap en vestigingsklimaat' onderdeel van de brandingstrategie van de MRDH en zorg dat partners die de regio internationaal promoten, zoals Innovation Quarter, WFIA en Rotterdam Partners, het unieke landschap in de metropoolregio gaan inzetten voor het aantrekken van bedrijven en talent.

- Versterk de verbindingen tussen overheid, scholen, bedrijfsleven en lokale, particuliere initiatiefnemers. De lokale overheid kan het voortouw nemen om deze afstemming aan te zwengelen en andere partijen deze initiatieven verder laten uitwerken. Leg ook verbindingen tussen de verschillende groene gebieden.

- Betrek het bedrijfsleven bij de landschappen in de metropoolregio. Ga op zoek naar de (historische) band met hun streek en wijs ze op de mogelijkheid hun budgetten voor maatschappelijk verantwoord ondernemen te investeren in het landschap in hun directe omgeving om daarmee de woon- en werkomgeving voor talent aantrekkelijker te maken.

De grote, regionale opgaven in de metropoolregio brengen investeringen met zich mee die ook bij kunnen dragen aan een groen, aantrekkelijk vestigingsklimaat in de metropoolregio. Op lokaal niveau wordt al veel kennis ontwikkeld, beleid opgesteld en geïnvesteerd in het landschap, maar van het effect van regionale samenhang wordt nog weinig gebruik gemaakt. Koppeling van de grote landschappen, in samenhang met de nieuwe nationale parken, in een groter samenhangend verband, zorgt voor onderlinge versterking en zal de positie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in de internationale strijd om talent en bedrijven aanzienlijk verbeteren.

"Grote, internationale bedrijven die in Nederland met hun hoofdkantoor gevestigd zijn, hebben vaak budgetten voor CSR (maatschappelijk verantwoord ondernemen) maar zoeken daar nog een goede bestemming voor. Het liefst iets duurzaams of een sociale activiteit gericht op hun eigen personeel."

LAURENS KOK, WESTHOLLAND FOREIGN INVESTMENT AGENCY

"Ik denk dat de Next Economy van positieve invloed is op het hele gebied. Niet alleen voor de welvaart, maar ook voor het welzijn van mensen."

JAN-WILLEM VOGELS, RAYONDIRECTEUR RABOBANK SCHIEDAM, VLAARDINGEN EN ROTTERDAM NOORD

"Een van de molens in Midden-Delfland is in eigendom van Lely. Die is in 1767 door verre voorvaderen van de familie gebouwd. De molen 'De Drie Lelies' is 150 jaar buiten de familie geweest en in 1969 weer teruggekocht door ons bedrijf. Zo leveren we een bijdrage aan de instandhouding van het typisch Hollandse landschap in Midden-Delfland en de familiegeschiedenis van dit bedrijf."

JOOP HAM, DIRECTEUR LELY

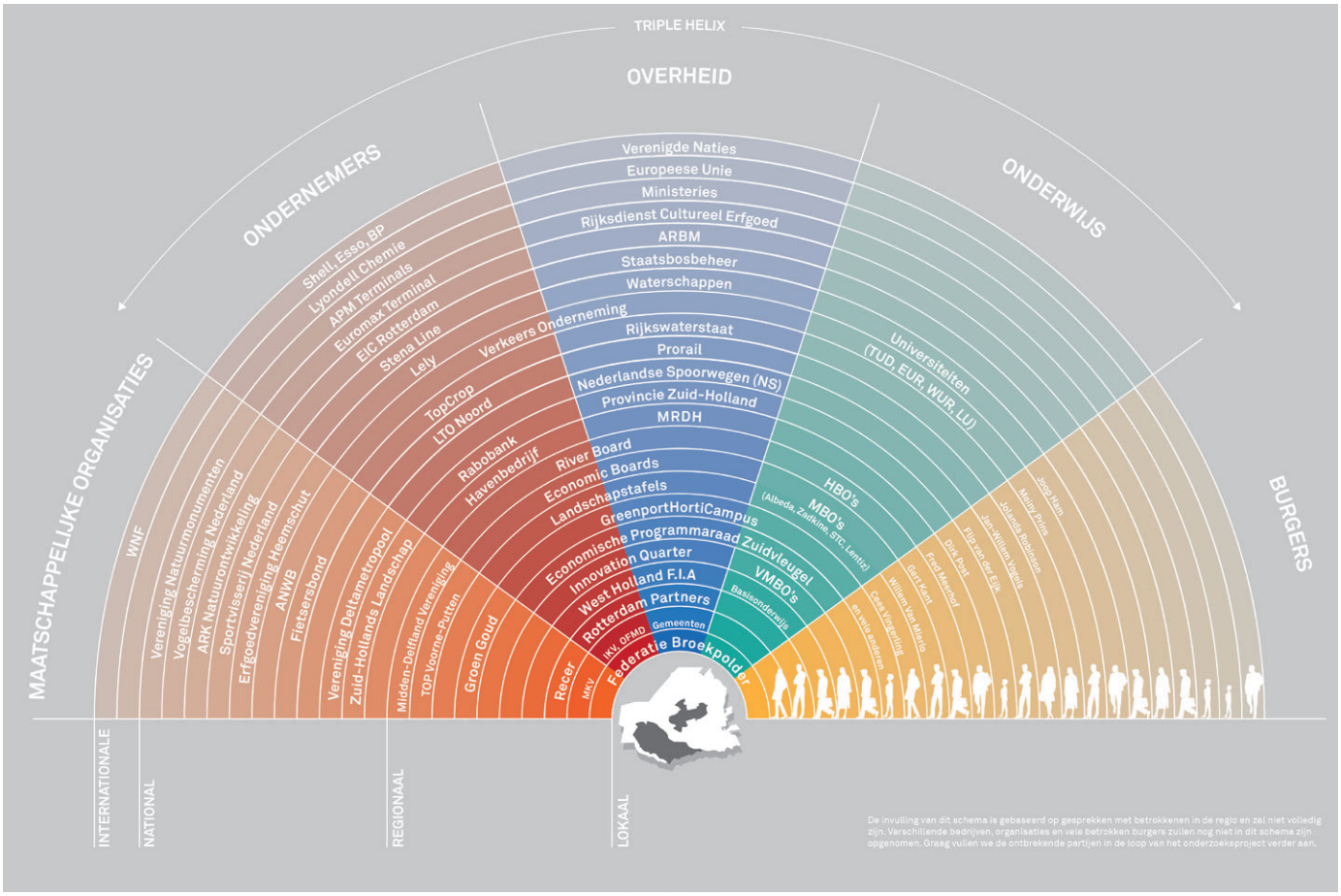


Fig. 20: Stakeholderanalyse Metropoolregio Rotterdam Den Haag.
Een eerste aanzet van het actoren-overzicht voor de Groene Longen laat een oer-Hollands poldermodel zien.

BRONNEN

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (IenM, 2012)
De opgaven voor de Nationale Omgevingsvisie (IenM, 2017)
Evaluatie beoordelingen Nota Ruimteprojecten (CPB, PBL, 2010)
Landschapsplan Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding
Ruimtelijk concept landschapsplan
Blind Spot – metropolitan landscape in the global battle for talent (Vereniging Deltametropool, 2016)
Landschap als vestigingsvoorwaarde (in Vakblad Natuur Bos & Landschap, Vereniging Deltametropool, november 2016)
Hollandse Banen (West 8, Zuid-Holland, MRDH, 2016)
Agenda Economisch Vestigingsklimaat (MRDH, 2014)
Veenweidegebied van de Deltametropool (Vereniging Deltametropool, 2014)
Wetsvoorstel Natuurbescherming (DLG, 2014)
Kwalitatieve vergelijking – de internationale connectiviteit van de zuidelijke randstad (Vereniging Deltametropool)
Roadmap Next Economy (MRDH, 2016)
Lelijk land schrikt talent af (interview met Adriaan Geuze in de Volkskrant, 2016)

MIDDEN DELFLAND
Omgangsvormen met een landschap van stand (Midden-Delfland, 2016)
Uitvoeringsprogramma Gebiedsvisie Midden-Delflan 2025
Poorten van Midden-Delfland (DN urbland, 2007)
Advies samenwerking Waterweg-gemeenten in de MRDH (Economische adviesraad Vlaardingen)
Atlas Landschapsontwikkelingsperspectief Midden-Delfland 2025

VOORNE-PUTTEN
Investeren in vernieuwen – voorstel regionaal investeringsprogramma
Economische monitor / Monitor Toerisme en Recreatie (gemeenten Voorne-Putten, 2016)
Visie op de gastvrijheidseconomie op Voorne-Putten
Investeringspogramma Landschapstafel Voorne-Putten
De grote Deltazoom (Bosch-Slabbers)
Economisch pro Voorne-Putten (strategische agenda 2015-2016)

GEÏNTERVIEWDEN - ALFABETISCH

Marius Brandts (voorzitter Droomfondsproject Haringvliet), Linde Elsinga (Plein06), Joop Ham (directeur Lely), Nicole van Haelst (directeur international community platform), Ruud van Harten (wethouder Vlaardingen), Bart Heinz (procesmanager havenontwikkelingen gemeente Schiedam), Nicole Hoven (Vereniging Natuurmonumenten), Milène Junius (burgemeester Hellevoetsluis), Gert Kant (bestuursvoorzitter Lentiz onderwijsgroep), Laurens Kok (WestHolland Foreign Investment Agency), Willem van MIerlo (Bouwbedrijf Van Mierlo) en Flip van der Eijk (Innovatiemakelaar Stichting Innovatielandschap Midden-Delfland), Linco Nieuwenhuyzen en Niels Krol (Innovation Quarter), Govert van Oord (wethouder Midden-Delfland), Jolanda Robinson (zelfstandig consultant gebiedsmarketing en gebiedsontwikkeling), Helmut Thöle (Provincie Zuid-Holland), Ewout Versloot (Rotterdam Partners), Cees Vingerling (intermediair voor overheid, ondernemers en onderwijs), Jan-Willem Vogels (rayondirecteur Rabobank Schiedam, Vlaardingen en Rotterdam-Noord), Marije Wilkes (manager real estate Lely).
En de diverse deelnemers aan de bijeenkomst Versterking Alliantie Vrijetijdseconomie in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, het 5th International City Podium (2017), de OnOvOn-bijeenkomst van 16 juni 2017 in Nissewaard en de Kick-off van het Innovatienetwerk Midden-Delfland op 23 juni 2017.

PILOT 12

BRABANT AAN ZEE



Landschap in transitie op de grens van zand en klei

PILOT IN NOORD-BRABANT
Studio Marco Vermeulen: Marco Vermeulen, Bram Willemse, Chiel Lansink
Provincie: Ronald Kramps, Niels Aten, Anne van Kuijk

Het westen en noordwesten van Brabant is onderdeel van de Nederlandse delta en is in veel opzichten een transitielandschap. Juist nu, met het oog op klimaatverandering, is het tijd voor reflectie en het vormen van een nieuwe toekomstgerichte visie. Zo krijgt het landschap, met haar ecologische unieke waarde en rijke historie, een voorlopersrol met de sturing op een biobased economy. Maar wat zijn daarnaast de kansen om ook de leefomgeving een waardevolle impuls te geven? Kan het landschap de Nederlandse evenknie van de Everglades worden? Het open water met de slikken en gorzen, het amfibisch en cultuurhistorisch landschap op de Naad van Brabant: samen zullen zij de Brabantse steden aaneenrijgen tot een robuust en onderscheidend leef- en recreatielandschap.



Zicht op West-Europa vanuit het ISS: West-Brabant als rustpunt in een sterk verstedelijkte regio

West-Brabant is een landschap van stromen, sporen, buizen en wegen waarlangs mensen, goederen en grondstoffen onderweg zijn tussen Rotterdam, Antwerpen en Brabantstad. Het open landschap biedt ruimte aan de teelt van suikerbieten en aardappelen, maar ook aan chemische clusters, logistieke parken en grootschalige glastuinbouw. Ook historisch gezien fungeerde West-Brabant vaak als doorgangsgebied en militaire bufferzone. Op weg naar de Hollandse en Zeeuwse steden werden de Spanjaarden en Fransen op afstand gehouden door grote aaneengesloten gebieden te inunderen.

En nu, aan de vooravond van transities in de landbouw, industrie, energie, watersysteem en natuur, zal het grootschalige, open landschap en het stedelijk gebied opnieuw transformeren. Dit is het juiste moment om de identiteit van het gebied te ijken en koers te bepalen. Biedt het transitielandschap ook kwaliteiten die het tot een prettige leefomgeving en recreatieve bestemming maken? Kan de centrale ligging en goede bereikbaarheid worden verenigd met het landschappelijke en cultuurhistorisch potentieel? Kan dit gebied uitgroeien tot een aantrekkelijk woon- en recreatiegebied midden in het meest verstedelijkte gebied van Noordwest Europa? Waarom wordt het gebied nog niet als zodanig herkend? Wat is daarvoor nodig?

Door middel van ontwerpend onderzoek trachten wij antwoorden te geven op bovenstaande vragen. Wij denken dat schaal daarbij een belangrijke rol speelt. Veel van de huidige gewaardeerde landschappen zijn te gefragmenteerd en hebben onvoldoende ruimtelijke identiteit. De schaal van bedrijvenclusters en infrastructuren vraagt om een verblijfs- en recreatielandschap van formaat. Dit kan grotendeels worden gecreëerd door bestaande landschappen te versterken en te verbinden. Daar waar de bestaande landschappelijke, cultuurhistorische en infrastructurele structuren elkaar kruisen, ontstaan onverwachte knopen, overgangen en spannende contrasten.

Het symbool Δ (spreek uit: "delta", de Griekse hoofdletter D) betekent verandering of verschil.



Birdseye view van het voorstel voor het West-Brabantse Landschap

ECONOMISCHE POTENTIE

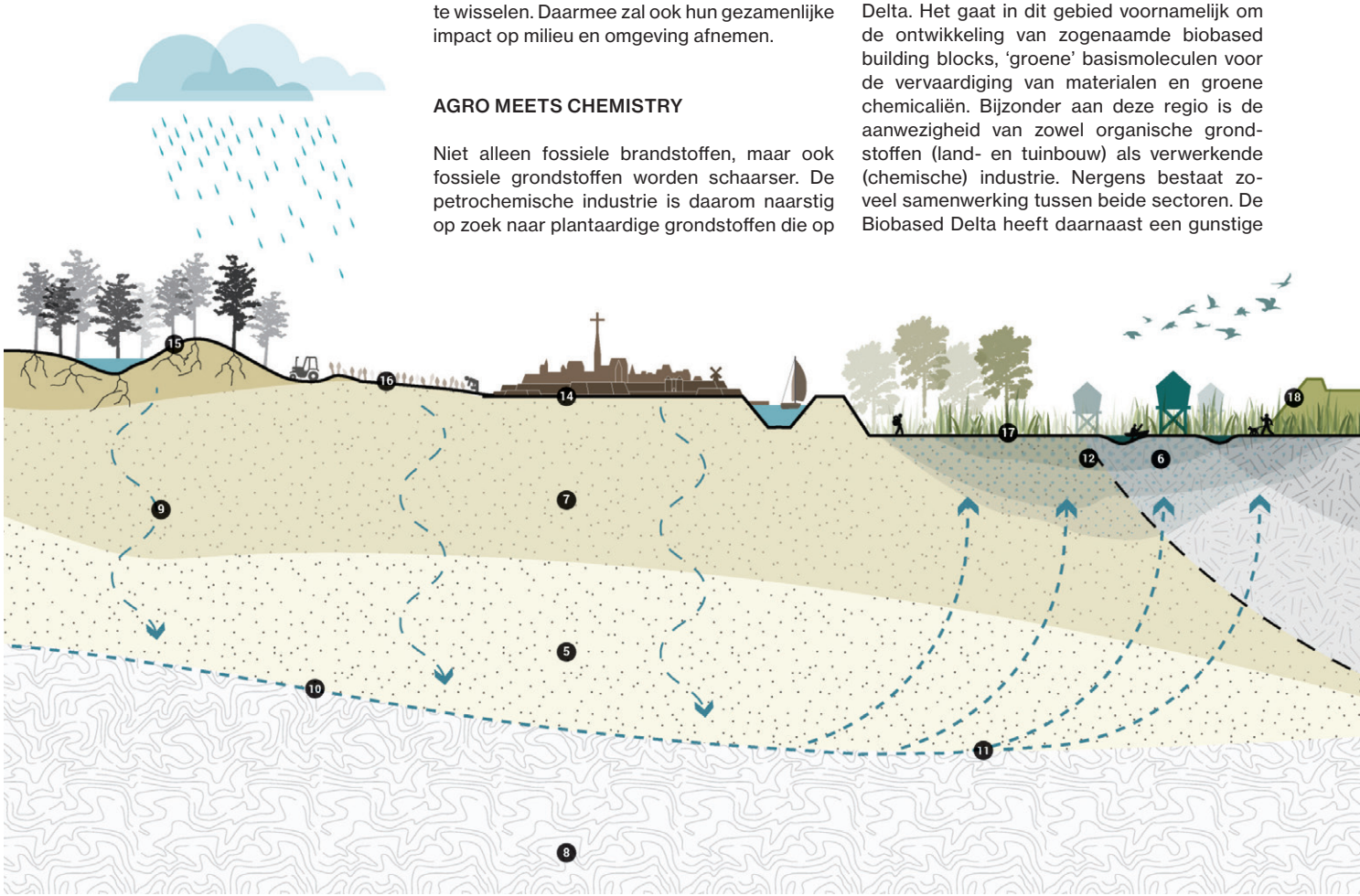
De regio heeft te maken met een teruglopende economie waardoor het aantal inwoners afneemt en het voorzieningenniveau daalt. De traditionele landbouw die voorheen succesvol was, heeft het moeilijk op de mondiale markt. Grote delen van de regio zijn dankzij de Deltawerken de directe verbindingen met zee kwijtgeraakt. Er werd daardoor ook een aanslag gepleegd op de waterkwaliteit en ecologische waarden. Ook de landschappelijke en historische waarden in de regio kwamen onder druk te staan. Historische stadskernen verloren hun verbinding met het water en oude vestingen liggen geïsoleerd in het landschap.

De Zuidwestelijke Delta heeft een sterke stimulans nodig om de weg terug naar boven te vinden. Wij zijn er van overtuigd dat de opkomende biobased economy in dit gebied daarvoor de beste kaarten heeft. Omdat de biobased economy letterlijk en figuurlijk in de regio geworteld is, zal het in staat zijn de regio weer een internationaal leidende concurrentiepositie te bezorgen. Het verder uitbouwen van de biobased economy zal bovendien ook leiden tot nieuwe ontwikkelkansen en investeringsmogelijkheden in water, nieuwe gewassen, landschap en cultuurhistorie.

De investeringsmogelijkheden van de overheid zijn beperkt en ontwikkelingen in het gebied zullen vooral in gang worden gezet door andere stakeholders, die in het gebied actief zijn. Het ontbreekt momenteel echter aan een inspirerende, integrale en richtinggevende visie voor de regio en ruimtelijke concepten die de belangen van deze stakeholders adresseren en hen uitnodigt tot participatie in de realisatie daarvan. De stakeholders die het verschil kunnen maken bij de economische welvaart van de regio worden wat ons betreft ook onvoldoende betrokken bij de planvorming. Er dient veel beter gekeken te worden naar de ruimtelijke en programmatische randvoorwaarden die voor een economische renaissance van de regio kunnen zorgen. Zo zijn er in het gebied veel kansen voor een circulaire economie. Er bevinden zich grote productieclusters die hun concurrentiepositie kunnen versterken door onderling samen te werken en reststromen uit te wisselen. Daarmee zal ook hun gezamenlijke impact op milieu en omgeving afnemen.

AGRO MEETS CHEMISTRY

Niet alleen fossiele brandstoffen, maar ook fossiele grondstoffen worden schaarser. De petrochemische industrie is daarom naarstig op zoek naar plantaardige grondstoffen die op termijn fossiele grondstoffen kunnen vervangen. Met deze grondstoffen kunnen vervolgens biobased producten worden gemaakt zoals verf, bouwmaterialen en plastics. De ontwikkeling hiervan staat nog in de kinderschoenen, maar zal bijvoorbeeld voor de farmaceutische industrie en de bouw van grote betekenis zijn. De groene grondstoffen zullen voor een groot deel gebaseerd zijn op organisch restmateriaal afkomstig van de land- en tuinbouw en uit de natuur. In de toekomstige biobased economy wordt deze biomassa eerst gecascadeerd en opgewerkt (gevaloriseerd) tot voor verschillende stakeholders bruikbare grondstoffen, waarna uiteindelijk het resterend organisch materiaal beschikbaar is voor duurzame energieopwekking. De hierna resterende grondstof in de vorm van koolstof of compost komt terug in de cyclus.
Door een combinatie van fortuinlijke omstandigheden vervullen de chemische industrie en de agrosector in de Zuidwestelijke Delta momenteel op Europees niveau een voortrekkersrol in de transitie naar een biobased economy. Het regionale bedrijfsleven heeft zich inmiddels verenigd en presenteert zich als Biobased Delta. Het gaat in dit gebied voornamelijk om de ontwikkeling van zogenaamde biobased building blocks, ‘groene’ basismoleculen voor de vervaardiging van materialen en groene chemicaliën. Bijzonder aan deze regio is de aanwezigheid van zowel organische grondstoffen (land- en tuinbouw) als verwerkende (chemische) industrie. Nergens bestaat zoveel samenwerking tussen beide sectoren. De Biobased Delta heeft daarnaast een gunstige



Doorsnede van het voorstel voor het West-Brabantse Landschap

1- Zware (zee) klei.

2- Rivierklei.

3- Diepte zoet-zout grensvlak van het grondwater.

4- De Naad van Brabant. Dit is een 1 tot 4 kilometer brede en 175 kilometer lange strook die door Noord-Brabant loopt, van west (Ossendrecht) naar oost (Maashees). Deze strook wijkt af van het omliggende landschap en vormt een scheidslijn tussen de zandgrond in het zuiden en de kleigrond in het noorden.

5- Zandgronden, watervoerende laag.

6- Laagveengronden.

7- Dekzandgronden.

8- Moeilijk doordringbare leemgronden.

9- Op de overgang van het relatief hoog en droog gelegen dekzandplateau naar de rivier- en zeekleigebieden die ten noorden liggen daarvan, is sprake van een sterke kweldruk. Dit water is honderden jaren geleden als regen- en rivierwater op hogere zandgronden in de grond gezakt tot de slecht doordringbare leemlaag eronder.

10- Deze leemlaag helt licht af naar het noorden, zodat het grondwater doorstroomt tot de ondoordringbare kleigronden.

11- Het regenwater stroomt voortdurend via de leemlaag naar de kleigronden. Dat stuwt het water hier omhoog. Het gesloten systeem dat zo ontstaat, zorgt dat de grondwaterstand op gelijke hoogte blijft. Doordat de zandgronden hoger liggen, komt het grondwater bij deze grens omhoog: de wet van de communicerende vaten.

geografische ligging op de as Antwerpen-Rotterdam en er zijn goede aanvoermogelijkheden via weg, spoor, rivieren en zee (diepzeehavens).

PRODUCTIEF LANDSCHAP

Het is ook de vraag welke ontwikkeling het voedselproducerend landschap zal doormaken. Nu staat de regionale landbouw vooral in het teken van de productie van pootaardappelen en suikerbieten. Met het Kierbesluit en de onvermijdelijke terugkeer van zout water en getij in het Volkerak-Zoommeer is de zoetwatervoorziening niet vanzelfsprekend. Het is niet ondenkbaar dat er vanuit de biobased economy steeds meer behoefte zal ontstaan aan specifieke gewassen (ook zilte en aquatische gewassen) die de ideale basis vormen voor een bepaalde groene grondstof. Zeker als bedrijven in deze regio innovatie centraal stellen, ontstaan er in de regio mogelijk meer kleinschalige proeftuinen met bijzondere gewassen. Toch lijkt de groene chemie zich vooralsnog te concentreren op het organisch restmateriaal van de huidige voedselproducerende gewassen.

Naast de productie van gewassen voor voedsel en grondstoffen, zullen delen van het open landschap ook benut gaan worden voor de productie van duurzame energie. Het gebied leent zich goed voor de productie van zowel wind- als zonne-energie. Dat betekent dat de komende jaren windmolens en pv-panelen plaats zullen gaan nemen in het landbouwgebied, maar ook in de bedrijvenclusters. In grotere natuurgebieden lijkt vooral windenergie goed inpasbaar.

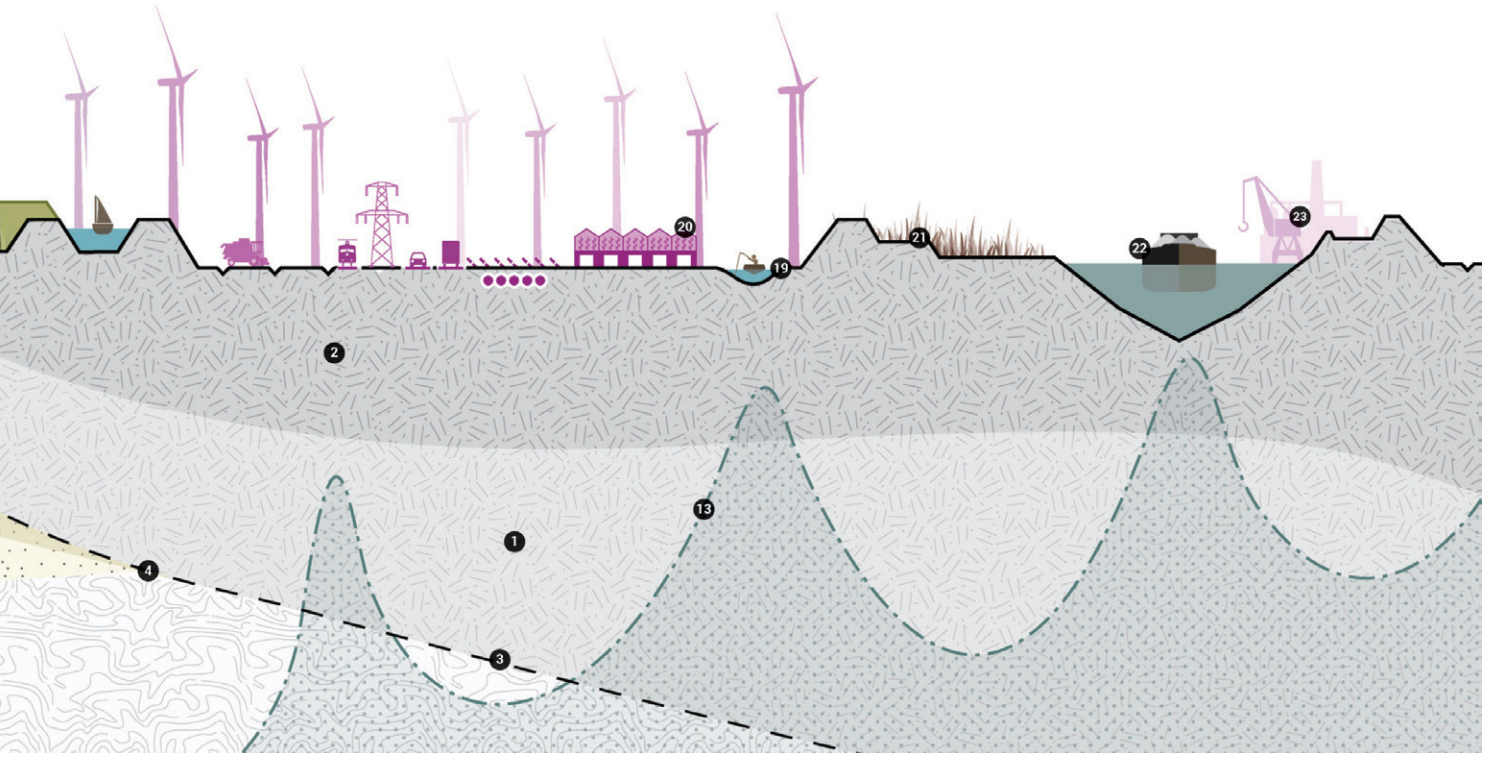
BEST OF THREE WORLDS

Samenvattend kunnen er in de Brabantse Delta drie ‘werelden’ worden onderscheiden.
Allereerst de wereld van grootschalige logistiek, biochemie en maintenance waarin de economische potentie van de delta en de positie tussen Rotterdam en Antwerpen wordt geoogst. Daarnaast toont zich in de Brabantse Delta de naakte wereld van de grootschalige productielandschappen waarin voedsel, groene grondstoffen en energie worden verbouwd op de vruchtbare klei.

De verdere doorontwikkeling van deze werelden is echter niet mogelijk zonder de doorontwikkeling van een derde wereld, namelijk de leefomgeving van de ‘human resource’. Om tot de top van Europese kennis- en innovatieregio’s te behoren is ook een aantrekkelijke leef-, woon- en werkomgeving een steeds belangrijkere ‘asset’. De vestingsteden, de voorzieningen en het omringende landschap van de Biobased Delta spelen in dit opzicht een belangrijke rol in het concurrerend vermogen van de regio en dragen bij aan het vestigingsklimaat. Omgekeerd zal de nieuwe biobased economy niet alleen fungeren als economische motor en werkgever voor het gebied, maar ook tot investeringen in het ruimtelijk domein en de leefomgeving leiden. Om weerstand te kunnen bieden tegen de grootschalige bedrijvenclusters, windparken en bietenvelden, moet het leeflandschap van eenzelfde robuuste orde zijn.

Het landschap wordt hierbij vaak gezien als fysieke en mentale ‘contramal’ van de bruisende stad en een dynamisch bestaan. Hier kom je tot rust, kun je genieten van de natuur, stilte en de frisse lucht, op korte afstand van de stad en goed bereikbaar via een fijnmazig netwerk van aantrekkelijke routes voor o.a. fietsen en wandelen. Het landschap is echter ook steeds vaker het decor voor een dynamisch leven buiten kantoortijden met ‘active leisure’ zoals kanoën, ribvaren en mountainbiken. Een omgeving waarin grenzen worden verlegd en zelfontplooiing en teambuilding centraal staan.

West-Brabant kent beide soorten landschappen. Er zijn lieflijke, arcadische plekken waar de tijd lijkt stil te hebben gestaan. Maar het zijn toch vooral de forten, het open water, de windmolens en de ruige natuur die het ruimtelijk DNA van het ‘wilde westen’ van Brabant bepalen. Samen vormen ze een stoer en avontuurlijk landschap dat uniek is in West-Europa. Je moet echter uitzoomen om de geomorfologische samenhang en de cultuurhistorische verbanden te zien.



12- Deze kweldruk manifesteert zich het duidelijkst op de zogenaamde Naad van Brabant: de overgangen van zand/veen naar klei in een langgerekte zone tussen Woensdrecht en ’s-Hertogenbosch. In deze strook komt een grote hoeveelheid kwelwater aan de oppervlakte. Door de hoge grondwaterstand is het inunderen van deze polders gemakkelijker, het water zakt niet de bodem in.

13- Door het bemalen van polders wordt in West-Brabant de zoetwaterlaag in het grondwater dunner, en stroomt zout grondwater vanuit de diepere bodemlagen omhoog.

14- Brabantse steden gebouwd op de zandgronden, maar wel verbonden aan het water.

15- De Zuid-Brabantse vennen en stuifzandgronden.

16- Aspergeteelt op de zandgronden.

17- Het voorgestelde Oerlandschap op de Naad van Brabant.

18- Vestingswerken van de Zuiderwaterlinie.

19- Het krekenlandschap

20- Grootschalige polders op kleigronden, het productielandschap.

21- De Brabantse kust, gorzen en slikken.

22- De grotere rivieren en kanalen worden gebruikt voor de scheepvaart.

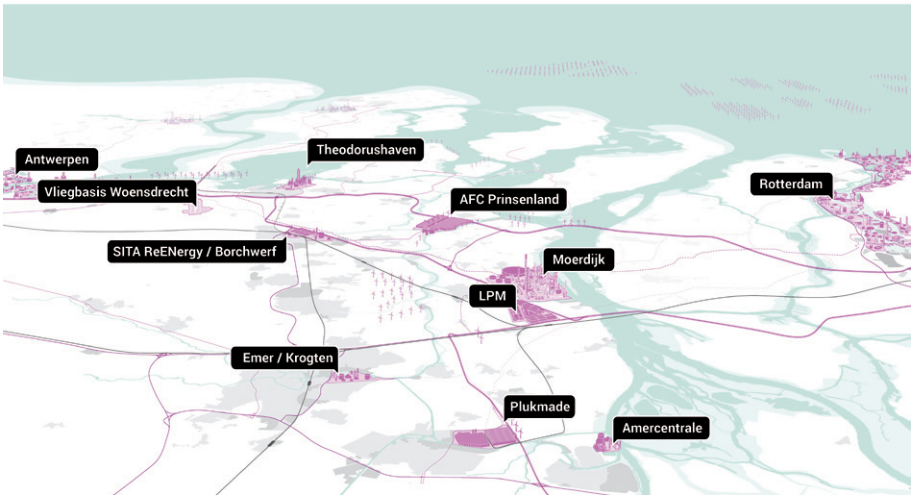
23- Pernis, aan de monding van de Nieuwe Maas.

Militaire strategen maakten slim gebruik van het natuurlijk fenomeen, dat op de overgang van zand naar klei kwelwater aan de oppervlakte komt. Zo konden ze voorkomen dat vijandelijke troepen de Brabantse vestingsteden konden belegeren. De polders in deze strook konden onder water gezet worden met water uit de beken, zonder dat het water vervolgens in de bodem wegzakte. Als dit niet voldoende was of niet snel genoeg ging, kon er zoet water ingelaten worden uit de Maas of zout water uit het Hollands Diep of Volkerak. Het uitgebreide stelsel van ontwateringskanalen, vaarten en sluizen dat door de eeuwen heen was aangelegd ten behoeve van turfwinning en landbouw, kon nu gebruikt worden om het land juist weer gelijkmatig onder water te zetten. Samen vormden deze geïnundeerde polders een landsbrede waterbarrière, die we nu de Zuiderwaterlinie noemen.

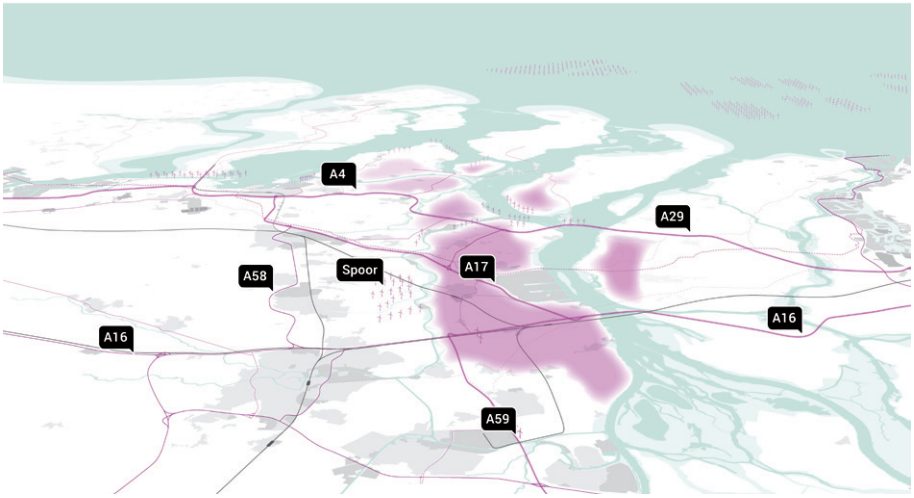


Het voormalig militair landschap met vestingwerken en inundatievlakken

Eén van de epicentra van de biobased activiteiten in de regio is momenteel de Green Chemistry Campus in Bergen op Zoom. Hier ontwikkelt innovatief MKB, samen met universiteiten en kennisinstellingen nieuwe methoden voor de valorisatie van organisch restmateriaal (zoals bietenpulp). Deze methoden worden opgeschaald en getest o.a. bij Biobase Europe in Gent, voordat ze worden geïmplementeerd in de chemische industrie. Maar ook elders in het gebied, zoals bij het Cosun Food Technology Center, wordt onderzoek gedaan naar het gebruik van suiker, cellulose, vezels en andere nuttige stoffen uit suikerbiet, bietenblad en vezelgewassen als groene bouwsteen.



De wereld van grootschalige logistiek, (bio)chemie en maintenance, centraal gelegen tussen de Randstad, Brabant-Stad en de Vlaamse Stedenrij



De grootschalige productielandschappen waarin voedsel, groene grondstoffen en energie worden geproduceerd op de vruchtbare klei

ZUIDERWATERLINIE

Op de overgang van zand naar klei, de zogeheten Naad van Brabant, een 1 tot 4 kilometer brede en bijna 200 kilometer lange strook van west naar oost, is de grondwaterdruk hoog en komt kwelwater aan de oppervlakte. Dit kwelwater is honderden jaren geleden als regen- en rivierwater op hogere zandgronden in de grond gezakt. Het stroomde over oude, naar het noorden afhellende leemlagen tot aan de ondoordringbare kleigronden. De Brabantse vestingsteden op de hoger gelegen delen fungeerden als bolwerken. In de loop der tijd werd het systeem verder versterkt met forten, schansen en redoutes. De waterlinie, ooit gevormd door het landschap, gaf zo opnieuw het landschap vorm.

Voor wie het wil zien, is de Zuiderwaterlinie nog steeds herkenbaar in het landschap als complex van fortificaties, vestingwerken en inundatievlakten. Van de fortificaties en vestingwerken is een groot deel nog intact of gereconstrueerd. Andere vestingwerken zijn verlaten en veroverd door de natuur. Deze vestingwerken, die ooit dekking gaven aan soldaten, bieden nu beschutting aan bijzondere flora en fauna. Maar er zijn ook vestingwerken geslecht, bijvoorbeeld voor stadsuitbreiding. Zelfs daar verraden kenmerkende geometrische structuren in het landschap of een bocht in de weg de aanwezigheid van een andere ruimtelijke orde met een geheel eigen, militaire logica.

De meeste van de voormalige inundatievlakten vormen ook nu nog open landschappen. Om bruikbaar te blijven voor landbouw, moet het water er goed worden afgevoerd. Sommige van deze gebieden bleken echter te nat of te zilt en helemaal niet geschikt voor landbouw. Hier kon de natuur ongestoord haar gang gaan. Op deze moerassige en zilte gronden komen plant- en diersoorten voor die ooit kenmerkend waren voor het Nederlandse deltalandschap, maar nu nog maar zelden in ons land voorkomen. Deze ‘onbruikbare’ gronden zijn inmiddels gewaardeerde grote en kleine natuurgebieden, sommige zijn onderdeel van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS). Het bijzondere natuurlijke karakter bracht een aantal van deze moerassige gebieden de status van ‘natte natuurparel’.

KLIMAATLINIE

Bij hevige regenval en hoge waterstanden in de beken en rivieren heeft Brabant veel wateroverlast. Door de verandering van het klimaat neemt dat alleen maar toe. De voormalige inundatievelden hebben zich al bewezen als waterbuffers. Ook in de toekomst kunnen we ze strategisch inzetten door hier het overtollige water tijdelijk op te slaan. Zo ontstaat er een nieuwe nutsfunctie voor de relatief natte agrarische gronden én een functionele en economische drager voor natuur- en landschapsontwikkeling. Zelfs de historische inundatiesluizen die een sleutelrol hadden in de Zuiderwaterlinie, kunnen opnieuw een rol van betekenis krijgen bij het onder water zetten van de voormalige inundatievlakten.
De Zuiderwaterlinie kan weer in stelling worden gebracht, ditmaal tegen het wassende water als gevolg van klimaatverandering. Er staan bij Rijkswaterstaat en de waterschappen, provincies en gemeenten al tal van projecten (Deltaprogramma en KRW) op stapel in West-Brabant die kunnen bijdragen aan het zichtbaar maken van de Zuiderwaterlinie. Door bij de planvorming en uitvoering kennis te nemen van de cultuurhistorische structuren kan er werk met werk gemaakt worden.



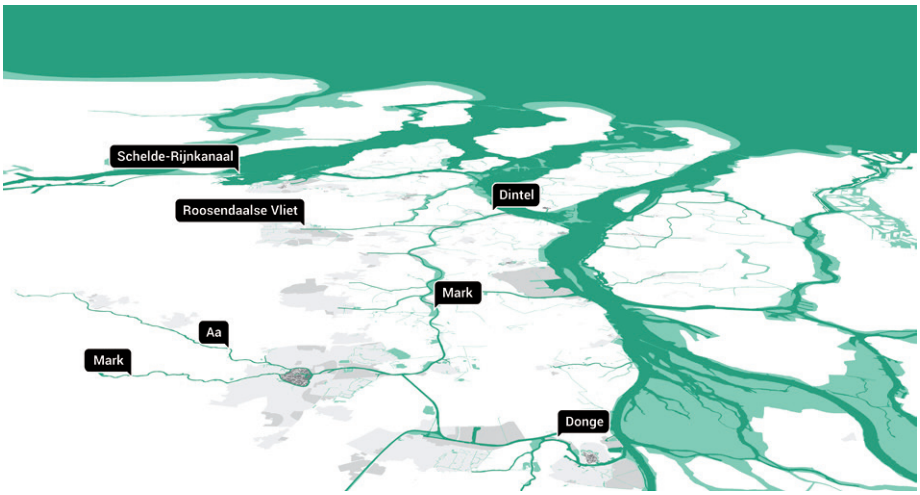
Grens van zand en klei: De Naad van Brabant

AMFIBISCH LANDSCHAP

Het natuurlijke fenomeen van de Naad van Brabant en het inventief gebruik als waterlinie bieden ook aanknopingspunten voor een toekomstperspectief. In een van de meest dichtbevolkte gebieden van Europa kunnen we hier een recreatie- en leeflandschap van formaat ontwikkelen, waar cultuurhistorie en natuur- en landschapsontwikkeling hand in hand gaan. Sommige verdedigingswerken fungeren er als stadparken, andere als natuurpoorten naar natuurgebieden tussen de steden. Samen met het tussenliggende landschap ontstaat zo een groene ruggengraat die de Brabantse vestingsteden aaneenrijgt, waaronder Bergen op Zoom, Steenbergen, Willemstad en Breda. Met deze ontwikkeling evolueert een voormalig grensgebied tot recreatieve en ecologische verbindingszone.

De Zuiderwaterlinie kan uitgroeien tot een robuust natuur- en landschapsontwikkelingsgebied. Op steeds meer plaatsen krijgt de amfibische natuur de ruimte op de dynamische grens van land en water. Geen lieflijk, arcadisch landschap met aangeharkte paden, maar woeste en deels ondoordringbare ‘grensnatuur’. Een deltalandschap van schorren en slikken, natte graslanden, plas-dras, broekbossen, moerassen, turfputten en boekweitpercelen.
Er zijn al veel bestaande kleine en grotere natuurgebieden die samen een amfibisch landschap van formaat kunnen vormen. Deze bestaande stukjes waardevolle natuur kunnen op strategische plekken worden uitgebreid en verbonden. Door kalk- en ijzerhoudend kwelwater terug te laten keren, krijgt dit oerlandschap een uniek en onderscheidend karakter met zeldzame plant- en diersoorten. Door de grootschalige ontwatering van de bestaande gebieden voor landbouw is er slechts nog een fractie over van de natuurlijke kwel. In sommige delen, zoals in het Halstersch Laag, maakt men al bewust ruimte voor deze bijzondere kwelnatuur.

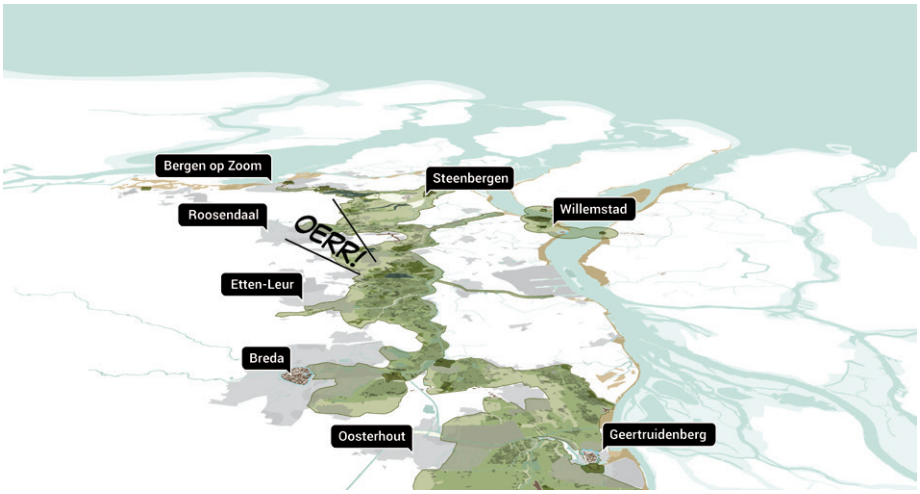
Een woest amfibisch landschap aan de rand van de Nederlandse delta kent niet alleen unieke flora en fauna, maar daagt ook uit tot bijzonder recreatief gebruik. Het landschap van de Zuiderwaterlinie en de Naad van Brabant kan, samen met andere delen in het rivierengebied (zoals de Biesbosch) de Nederlandse evenknie van de Everglades worden. Een landschap dat je kan doorkruisen met kano’s en amfibische voertuigen. Waar avontuurlijk overnachten de standaard is. Maar ook een landschap dat doorspekt is met forten en vestingsteden, geladen met heroïsche verhalen en legendes. Het open water met de slikken en gorzen, het amfibisch en cultuurhistorisch landschap op de Naad van Brabant, samen rijgen zij de Brabantse steden aaneen tot een robuust en onderscheidend leef- en recreatielandschap.



Brabantse steden verbonden aan het water



Kweldruk op de Naad van Brabant



Het amfibisch en cultuurhistorisch landschap op de Naad van Brabant rijgt de Brabantse steden aaneen tot een robuust en onderscheidend leef- en recreatielanschap.



Impressie: Slikken en schorren langs het Schelde-Rijnkanaal

1- West-Brabant is goed verbonden met Antwerpen en Rotterdam via spoor, weg en het Schelde-Rijnkanaal. Dit vormt het raamwerk voor verdere ontwikkeling.

2- Daar waar nu de Green Chemistry Campus gevestigd is wordt de Theodorushaven bij Bergen op Zoom verder getransformeerd naar een Biobased industriecomplex.

3- De toename van de visstand door het weer zout maken van het water en het openen van de sluizen zorgt voor de terugkeer van de historische weervisserij, de ansjovis zwemt weer rond Bergen op Zoom.

4- Door de terugkeer van eb en vloed ontstaan verschillend biotopen voor gebiedseigen flora en fauna aan het Volkerak-Zoommeer.

5- Door het zout maken van het water keren zoutminnende planten zoals Zeekraal, Lamsoor en Zeekamille terug aan de Brabantse Kust.

6- Sommige planten met een lage zouttolerantie sterven.

7- Het leefgebied van dieren de leven op de grens van zoet en zoet, zoals de aalscholver, wordt vergroot.

8- Recreatie en natuurontwikkeling gaan hand in hand, hier vormen zich unieke, locatie specifieke verblijfsrecreatie op land en water.

9- Kanoroutes, struinpaden, gorzen- en slikkenpaden worden uitgebreid door het uitgebreide slikken en gorzen landschap.

10- De recreatieve waarde van het open water wordt optimaal benut door de aanleg van natuurvriendelijke oevers.

11- Door gefaseerde begrazing door schaapskuddes ontstaan bloemrijke dijkgraslanden.





Impressie: Zicht op Willemstad vanaf het Hollands Diep



1- Forenzen kunnen met een nieuwe waterverbinding tussen Rotterdam en West-Brabant reizen. Deze waterbussen zijn voorzien van sport- en andere dagelijkse voorzieningen zoals een supermarkt, hiermee wordt reistijd efficiënt benut.

2- Door de snellere verbinding via het water ligt Willemstad niet meer in de periferie, maar rechtstreeks aan de Randstad.

3- De oevers van de Brabantse kust worden natuurvriendelijk geprofileerd en gorzen en slikken kunnen floreren. In totaal wordt x km aan kustlijn versterkt.

4- De Haringvlietbrug (A29)

5- Langs de infrastructuur wordt de verduurzaming van de elektriciteitsvoorziening voortgezet, er komen meer windturbines.

6- Industriegebieden en het grootschalig productielandschap bieden ruimte voor windturbines en andere duurzame energievoorzieningen.

7- Door het weer zout maken van het Volkerak-Zoommeer keren de steur en de zalm terug.

8- De visserij bloeit op, Zalmschouwen varen uit de haven van Willemstad.

9- Er ontstaan kansen voor de weervisserij door de terugkeer van het getij.



Impressie: Het amfibisch landschap op loopafstand van Breda.

1- De Naad van Brabant vormt de leidraad van de nieuwe Oernatuur: (Kalkrijke) Kwel komt hier aan het oppervlak en zorgt voor de terugkeer van het historische West-Brabantse landschap.

2- In het Oernatuur landschap worden de condities geschapen voor de historische West-Brabantse begroeien vóór de ontginning, broekbossen, natte graslanden en rietmoerassen.

3- Dit uitgestrekte landschap verbindt de Brabantse steden met elkaar en vormt het uitloopgebied voor de stedeling.

4- Kanoroutes, struinpaden en andere locatie specifieke paden zoals het Lange-Afstands-Wandelpad de Zuiderwaterlinie lopen door dit landschap heen.

5- Omdat dit landschap zo uitgestrekt is biedt het ook ruimte voor meer intensief gebruik zoals bijvoorbeeld mountainbikeroutes en wildkamperen.

6- Infrastructuur zoals de spoorverbinding tussen Antwerpen, Rotterdam en de Brabantse Stedenrij doorkuizen het landschap. Ook vanaf de weg en het spoor is het landschap te beleven.

7- Dit landschap werd vanaf de Tachtig Jarige Oorlog tot en met de Koude Oorlog gebruikt als verdedigingslinie. De historische inundatievelden komen overeen met de Naad van Brabant. De forten en vestingwerken liggen daarom ook aan de rand van dit Oerlandschap en vormen de natuurpoorten tot het gebied.

8- Het realiseren van nieuwe natuur rondom bestaande natuurgebie den biedt ruimte voor locatie specifieke verblijfsrecreatie op water en land.

9- Schotse Hooglanders zorgen voor een extensieve begrazing en natuurbeheer.

10- Dit uitgestrekte landschap kan ook samengaan met energieproductie, zoals biomassateelt en het plaatsen van windturbines.

11- Wilgenbossen en grienden in dit gebied zorgen voor grondstoffen voor de Brabantse Biobased Economy.

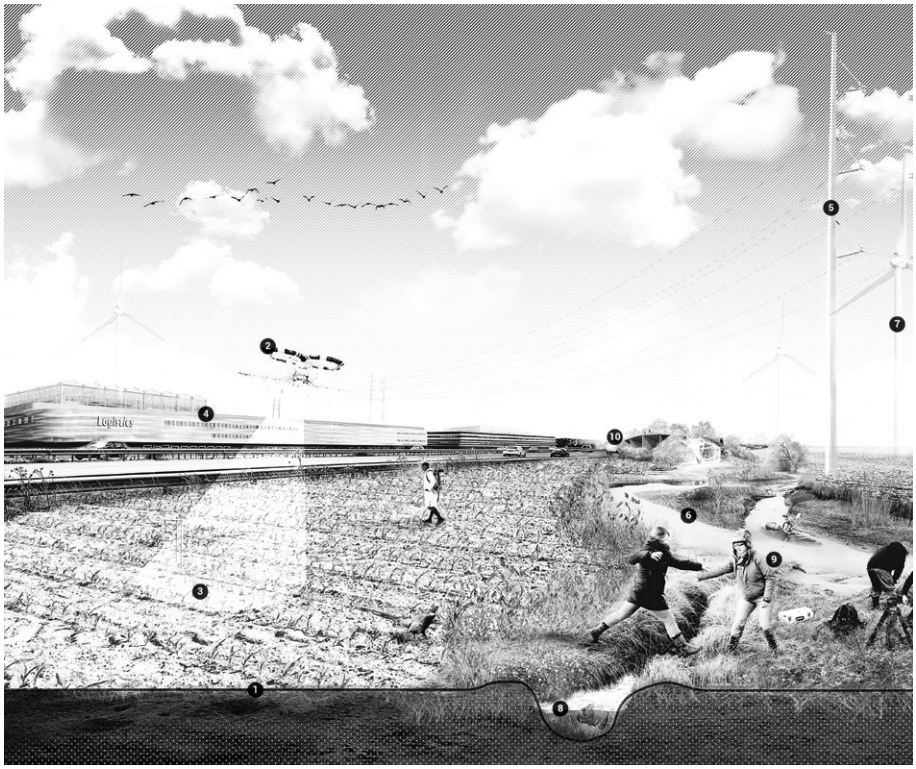
12- Gebiedseigen fauna zoals de libel, salamander en andere amfibiesoorten krijgen weer de ruimte.

13- Biomassa uit het landschap, zoals bijvoorbeeld algen, eendenkroos of wilgen, kan worden geoogst voor de Biobased Economy.





Impressie: Het krekenlandschap nabij Logistiek Park Moerdijk



1- De zoutindringing in het landbouwgebied in West-Brabant betekent dat er wordt gezocht naar nieuwe zilte landbouwmethodes en plantsoorten.

2- De verzilting van de landbouwgrond betekent dat het gebied een transformatie zal ondergaan. Dit gebied kan daarom de inter)nationale koploper op het gebied van innovatieve landbouwtechnieken, precisielandbouw en bio-based processen worden.

3- Het productielandschap biedt ruimte voor grootschalige (zilte) landbouw en logistieke hallen.

4- Gecombineerde clusters, van bijvoorbeeld logistiek en glastuinbouw krijgen hier de ruimte om zich te ontwikkelen.

5- De realisatie van de nieuwe 380 kV lijn.

6- Het productielandschap wordt doorkruist door de kenmerkende West-Brabantse krekenstructuur. Deze lijnen worden versterkt door de oevers natuurvriendelijke te profileren en het Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS) hiermee te verbinden.

7- Het grootschalige landschap biedt ruimte voor grootschalige windparken. Worden deze in dit landschap geplaatst, dan bied dit ruimte om de meer cultuurhistorisch waardenvolle landschappen te vrijwaren van windturbines.

8- Het versterken van de krekenstructuur en het verbinden aan het NNN zorgt voor de terugkeer van gebiedseigen fauna en flora.

9- De kreken worden ook de verbinding tussen de omliggende dorpen en het ommeland en kunnen recreatief gebruikt worden.

10- Dit landschap biedt zich ook uitstekend voor meer intensieve en unieke active leasure. Hier is het ecoduct gecombineerd met een kanowaterval.

SPOT ON
Het landschap als vestigingsvoorwaarde

is een initiatief van Vereniging Deltametropool (VDM)
i.s.m. Wageningen UR (WUR),
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE),
Staatsbosbeheer (SBB),
Wageningen Economic Research (WECR),
TU Delft (TUD),
Ministerie van Economische Zaken (EZ) en
verschillende provincies, metropoolregio's, gemeenten, ontwerpers en onderzoekers

KERNTEAM
Jeroen Bootsma / Henk Baas (RCE)
Ernst Bos (WECR)
Paul Gerretsen / Merten Nefs (VDM)
Adriaan Geuze (WUR)
Steffen Nijhuis (TUD)
An van Veen / Harry Boeschoten (SBB)

REDACTIE EN PROJECTLEIDING
Merten Nefs

GRAFISCH ONTWERP
75B

FINANCIERING
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Staatsbosbeheer, Ministerie van Economische Zaken
Provincies Gelderland, Noord-Brabant, Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht
Metropoolregio's van Amsterdam, Rotterdam Den Haag, Regio Drechtsteden
Gemeenten: Midden-Delfland, Samenwerkingsverband Voorne-Putten, Vlaardingen

REDACTIE EN REVIEW PANEL
Oedzge Atzema (Universiteit Utrecht), Philomene van der Vliet (BOOM landscape)
Marlijn Baarveld, Hans-Lars Boetes (RCE)

ONDERZOEK EN ORGANISATIE

VERENIGING DELTAMETROPOOL
Paul Gerretsen
Hester Annema
Gertie van den Bosch
Anastasia Chranioti
David Dooghe
Mariana Faver Linhares
Asmara Hintzen
Luiza Moreira
Ana Luisa Moura
Merten Nefs
Yvonne Rijpers
Arjan Smits
Rosa Stapel
Marrit Terpstra
Dorien de Voogt

ONDERZOEK WAGENINGEN ECONOMIC RESEARCH (WECR)
Ernst Bos

FOTOGRAFIE
Kees Hummel (o.a. omslag)
Ruud Slagboom, Provincie Utrecht en vele anderen (ter plekke vermeld)
We hebben geprobeerd alle beeldmakers te achterhalen

INTERVIEWS EN ENQUÊTE
Jeanet van Antwerpen (SADC)
Hilde Blank (AM/BVR)
Baron Van Boetzelaer (Eyckenstein)
Marius Brants (Droomfondsproject Haringvliet)
Brainport Development
Eric Droogh (Leisurelands)
E52
Willem Ferwerda (Commonland)
Nicole van Haelst, Nasya Handzhiyska, Julia Taddei (ICP)
Joop Ham, Marije Wilkes (Lely)
Milène Junius (Hellevoetsluis)
Laurens Kok (WHFIA)
Jeroen Mensink (JAM*)
Monique Mols (ASML)
Mieke Naus, Annemiek Rijckenberg, Evamarije Smit (Ruimte & Wonen)
Merten Nefs (VDM)
Govert van Oord (Midden-Delfland)
Kristine Racina (Xpat archive)
Frank Strolenberg (Frankenvrij)
Ben Verfurden (Made in Holland)
Cees Vingerling, intermediair
Jan-Willem Vogels (Rabobank)

PILOTS

PILOT GELDERLAND
Steffen Nijhuis, Frits van Loon, en Michiel Pouderoijen (TU Delft)
Mark Kemperman (Gelderland)
Han Derckx (Nijmegen)
Thor Smits (Arnhem)

PILOTS NOORD-BRABANT
Anne van Kuijk, Erwin Dacier, Willy Thijssen, Ronald Kramps en Niels Aten (Noord-Brabant)
Marco Vermeulen, Bram Willemse en Chiel Lansink (Studio Marco Vermeulen)
Adriaan Geuze, Annemarie Kuijt, Sven Stremke en Ilse Voskamp (WUR)

Studenten Landschapsarchitectuur (WUR):
Robert Bikker, David de Boer, Irene Curulli, Bing Du, Giuseppina, Eleonora Fiorin,
Merel Gerritsen, Steven Heyde, Isabella Hol, Begoña Arellano Jaimerena, Kris Kersten, Kareena Kochery, Dominik Kriska, Francine Kronenberg, Pamela Acuña Kuchenbecher, Joran Lammers, Kevin van Leeuwen,
Brecht Leseman, Jian Long, Oktaviana Miffatulani, Joy Pengel, Yuan Quiling, Halina Radomska, Qiuyi Song, Rob Stuijt, Aaron Stumpf, Jan Willem van Veelen, Gerwen van der Veen, Lisanne Veenbergen, Feline Verbrugge, Mengli Zhou

PILOTS NOORD-HOLLAND
Anne Könst, Corine Meijer, Marijn Bos, Ton Bossink, Jurjen Tjarks en Jandirk Hoekstra (Noord-Holland)
Maike van Stiphout (DS landschapsarchitecten)
Martijn Dekker (Haarlem)
Thijs Verheugen (ps City)
Roy van Dijk, Tessa Robijns (Achtung! mcgarrybowen)
Steffen Nijhuis, Mei Liu en Frits van Loon (TU Delft)
Robert Graat (Staatsbosbeheer)
Riëtte Bosch, Philomene van der Vliet en Jandirk Hoekstra (Academie van Bouwkunst Amsterdam)

Academiestudenten Stedenbouw:
Eric Claassen, Rick Groeneveld, Koen Hezemans Iruma Rodríguez Hernández, Kim Krijger, Anna Sosin

Academiestudenten Landschap:
Lourdes Barrios Ayala, Jean-François Gauthier, Simon Verbeeck, Silko van der Vliet, Charlotte van der Woude

PILOT UTRECHT
Janine Caalders (NP Heuvelrug)
Jorrit Noordhuizen (Nohnik)
Robert Arends (Terra Incognita)
Bertus Cornelissen, Annelies Camping, Jeroen Cornelissen, Paul Roncken, Ymkje van de Witte (Provincie Utrecht)

PILOTS ZUID-HOLLAND
Helmut Thöle, Gielijn Blom, Harm Veenenbos, Diederik Braat en Wil de Moor (Zuid-Holland)
Linda Frinking, Eric de Bruijn en Ron van Noortwijk (MRDH)
Fred Meerhof, adviseur
Jeroen Mensink, Stefanos Filippas en Pieter Scholten (JAM* architecten)
Debbie Nuijten (Midden-Delfland)
Erik Bernard (Vlaardingen)
Rick den Brok (Voorne-Putten)
Marco Broekman, Chloé Charreton, Floris van der Zee en Manon den Duijn (marco.broekman)
Anne Loes Nillesen (Defacto)
Loes Verhaart, stedenbouwkundige
Judit Bax, Emma Forsten, Rik van der Linden, Joyce Theijn en Irma Zanders (Dordrecht)
Evelyn Bijl en Mercedes Sweeb (Alblasserdam)
Christiaan Quik / Jenny van Boxel (H.I. Ambacht)
Nicole Op de Laak, Jantine Prins, Danielle Wijnen (Papendrecht)
René Lipman, Marijn Wegman (Sliedrecht)
Lisette Louwman (Zwijndrecht)
Aldo van Kleef (Noordoevers)
Saskia Platenkamp (Drechtsteden)
Ernst Bos (WECR)
Elena Chevtchenko, Fred Goedbloed en Martin Verwoest (Leiden)
Boris Hocks (Posad)

MANIFEST IJSSELMEERGEBIED
Joop Bongers (voorzitter Coalitie Blauwe Hart Natuurlijk)
Paul Langeweg (bestuurslid Vereniging Deltametropool)
Marleen Maarleveld (Waterrecreatie Nederland)
Frits Palmboom (hoogleraar Van Eesterenleerstoel)
Jaap Renkema (Algemeen Ledenbelang ANWB)
Saline Verhoeven (onderzoeker Van Eesterenleerstoel)
Joost Wentink (bestuurslid Stichting Transitie IJsselmeer)
Guido van Woerkom (adviseur Coalitie Blauwe Hart Natuurlijk)



Kamerlandschap. Foto: Lammert Prins (RCE)



Wat is nu de volgende stap?
Aan verschillende pilots wordt nog gewerkt en andere hebben al geleid tot vervolgtrajecten. Heeft u ook een idee hoe dit onderwerp in praktijk kan worden gebracht, of een initiatief? Neem dan contact met ons op!

VERVOLG



Voorne-Putten. Foto: Kees Hummel