

De Ruimtelijke Kwaliteit van Verkeer en Waterstaat

(Ruimtekoepel 2002)



BIBLIOTHEEK
Bouwdienst Rijkswaterstaat
Postbus 20.000
3502 LA Utrecht

BIBLIOTHEEK BOUWDIENST RIJKSWATERSTAAT
NR. C8095 BDU

De Ruimtelijke Kwaliteit van Verkeer en Waterstaat

(Ruimtekoepel 2002)

Datum: augustus 2002

Redactie: Ies de Vries (RIKZ)

Projectteam: Anne Boumans (AVV), Michael van Buuren (RIZA), Martien van Geffen (DWW), Patrick Huntjens (RIKZ), Roel Meeuwsen (BWD), Ies de Vries (RIKZ)

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Inleiding	5
Samenvatting en conclusies	7
Essay Peter Heerema	15
Eerst zien, dan geloven	15
Functie, vorm en tijd.....	16
Van Zen tot matrix.....	17
Naar een nieuwe matrix van waarden en lagen	18
Enkele concrete voorbeelden.....	19
Rode draad	21
Een nieuwe rol voor V&W?	22
Interview Francine Houben	23
Mobiliteitsethiek	23
Nieuwe definities	24
Meetbaarheid?!	24
Regie	24
Casusprojecten	27
Steden die lang meegaan (AVV)	29
Succesvol regionaal openbaar vervoer (AVV)	33
Regionale en kleine luchthavens (BWD)	37
Belevingswaardenonderzoek (BWD)	41
Routeontwerp A12 (DWW).....	47
Delta in de toekomst (DWW)	51
Verkenning ruimtelijke kansen (DWW).....	55
Hondsbosche Zeewering (RIKZ)	59
Schetsontwerpen Brak (RIKZ)	63
Biesbosch (RIZA).....	67
Enkhuizerzand (RIZA)	71
Meer dan een randmeer (RIZA)	75
Vlissingen – De Werven (StIR).....	79
Milieutalud Amersfoort (VROM)	83
Ruilverkaveling Achterhoek (LNV, Staatsbosbeheer)	85

Voorwoord

Voor u ligt het rapport 'Ruimtelijke Kwaliteit in relatie tot V&W-activiteiten'. Het ministerie van V&W levert met de aanleg van wegen, vaarwegen en waterbouwkundige werken een belangrijke bijdrage aan de ruimtelijke inrichting van Nederland. Dat V&W bij de uitvoering van haar projecten ook oog heeft voor de Ruimtelijke Kwaliteit is te lezen in dit rapport. Het begrip 'Ruimtelijke Kwaliteit' wordt hierbij echter niet altijd eenduidig geïnterpreteerd en dit lijkt haast onvermijdelijk. In het onderzoek is, daarom met name ingegaan op de explicitering van het begrip ruimtelijke kwaliteit. De vervolg stap, het verdere operationaliseren van het begrip, gekoppeld aan de V&W-activiteiten, zal in de toekomst verder worden uitgewerkt.

Dit rapport bevat de resultaten van het project 'Ruimtelijke Kwaliteit in relatie tot V&W-activiteiten' dat is uitgevoerd door de Ruimtekoepel¹. Het onderzoek is uitgevoerd in 2001 en deze rapportage is in 2002 afgerond. Als vervolg op dit project is er in 2002 door de Ruimtekoepel verder gewerkt aan het thema ruimtelijke kwaliteit. De resultaten van deze werkzaamheden zullen eind 2002 verschijnen.

Het projectteam 'Ruimtelijke Kwaliteit' wenst u veel leesplezier

¹ De Ruimtekoepel is een samenwerkingsverband van de zes SD's van Rijkswaterstaat zijn: Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), Bouwdienst (BWD), Dienst Weg- en Waterbouw (DWW), Meetkundige Dienst (MD), Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling (RIZA) en Rijksinstituut voor Kust en Zee (RIKZ).

Inleiding

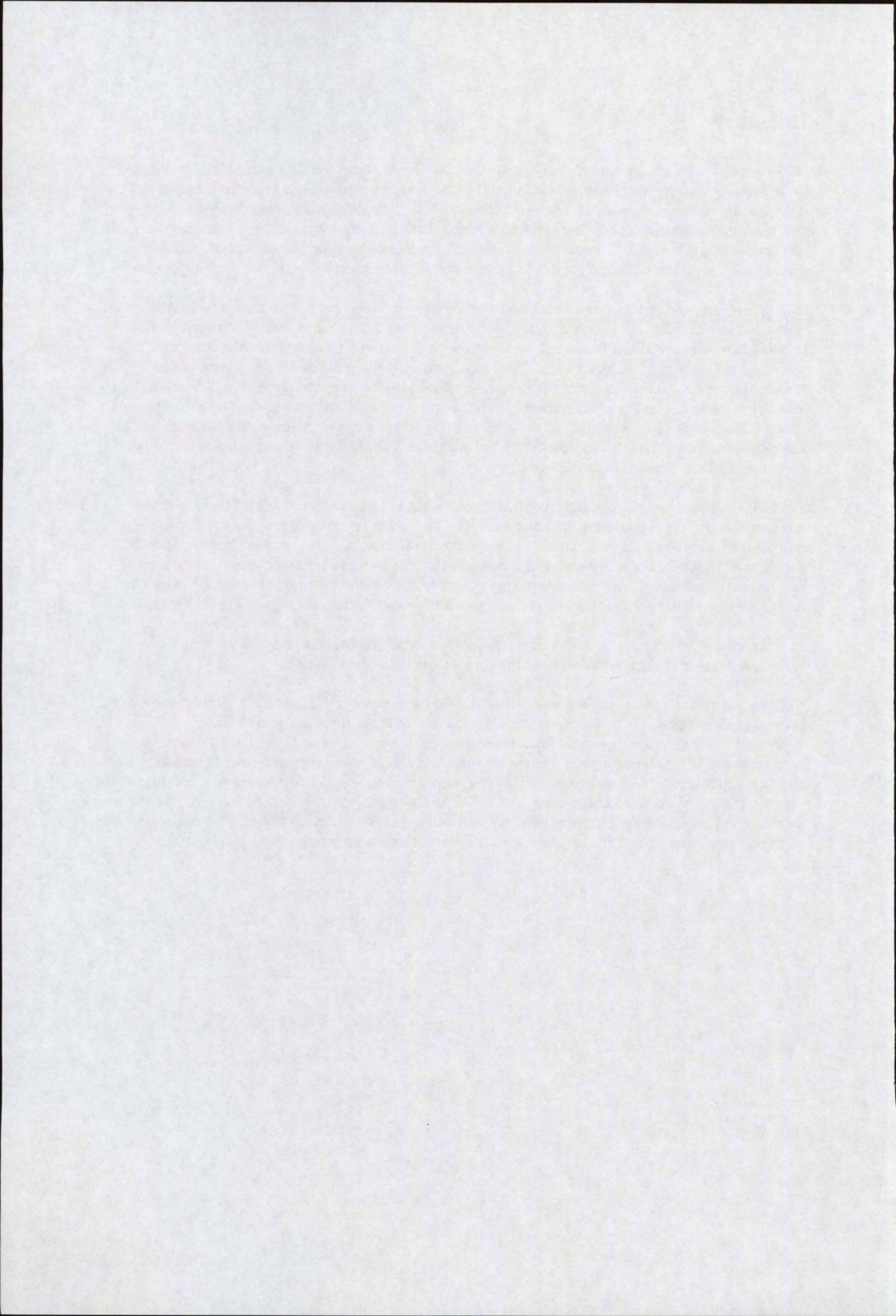
Het begrip “ruimtelijke kwaliteit” fungeert al sinds de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening als *het* hoofddoel voor het ruimtelijk beleid. Vanuit dit perspectief is ruimtelijk kwaliteit omschreven als de synthese van “gebruikswaarde”, “toekomstwaarde” en “belevingswaarde”. In de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening is het begrip ruimtelijke kwaliteit geformuleerd als een samenhangend geheel van zeven criteria te weten: “ruimtelijke diversiteit”, “maatschappelijke functionaliteit”, “culturele diversiteit”, “sociale rechtvaardigheid”, “duurzaamheid”, “aantrekkelijkheid” en “menselijke maat”.

Ook in kringen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat duikt het begrip ruimtelijke kwaliteit de laatste tijd steeds vaker op. De omslag naar de “Ruimte voor Water” benadering – met zijn sterke oriëntatie op de raakvlakken tussen het waterbeheer en de ruimtelijke ordening – zal daar zeker debet aan zijn. De Commissie Waterbeheer 21^e Eeuw poneert de stelling dat de “Ruimte voor Water” benadering (onder andere via meervoudig ruimtegebruik) bijdraagt aan vergroting van de ruimtelijke kwaliteit. Ook in het taakveld van verkeer en transport komt het bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit steeds vaker aan de orde. Vooral rond de inpassing en vormgeving van Rijkswegen. De introductie van de zogenaamde “Mobiliteits esthetiek” – onlangs is in Delft hiervoor een hoogleraar (architect Francine Houben) benoemd – getuigt hiervan.

Het is dan ook zaak bij planvormingsprocessen vanuit het beleidsveld van Verkeer en Waterstaat – met name daar waar veranderingen in de ruimtelijke inrichting in het geding zijn – het begrip ruimtelijke kwaliteit stevig te verankeren. Dit vergt een operationalisering van het begrip. Speciale aandacht daarbij behoeven die gebiedsaspecten die niet zonder meer in kwantitatieve termen zijn te beschrijven: “landschap” en “cultuurhistorie” zijn zulke aspecten. Hoewel soms moeilijk grijpbaar spelen deze een belangrijke rol in het gebiedsgericht uitwerken van het begrip ruimtelijke kwaliteit.

In dit rapport wordt verslag gedaan van een poging tot **explicitering** van de wijze waarop V&W-activiteiten invloed hebben op, dan wel bijdragen aan, ruimtelijke kwaliteit.

Centrale gebeurtenis in het project was een workshop (november 2001, Euromast, Rotterdam) waar 12 voorbeeldprojecten van Rijkswaterstaat, en drie van daarbuiten, zijn geanalyseerd. Deze voorbeeldprojecten zijn achterin dit rapport beschreven. De resultaten en bevindingen van de workshop zijn in dit rapport opgenomen in de vorm van een essay, geschreven door Peter Heerema van LOCUS ruimtelijke verkenningen. Een interview met Francine Houben maakt ook deel uit van dit rapport. Dit interview werd afgenomen door AGV Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer, dat tevens de workshop organiseerde. Het rapport begint met een uitgebreide samenvatting en conclusies, waarin ook nog extra bevindingen zijn opgenomen over analysekaders voor ruimtelijke kwaliteit.



Samenvatting en conclusies

Ruimtelijke Kwaliteit is om verschillende redenen een uitdagend begrip. Het is om te beginnen sterk normatief, en wordt vanuit verschillende invalshoeken wisselend ingevuld. Ook in de tijd veranderen zowel de individuele behoeften als de maatschappelijke belangen die aan Ruimtelijke Kwaliteit worden gehecht. Zo ontstaat met toenemende welvaart meer aandacht voor de belevingswaarde, naast functionele kenmerken die de bruikbaarheid bepalen. Dat is ook logisch als het landschap wordt gezien als het 'huis van de samenleving'. Deze metafoor geeft aan dat de perceptie van de kwaliteit van dat landschap per definitie verandert als haar bewoners en hun behoeften en inzichten veranderen. Elke beschouwing van Ruimtelijke Kwaliteit en de wijze waarop hiermee wordt omgegaan is daarom contextgebonden, en zal naast objectieve en intersubjectieve vooral ook subjectieve elementen bevatten. Dat geldt ook voor de hier beschreven poging tot **explicitering** van de wijze waarop V&W-activiteiten invloed hebben op, dan wel bijdragen aan, Ruimtelijke Kwaliteit.

Gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde, in de betekenis van ontwerpcriteria voor ruimtelijke inrichting, zijn sinds de Vierde Nota RO de hoofdcriteria voor de ruimtelijke ordening in Nederland. Deze trits is behoorlijk universeel en gaat terug tot de Romeinse bouwheer Vitruvius die in ongeveer 50 voor Christus met de termen bruikbaarheid (Utilitas) schoonheid (Venustas) en degelijkheid (Firmitas) de kwaliteit van een bouwwerk beoordeelde. Naast de trits van gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde introduceert de Vijfde Nota RO de lagenbenadering die onderscheid maakt in drie fysieke planningslagen: ondergrond, netwerken en occupatie. De **ondergrond** betreft de natuurlijke gesteldheid van bodem en water als substraat voor ruimtelijke inrichting en ruimtegebruik. De laag van de **netwerken** bestaat uit de verbindingen en de knooppunten die tezamen de infrastructuur vormen voor verkeer en vervoer. De **occupatie** betreft het fysieke patroon dat voortkomt uit het ruimtegebruik door mensen.

De occupatielaag is het traditionele domein van de ruimtelijke ordening waar stad en land hun verschijningsvorm krijgen. V&W is echter, 'vertrouwd met water' en 'vooruitstrevend in verbindingen', vooral actief in de ondergrond- en de netwerkenlaag. Deze lagen zijn conditionerend, in zowel voorwaardenscheppende (faciliterende) als voorwaardenstellende (beperkende) zin voor de occupatie. In deze opvatting over de onderlinge hiërarchie van de drie lagen vormen de beleidsdomeinen van V&W de (conditionerende) context voor de (traditionele) ruimtelijke ordening. Maar ook als de RO zich verbreedt tot alle fysieke lagen, wat het geval is in de vijfde nota, is V&W een belangrijke speler in de ruimtelijke arena.

De lagenbenadering lijkt, in combinatie met de drie genoemde waarden, een adequate invalshoek om op een voor V&W herkenbare en relevante manier te kijken naar ruimtelijke kwaliteit.

Met de matrix die ontstaat door de combinatie van 'waarden' en 'lagen' is dan ook getracht te duiden op welke wijze Ruimtelijke Kwaliteit door V&W wordt geïnterpreteerd en behandeld.

waarden \ lagen	ondergrond	netwerken	occupatie
gebruik			
beleving			
toekomst			

het verhaal van een project

Twaalf voorbeeldprojecten, gekozen als representanten van hoe, binnen de werkvelden van de specialistische diensten van RWS (de SD's), aan ruimtelijke kwaliteit aandacht wordt besteed, vormden samen met drie 'externe' projecten het analysemateriaal: vijftien 'best practical cases'. De keuze van de voorbeeldprojecten is tamelijk willekeurig geweest. Het beeld dat eruit naar voren komt is daarom niet zonder meer representatief voor de SD's, laat staan voor V&W als geheel.

Op een werkbijeenkomst van vertegenwoordigers van de SD's zijn de 12 voorbeeldprojecten, en de drie externe projecten, onderworpen aan de analysematrix: welke aspecten uit de matrix komen wel, en welke niet, aan bod in het betreffende project.

Elk project had zijn eigen 'verhaal' binnen deze typologie van aspecten. Er was geen voorgeschreven manier om dit verhaal te vertellen. Ook procesaspecten konden onderdeel uitmaken van het verhaal. Het analysekader diende als hulpmiddel bij het vertellen van de verhalen waarbij vooral is ingegaan op de samenhang tussen de aspecten.

De belangrijkste bevindingen staan hieronder weergegeven in de vorm van stellingen met toelichting.

De analysematrix is bruikbaar voor het herkennen en bespreekbaar maken van ruimtelijke kwaliteit in V&W projecten

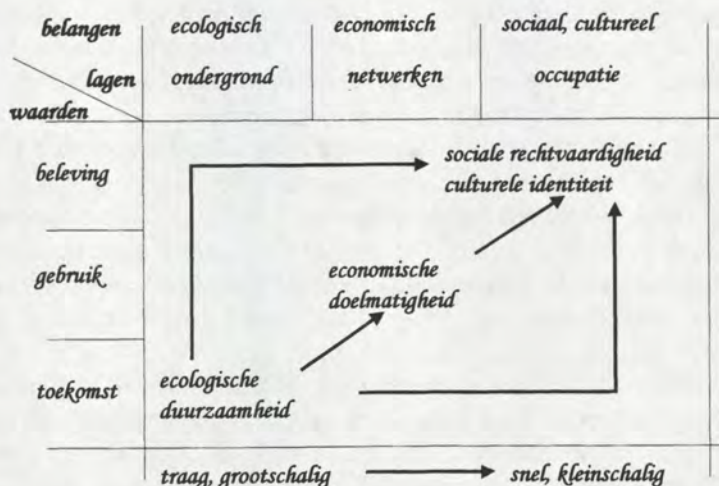
De matrix is bedoeld als analysekader waarin de hoofdelementen van ruimtelijke kwaliteit in onderling verband worden benoemd, zonder ingebakken explicitering van positieve of negatieve waardering. Dit blijkt te werken, en wel om twee redenen.

In de eerste plaats omdat de drie universele waarden of hoofddoelen van de ruimtelijke ordening, gebruik, beleving en duurzaamheid, worden gekoppeld aan de min of meer objectieve en waarneembare hoedanigheden van de gelaagde ruimte. Dit wordt herkend in de nuchtere 'niet lullen maar doen' wereld van V&W.

In de tweede plaats omdat de matrix zicht biedt op de mogelijke hiërarchische samenhang tussen de lagen van de ruimtelijke orde in een gebied in relatie tot V&W activiteiten. Dat kan een nieuw normatief handelingsperspectief bieden, met een speciale verantwoordelijkheid voor V&W, voor ruimtelijke interventies gebaseerd op de structuur en gelaagdheid van de ruimtelijke orde. Die verantwoordelijkheid betreft vooral de spanning tussen maatschappelijke dynamiek (occupatielaag) en fysieke stabiliteit van de ondergrond. De trage veranderingsdynamiek in en de kwetsbaarheid van de ondergrond stellen grenzen en condities aan de gebruiksmogelijkheden, en die condities worden verder bepaald door de netwerken van infrastructuur. En juist die twee lagen zijn het (bijna exclusieve) werkterrein van V&W.

Er bestaan andere analysekaders. De belangrijkste is de matrix van Habiforum², waarin de kolommen worden gevormd door de maatschappelijke belangen die in elk ruimtelijk plan en proces aan de orde zijn en afgewogen moeten worden, namelijk economische, sociale, ecologische en culturele belangen. Het articuleren van belangen of het benoemen van waarneembare fysieke hoedanigheden lijken twee volstrekt verschillende manieren om ruimtelijke kwaliteit te beschouwen. Toch is het verschil niet zo groot als op het eerste gezicht lijkt. Ook de lagen kunnen worden geassocieerd met belangen en zeggenschap. Zo betreffen de lange termijn processen en de kwetsbaarheid van de ondergrond vooral het ecologisch belang, verwijst de cruciale rol van doelmatige netwerken naar het economisch belang en kan de strijd om de occupatie van de ruimte worden geassocieerd met sociale en culturele belangen. Deze koppeling tussen belangen en lagen is niet exclusief, wel dominant. De vier basiselementen van ruimtelijke kwaliteit volgens de VROM raad verschijnen nu als diagonaal in de matrix. Tegelijkertijd blijft staan dat (bijvoorbeeld) de ondergrondlaag en het ecologisch belang niet uitsluitend duurzaamheid betreffen, maar ook gebruiks- en belevingswaarde. Andersom geldt voor de sociale en culturele belangen dat deze ook in de zin van toekomstwaarde betekenis hebben en invulling verdienen.

² Pieter Hooimeijer, Henk Kroon en Joke Luttik, *Kwaliteit in Meervoud*, uitgave Habiforum, Gouda 2001



De grootste meerwaarde is het inzicht dat zo ontstaat in de onderlinge (afhankelijkheids)relaties tussen de elementen: de ondergrond en geassocieerde belangen als voorwaardenstellend en voorwaardenstellend voor ruimtelijke inrichting van netwerken en occupatie en daarmee geassocieerde belangen. Deze (dominante) afhankelijkheidsstructuur betekent niet dat er sprake is van een (intrinsieke) prioriteit van het ene belang boven het andere. Het betekent ook niet dat de feitelijke gang van zaken bij de afwegingen over ruimtelijke ontwikkeling verloopt volgens deze afhankelijkheden. Integendeel, ruimtegebruik heeft zich in historisch perspectief steeds verder losgemaakt (geëmancipeerd) van de beperkingen en de geschiktheden van ondergrond en deze zelfs ondergeschikt gemaakt aan de eisen die vanuit het gebruik worden gesteld. De boodschap is wel de volgorde van overwegingen bij beleidsanalyse en planvorming: "Een verstandige RO zal zich richten op herstel van natuurlijke veerkracht en dynamiek, en van de zelfregulerende processen in de ondergrond. Bovendien zullen deze processen in de ondergrond weer sturend moeten zijn bij het ontwerpen en alloceren van de andere twee lagen: netwerken en occupatie."³ Bij de spanning tussen maatschappelijke dynamiek (netwerken, occupatie) en fysieke stabiliteit van de ondergrond zouden de trage grootschalige processen weer conditionerend moeten zijn voor de snellere dynamiek op kleinere schaal:

	<i>traag, grootschalig</i>	<i>snel, kleinschalig</i>
<i>conceptueel perspectief</i>	<i>complexiteit context synthese, synergie</i>	<i>versimpeling afzondering afweging, compromis</i>
<i>ontwikkelings- perspectief</i>	<i>adaptief latent urgent</i>	<i>productief direct urgent</i>
<i>handelings- perspectief</i>	<i>trajectmanagement</i> • robuust • flexibel • onzekerheid • lerend	<i>projectmanagement</i> • op maat • strak • zekerheid • daadkrachtig

In de ruimtelijke verkenningen van 2000⁴ wordt trajectmanagement voorgesteld voor het borgen van de kwaliteit op termijn die door de ondergrond wordt vertegenwoordigd. Met de trefwoorden

³ Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, "Ruimte maken, ruimte delen"; Vijfde nota over de ruimtelijke ordening 2000/2020, Den Haag 2000, blz. 113.

⁴ Rijksplanologische Dienst, "Het belang van een goede ondergrond"; Ruimtelijke Verkenningen 2000, Den Haag 2001.

'robuust', 'flexibel', 'onzekerheid' en 'lerend' wordt aangegeven dat planvorming op de (ultra)lange termijn oplossingen moet genereren die zeer lang houdbaar zijn, gaandeweg moeten kunnen worden aangepast om te anticiperen op toekomstige onzekerheden en dat toekomstige kennisontwikkeling moeten kunnen worden ingepast. Dit trajectmanagement, met een adaptief ontwikkelingsperspectief voor de lange termijn en daardoor gericht op (slechts) latent urgente zaken, komt niet in de plaats van projectmanagement, maar gaat daaraan vooraf en is daarmee kaderstellend voor projecten. Op conceptueel niveau zijn complexiteit en context de sleutelwoorden. Zonder besef van contextuele complexiteit, dus door een vereenvoudigde behandeling van afzonderlijke deelproblemen, belandt je gauw in de belangentegenstelling van bijvoorbeeld ecologie versus economie, en daarmee in de noodzaak van afweging en compromis. Met een dergelijk besef blijven synthese en synergie als oplossingsrichtingen mogelijk: integrale kwaliteit die meer is dan de som der delen.

Waarom, tenslotte, baseren we onze matrix op de drie waarden van de vierde nota en de drie lagen van de vijfde nota en niet gewoon op de '7 van Pronk', de zeven criteria voor ruimtelijke kwaliteit uit de vijfde nota: "ruimtelijke diversiteit", "maatschappelijke functionaliteit", "culturele diversiteit", "sociale rechtvaardigheid", "duurzaamheid", "aantrekkelijkheid" en "menselijke maat". De reden is dat in deze criteria publieke belangen en ontwerpcriteria door elkaar lopen. Deze opsomming werkt daardoor eerder verwarrend dan verhelderend als het gaat om analyse, verantwoordelijkheidsverdeling en handelingsperspectief. In zowel onze matrix als die van Habiforum worden deze afzonderlijk onderscheiden en op elkaar betrokken. Dit geeft een vollediger typologie, waarmee bijvoorbeeld de toekomstwaarde niet alleen op eigenschappen van de ondergrond en ecologische belangen wordt betrokken, maar ook op doelmatigheid in economische zin en op een rechtvaardige verdeling van ruimtegebruik.

Een voorwaarde, maar geen garantie, voor Ruimtelijke Kwaliteit is een goed en gedragen proces

Ruimtelijke kwaliteit is bij uitstek een zaak van synthese en synergie; tussen beleidsvelden, tussen burgers en belangen met hun actoren, tussen bestuursniveaus, en vooral tussen ambtelijke ambities en de weerbarstige werkelijkheid bij de uitvoering. De complexiteit is al gauw geweldig groot. De neiging bestaat dan om te versimpelen en voor deeloplossingen te gaan, en daardoor de meerwaarde van het geheel uit het oog te verliezen. Een goede proceskwaliteit bij planvorming, besluitvorming, uitvoering en monitoring is daarom niet vanzelfsprekend maar wel hartstikke noodzakelijk. In het project is weinig aandacht besteed aan proceskwaliteit, actoren en communicatie, laat staan dat er, vergelijkbaar met de ruimtelijke kwaliteit zelf, een typologie van aspecten voor is ontwikkeld. Toch kunnen drie hoofdelementen van een goed proces worden benoemd.

Een goed proces is in de eerste plaats een gedragen proces. Hou rekening met de belangen van maatschappelijke sectoren en de wensen van burgers en neem ze vooral serieus waardoor plannen daadwerkelijk kunnen veranderen: coproductie van beleid met de overheid als coördinator. Het is echter niet zo dat een goed proces, waarin iedereen is gehoord en op adequate wijze met alle relevante belangen is rekening gehouden, zonder meer tot ruimtelijke kwaliteit zal leiden. Eindeloos "polderen" kan de zaak ook dood slaan.

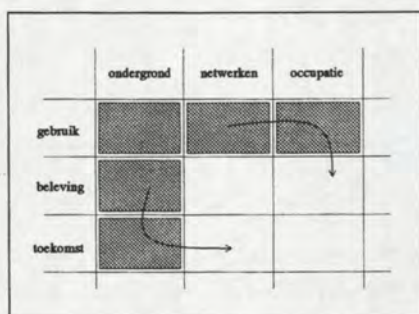
Een tweede hoofdkenmerk van een goed proces is een doordachte en goed gekozen verantwoordelijkheidsverdeling. Binnen de overheid zelf met het decentralisatie adagium: decentraal waar het kan en alleen centraal waar het moet. Maar ook medeverantwoordelijkheid bij andere actoren in de samenleving, met de overheid als controleur. Wanneer alle betrokken partijen niet alleen eisen stellen maar ook verantwoordelijkheid nemen kan een zelforganiserend proces ontstaan waarbij inhoud (een goed plan) en relaties (coalities, allianties) parallel ontstaan en verder ontwikkelen tot een daadwerkelijke uitvoering.

In de derde plaats: 'ruimtelijke kwaliteit is franje, franje kost geld, daar zijn wij niet voor en daar zijn wij niet vóór'. Om een dergelijke funeste houding te voorkomen moet ruimtelijke kwaliteit niet zomaar wordt toegevoegd aan de rest van het programma van eisen, maar moet het door alle betrokkenen als een gemeenschappelijk gewenst resultaat worden gezien wat van meet af aan in het proces is ingestoken.

Ruimtelijke Kwaliteit wordt binnen de werkvelden van de SD's op verschillende wijze geïnterpreteerd

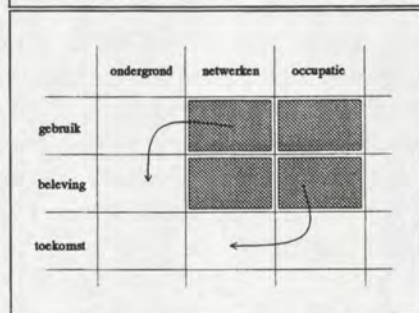
'Alles is ruimtelijke kwaliteit!' Deze opvatting is het gevolg van de Babylonische spraakverwarring die vaak ontstaat over het begrip ruimtelijke kwaliteit. Zonder een heldere typologie verwordt ruimtelijke kwaliteit als snel tot een leeg 'containerbegrip'. Met het analysekader wordt inzichtelijk waar men het eigenlijk over heeft wanneer het begrip ruimtelijke kwaliteit wordt gebruikt: gaat het om de ondergrond, de infrastructuur of de bestemming, en heeft men het over het gebruik, de beleving of over de duurzaamheid of toekomstwaarde?

In veel projecten van Verkeer en Waterstaat is reeds aandacht voor ruimtelijke kwaliteit. Tussen de projecten zijn verschillen aan te duiden in de behandeling van ruimtelijke kwaliteit. Soms ligt de nadruk op één rij of kolom uit de matrix of soms zelfs op één cel. Bovendien zijn er interessante verschillen tussen de verschillende onderdelen van V&W. Projecten waar RIZA of RIKZ bij betrokken zijn, hebben een andere focus op aspecten van ruimtelijke kwaliteit dan projecten van AVV, BWD of DWW. Met het analysekader kunnen als het ware ruimtelijke 'kwaliteitsprofielen' worden onderscheiden, die het perspectief aanduiden van waaruit Ruimtelijke Kwaliteit wordt benaderd.



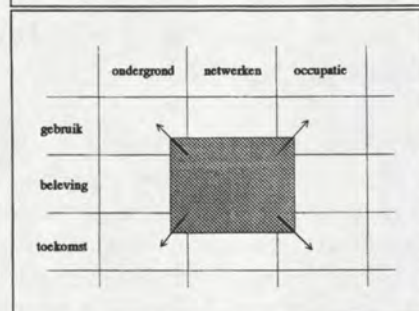
RIZA, RIKZ, natte poot DWW: werken aan water, als structuurdrager van de ondergrond, inclusief belevingswaarde en lange termijn perspectief. Ook wordt gekeken naar de accommodatie van functies.

De uitdaging is de uitbreiding van het profiel naar rechtsonder: mooie en duurzame invulling van de occupatie (van watersystemen).



AVV en BWD: werken aan netwerken, in samenhang met (overig) ruimtegebruik, met aandacht voor belevingswaarden.

De uitdaging is uitbreiding van het profiel naar linksonder: het expliciet en ook voor de lange termijn incorporeren van de eigenschappen en de trage dynamiek van de ondergrond als voorwaardenstellende en -scheppende condities.



DWW, droge poot: werkt aan de ruimtelijke inpassing van netwerken en overige infrastructuur vanuit (onder meer) de belevingswaardeoptiek. De uitdaging is uitbreiding van het profiel 'naar alle kanten'.

Ruimtelijke plannen verleiden tot Ruimtelijke Kwaliteit en tot discussie daarover met bestuurders, burgers en bedrijven

Is het ene ruimtelijke kwaliteitsprofiel beter dan het andere? Is er een goed profiel? Intuïtief geldt natuurlijk 'breder is beter'. Verrassend is dat de natte waterstaat in dit opzicht verder lijkt te zijn dan de droge tak. Misschien is dat omdat bij de natte projecten van meet af aan verschillende disciplines betrokken zijn, misschien is het omdat water zich gewoonlijk niets aantrekt van hekken of misschien is het de fase in de beleidscyclus, waarin nat nu een voorsprong heeft op droog omdat eerder tegen de grenzen van het oude beleid is aangelopen. Voor de natte projecten blijkt het analysekader daardoor voldoende houvast te bieden. Omdat die projecten meer integraal zijn, kan makkelijker geswitcht worden tussen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde en de ondergrond, de netwerken en de occupatie. Ook kunnen daardoor de onderlinge relaties in de matrix eenvoudiger benoemd worden. Bij de droge projecten blijkt dit allemaal wat lastiger. Een ervaring is ook dat hoe meer mensen zich herkennen in en verleid worden door een plan, hoe eenvoudiger het wordt om uit te voeren. Juist door plannen te maken en die te verbeelden met animaties, visualisaties en dergelijke, wordt inzichtelijk gemaakt wat ruimtelijke ingrepen betekenen voor de kwaliteit van een plek. Daarmee wordt de discussie opgelegd voor burgers en bedrijven en voor de besluitvorming. Overigens ben je er niet met een programma van eisen vooraf en een toetsing op criteria (mobiliteitstoets, watertoets, ...) achteraf. De stap ertussen is essentieel, het onderzoekend ontwerpen met ruimtelijke kwaliteit als integraal onderdeel in het totaalproces

Meer inzicht is nodig in gezichtspunten en oordelen van burgers en bedrijven over Ruimtelijke Kwaliteit en de beleving daarvan

Een duidelijke tekortkoming, of beter gezegd eenzijdigheid, betreft de focus op ruimtelijke kwaliteit vanuit het afstandelijke perspectief van de deskundige. Maar hoe wordt ruimtelijke kwaliteit ingevuld vanuit het betrokken perspectief van de burger (belevingswaarde) en wat betekent dit voor het doen en laten van V&W bij ruimtelijke ingrepen? Dit zijn evidente vervolgvragen. De ingangen hierbij zijn de omgevingskenmerken die burgers relevant vinden bij de beleving van hun woon- en leefomgeving. Het gaat hierbij niet alleen om fysieke maar ook om sociale, culturele, economische en milieukenmerken. Onderscheid wordt gemaakt naar de belevingswaarden per landschapstype; wat zijn de overeenkomsten en verschillen. Om niet te blijven hangen in de veelheid van individuele meningen, is de zoektocht gericht op de gedeelde mening op het collectieve gemeenschappelijke niveau, waarbij ook het nu wordt geplaatst in de context van toen (historie) en straks (toekomst).

V&W heeft als 'bouwministerie' voor de infrastructuur, de verantwoordelijkheid en de mogelijkheid voor het daadwerkelijk realiseren van Ruimtelijke Kwaliteit

De huidige beleidsnota's en beleidslijnen, zoals het NVVP, NW4, WB21 en de beleidslijn Ruimte voor de Rivier, kennen naast de functionele doelen als bereikbaarheid en veiligheid ook expliciete verwijzingen naar ruimtelijke kwaliteit en kwaliteit van de leefomgeving. Kwaliteit als meerwaarde bovenop (mono)functionele doelmatigheid. Voor V&W betekent dit een zoektocht en een ambitie naar een nieuwe plaats en rol in die ruimtelijke arena. Kortom nieuwe verantwoordelijkheden enerzijds. Als er anderzijds één onderdeel is van de rijksorganisatie die via concrete uitvoeringsactiviteiten daadwerkelijk de mogelijkheid heeft om bij te dragen aan het realiseren van ruimtelijke kwaliteit, dan is het wel V&W.

Niettemin bestaat twijfel over hoe diep dit bewustzijn bij V&W is doorgedrongen en hoe breed die verantwoordelijkheid wordt gevoeld. Dit in weerwil van de handtekening van de minister van Verkeer en Waterstaat onder nota's zoals de Architectuurnota, de Nota Belvédère, de Vijfde Nota RO en zo verder. Hier liggen kansen. En die kansen kunnen, enigszins gechargeerd, worden benoemd op drie ambitieniveaus:

Ruimte = statisch gegeven: voorwaardenstellend

De meest passieve vorm van aandacht voor ruimtelijke aspecten is de effectbeschrijving, bijvoorbeeld in het kader van een milieueffectrapportage. Een voorgenomen ingreep wordt op een kaart van de huidige situatie ingetekend, beschreven en beoordeeld op criteria als ruimtebeslag, versnippering, belevingswaarde. De ambitie is beperkt tot de vraag hoe een activiteit met de minste schade in het bestaande landschap kan worden ingepast. Vaak worden ruimtelijke aspecten pas in de loop van het proces geïntroduceerd; daardoor zijn andere aspecten sterk sturend voor besluitvorming. Projecten worden als het ware 'achteraf' in een ruimtelijke context geplaatst. Het maximaal te bereiken resultaat is dat verlies aan ruimtelijke kwaliteit wordt vermeden, door aanwezige ruimtelijke kwaliteiten te ontzien of verlies te mitigeren/compenseren: de wet van behoud van ruimtelijke kwaliteit.

Ruimte = dynamische context: voorwaardensteppend

Nu wordt vooraf bepaald in welke ruimtelijke context een project zich beweegt. Niet alleen de kaart of de fysieke omgeving als (statisch) gegeven, maar ook het overige ruimtegebruik, de kansen voor meervoudig gebruik, en in het algemeen de autonome en de geplande dynamiek op de verschillende tijd- en ruimteschalen. De ruimtelijke context wordt op die manier de voorwaardensteppende basis voor een project en maakt het mogelijk het project en omringende ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar af te stemmen. Ruimtelijke kwaliteit wordt naast andere functionele eisen geplaatst in plaats van achteraf toegevoegd: de aanpak volgens de dubbeldoelstelling, de $1+1=2$ benadering

Ruimte = object: integrale constellatie

Ruimte als voorwaardenstellende en voorwaardensteppende omgeving voor de accommodatie van functies: analyses die inzicht geven in wat verstandig en wat onverstandig is bij ruimtelijke interventies. Zijn we er daarmee of kan er nog een tandje bij? Jazeker: de ruimte als ontwerpogave! Naast een analyserende houding gericht op (multi)functionaliteit wordt ook een creatieve houding gericht op ontwerp ingezet. Daarbij of daarmee verschuift ook de ruimte zelf van context voor naar object van beschouwing en handeling, met ruimtelijke kwaliteit als gemeenschappelijke hoofdambitie die meer is dan de som der delen; de $1+1=3$ benadering.

Essay Peter Heerema

“Denkend aan Holland...”, schreef Marsman, en hij zag brede rivieren, laagland, dorpen en ruimte in één groots verband. Dat is allemaal niet vanzelf zo gekomen. Ons land lijkt voortdurend in verbouwing. Zonder Verkeer en Waterstaat zou Nederland niet zo leefbaar geworden zijn als het nu is. De ontsluiting van stad en land en de beteugeling van onze oude vijand, “de stem van het water met zijn eeuwige rampen”, hebben grote invloed gehad op gebruik, beleving en toekomst van de droge en natte ruimte in ons land. De “ingénieur”, zoals ingesteld bij de oprichting van Rijkswaterstaat als ‘Bureau voor den Waterstaat’ op 24 mei 1798, had daarbij scherp oog voor technisch kunnen en technische kunstwerken. Velen van buiten de Waterstaat hebben sindsdien in woord en beeld vastgelegd hoezeer de scheppende kracht van de ingenieur het ruimtelijk-culturele kapitaal van ons land heeft verrijkt. De ingenieur zelf leek er tamelijk nuchter onder te blijven. Werd hij of zij immers niet vooral aangesproken op strekkende meters asfalt, spoorlijnen en veilige dijken? Heeft de ambtenaar van Rijkswaterstaat überhaupt wel iets van doen met zo’n caleidoscopisch begrip als ruimtelijke kwaliteit?

Eerst zien, dan geloven

Onder het motto ‘eerst zien, dan geloven’ kwam in november 2001 een groep van ruim vijftientig medewerkers van Rijkswaterstaat bij elkaar in de Euromast van Rotterdam. Met als doel om aan de hand van verschillende projecten elkaar de spiegel voor te houden. Is het allemaal functioneel, degelijk en prijsbewust wat de klok slaat of gaan de activiteiten van het ministerie ook over identiteit, schoonheid, plezier en vrijheid? Wat is eigenlijk de bijdrage van het ministerie aan de ruimtelijke kwaliteit van ons land?

Na een dag discussiëren aan de hand van vijftien voorbeelden is het antwoord: VenW doet ook aan ruimtelijke kwaliteit, zij het met enige schuchterheid. Als er één onderdeel van de rijksorganisatie is die via concrete uitvoeringsactiviteiten kan bijdragen aan het realiseren van ruimtelijke kwaliteit, dan is dat wel het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Niettemin is dit departement zich hiervan nog te weinig bewust, laat staan dat ze zich daarvoor verantwoordelijk voelt.

Ruimtelijke kwaliteit is op deze dag vooral opgevat als verzameling waarneembare eigenschappen van een gebied. V&W activiteiten veranderen die objectieve gesteldheid. Door in te grijpen in de ruimtelijke orde van een gebied veranderen de eigenschappen of mogelijkheden van dat gebied. Een planner die op deze wijze te werk gaat is bezig met passen en meten. Je zou dat een “1+1=2” benadering kunnen noemen.

Ruimtelijke kwaliteit kan je echter ook opvatten als meer dan de som der delen. Dat zou je een “1=1=3” benadering kunnen noemen. Dan probeert de planner samen met anderen iets te bereiken dat meerwaarde toevoegt. Ruimtelijke kwaliteit, zo werd wel gesteld, is de uitkomst van een breed planvormingsproces, waarin ook Rijkswaterstaat zijn zegje doet, en waarin niet alleen verschillende gebiedsaspecten maar ook diverse maatschappelijke belangen aan de orde zijn. Soms gericht op de toekomst, zoals bij de verkenning naar veiligheid en leven met het water in het project Rivierenland, soms gericht op concrete analyse van belevingswaarden bij de aanleg van een nieuwe derde sluis bij de Beatrixsluizen in Nieuwegein. Maar ook heel praktisch als het gaat om de landschappelijke inpassing van een snelweg, zoals bij het project Routeontwerp A12. Zonder hierin direct de hand te zien van de Romeinse bouwheer Vitruvius, die zestig jaar voor Christus de kwaliteit van een bouwwerk beoordeelde op utilitas (bruikbaarheid), venustas (schoonheid) en firmitas (degelijkheid), hebben deze projecten van Rijkswaterstaat allemaal iets te maken met ruimtelijke kwaliteit. De stap van passen en meten naar het creëren van meerwaarde, is evenwel door Rijkswaterstaat nog nauwelijks gezet. Dat is een zoektocht naar verandering van de eigenschappen en functies van een gebied door een zodanige ruimtelijke ingreep dat het geheel meer wordt dan de som der delen.

Functie, vorm en tijd

Sinds de Vierde nota over de ruimtelijke ordening uit 1988 gaat ruimtelijke kwaliteit door het leven als de combinatie van gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. "Het gaat om functie, vorm en tijd. Allereerst de functie: net als de indeling van een huis moet ook de ruimtelijke structuur van ons land doelmatig zijn. Een hoge gebruikswaarde wordt bereikt als in elkaars omgeving gesitueerde functies elkaar niet hinderen maar ondersteunen. Dan de vorm: net als voor een gebouw geldt voor ons land als geheel dat het er goed uit moet zien. Aan de belevingswaarde van onze omgeving worden hoge eisen gesteld. Tenslotte de factor tijd. Voor een gebouw geldt dat het zo in elkaar moet zitten dat het een lange tijd mee kan én dat het in de loop van de tijd aangepast moet kunnen worden aan veranderende eisen. Als dat ook geldt voor de gebouwde omgeving is er sprake van een ruimte met toekomstwaarde", aldus de Vierde nota⁵.

Door ruimtelijke kwaliteit op deze manier op te vatten heeft de ruimtelijke planner een eigen belang geformuleerd. Niet alleen is de opdracht aan hem of haar om te streven naar zodanige ruimtelijke en ecologische condities dat de wezenlijke strevingen van individuen en groepen in de samenleving zoveel mogelijk tot hun recht komen en de diversiteit, samenhang en duurzaamheid van het fysisch milieu zo goed mogelijk worden gewaarborgd⁶. Ook is aan dit streven een leidmotief toegevoegd, namelijk dat van ruimtelijke kwaliteit of planologische meerwaarde. Een dergelijke promotie van 'afweiger' tot 'ontwerper' heeft zowel consequenties voor de wijze van kijken als voor de wijze van ingrijpen.

Op de eerste plaats is een geschikt analysekader nodig. Interessant is dat analytisch gezien de inherente spanning tussen maatschappelijke dynamiek en ecologische duurzaamheid de laatste tijd vooral verbonden wordt aan de zogenaamde "lagenbenadering"⁷. Deze lagenbenadering is in de Vijfde nota over de ruimtelijke ordening uitgewerkt. De ruimte is geanalyseerd in drie lagen: ondergrond, netwerken en occupatie. De ondergrond geeft de natuurlijke omstandigheden weer waarin ruimtelijke veranderingen optreden. De laag van de netwerken heeft betrekking op de lijnen en punten in de ruimte die tezamen de infrastructuur vormen. De occupatielaag omvat het fysieke patroon dat voortkomt uit het gebruik dat mensen maken van de ondergrond en de netwerken⁸. Ik kom daar straks nog op terug.

Op de tweede plaats is een helder en operationeel leidmotief voor interventies nodig. In de Vierde nota over de ruimtelijke ordening is dat de Vitruviaanse drie-eenheid. De Vijfde nota zet een stap verder. De vraag naar de criteria of dimensies die richting zouden kunnen geven aan ruimtelijk ingrijpen (de ruimtelijke interventies) van de planner, wordt in de Vijfde nota beantwoord door zeven kwaliteitscriteria te benoemen⁹. Deze zeven criteria zijn feitelijk te beschouwen als een verdere uitwerking van de oorspronkelijke drieslag van gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde.

⁵ Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Vierde nota over de ruimtelijke ordening, deel a: Beleidsvoornemen, Den Haag, 1988, blz. 9.

⁶ Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Oriënteringsnota ruimtelijke ordening, blz. 99, Den Haag 1974. Centraal staat het spanningsveld tussen enerzijds de wens vanuit 'de maatschappij' tot flexibiliteit, veranderlijkheid en aanpassingen aan allerlei ontwikkelingen op economisch en cultureel vlak. Anderzijds kan dit op gespannen voet staan met de behoefte/ noodzaak om die snelle ontwikkelingen binnen de randvoorwaarden te houden van hetgeen in milieukundig opzicht verantwoord is, dat wil zeggen geen te grote belasting vergt van de natuurlijke grenzen en hulpbronnen.

⁷ en de voorgangers daarvan zoals het cascoconcept en de strategie van de twee netwerken. Zie bijvoorbeeld: Rijksplanologische Dienst, Reisverslag van een expeditie langs twee netwerken; een toetsing van de strategie van de twee netwerken, Den Haag, 1997.

⁸ Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, "Ruimte maken, ruimte delen; Vijfde nota over de ruimtelijke ordening 2000/2020, Den Haag 2000, blz. 025.

⁹ In de Vijfde nota ruimtelijke ordening (Den Haag, 2000) wordt een nieuwe terminologie geïntroduceerd met de begrippenreeks: ruimtelijke diversiteit, economische en maatschappelijke functionaliteit, culturele diversiteit, sociale rechtvaardigheid, duurzaamheid, aantrekkelijkheid en menselijke maat (blz. 008), die op enigerlei wijze wel te herleiden zijn tot de drieslag gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde.

De ruimtelijke afweging en het eindresultaat dient door deze zeven kwaliteitscriteria te worden gelegitimeerd.

Van Zen tot matrix

Ruimtelijke kwaliteit is al enige tijd een veelbesproken thema in de ruimtelijke ordening. Niet alleen neemt de bezorgdheid over de kwaliteit van de leefomgeving toe, ook lijkt de aandacht voor kwaliteit verankerd in een sterke maatschappelijke onderstroom waarin steeds meer de nadruk ligt op de kwaliteit van het leven¹⁰. Maar dan: wat is kwaliteit eigenlijk?

Niet meer dan een vaag begrip dat uitdrukt hoe wij over de dingen denken, zoals Pirsig beweert?¹¹ Of, zoals iemand op de workshop enigszins wanhopig constateert: "alles is ruimtelijke kwaliteit!".

Daarmee verdwijnt het tussen de vingers door. Pirsig stelt dan ook dat iedereen vanuit zijn of haar eigen belevingswereld weet dat kwaliteit bestaat en dat kwaliteit van zaken herkend kan worden, maar dat een beschrijving of definitie van kwaliteit uitermate lastig is. De verleiding is dan ook groot om onbedoeld de spraakverwarring te versterken door de introductie van nieuwe reeksen van begrippen, zoals eigenlijk in de Vijfde nota ruimtelijke ordening is gebeurd. De zeven nieuwe criteria zijn geen vooruitgang ten opzichte van de oude drie van gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde.

Enige verheldering en concretisering wordt in navolging van eerdere studies¹² geboden door Habiforum met het rapport over "Kwaliteit in meervoud"¹³. Daarin wordt een nieuwe manier van werken in de vorm van een matrix gepresenteerd die bruikbaar zou kunnen zijn voor zowel het formuleren van ambities bij nieuwe plannen als voor het kunnen toetsen van bestaande plannen.

	Economische belangen	Sociale belangen	Ecologische belangen	Culturele belangen
Gebruikswaarde				
Belevingswaarde				
Toekomstwaarde				

Figuur 1: de matrix van Habiforum

Deze matrix is opgebouwd uit enerzijds de drie bekende begrippen van ruimtelijke kwaliteit en anderzijds de dominante belangen die in elk ruimtelijk plan en proces aan de orde zijn en afgewogen worden. Dat zijn economische, sociale, ecologische en culturele belangen. Een interessante benaderingswijze, die de weg vrijmaakt om te komen tot een gemeenschappelijke taal en betekenisgeving, en een methodiek om in de praktijk samen met belanghebbenden de belangrijkste aspecten van een ruimtelijk plan te verkennen. Feitelijk draait het daarbij vooral om het uitspreken en bespreken van wensen en opvattingen, bijvoorbeeld of iets mooi is, functioneel of aantrekkelijk. Dat kan snel leiden tot een Babylonische spraakverwarring. Doel (wederzijdse afstemming van samenleving en fysiek milieu) en kwaliteitscriteria worden daarbij vooral gezien vanuit de maatschappelijke orde of vanuit normatieve belangenconstellaties (en dus selectief geïnterpreteerd). Het risico hiervan is dat in de afweging de maatschappelijke dynamiek een te dominante rol kan gaan spelen ten opzichte van de ecologische duurzaamheid. Ondervangen zou moeten worden dat in een

¹⁰ Maarten Jacobs, Kwaliteitsdenken over morgen, Tijdschrift Stedenbouw en ruimtelijke ordening, 2000, nummer 5

¹¹ Robert M. Pirsig, Zen en de kunst van het motoronderhoud, 1974 en: Lila, een onderzoek naar zeden, 1991.

¹² Zie met name: Rijksplanologische Dienst, Ruimtelijk beter investeren, Den Haag 1996 en pogingen om de toekomstscenario's van het RPD-project Nederland 2030 te karakteriseren in een matrix over ruimtelijke kwaliteit. Ook: VROM-raad, Kwaliteit in ontwikkeling, Advies 026, Den Haag 2001

¹³ Pieter Hooimeijer, Henk Kroon en Joke Luttik, Kwaliteit in meervoud, uitgave Habiforum, Gouda 2001

dergelijke procedure de min of meer objectieve ruimtelijke voorwaarden en mogelijkheden op basis van de hiërarchie van lagen te weinig voor het voetlicht treden.

Naar een nieuwe matrix van waarden en lagen

Tijdens de voorbereiding van de workshop van november is hierover uitgebreid gedelibereerd. Zou er een andere uitweg zijn om kwaliteit te verbinden met de spanning tussen maatschappelijke dynamiek en ecologische duurzaamheid? Een benen-op-tafel-sessie met enkele leden van de Ruimtekoepel moest helderheid verschaffen. De vraag was: is het juist om kwaliteit stevast in verband te brengen met de grote diversiteit aan opvattingen, wensen en verlangens? Of is het verstandiger om de discussie over kwaliteit (in ieder geval in eerste instantie) toe te spitsen op de meer objectieve, waarneembare hoedanigheid of gesteldheid en eigenschappen van de gelaagde ruimte en de fysieke ingrepen daarin? Iets is nat of droog, er staan huizen of bomen of er loopt een weg of spoorlijn en dat zijn eigenschappen van een gebied die van invloed zijn op andere vormen van ruimtegebruik. Dat is een waarneming die los staat van een eventuele waardering. Ook biedt het zicht op de mogelijke hiërarchische samenhang tussen de lagen van de ruimtelijke orde in een gebied. Dat kan een nieuw normatief handelingsperspectief bieden voor ruimtelijke interventies, gebaseerd op de structuur en gelaagdheid van de ruimtelijke orde.

Ten behoeve van de workshop is daarom het accent gelegd op de min of meer objectieve en waarneembare eigenschappen van de gelaagde ruimte in een gebied in relatie tot de ruimtelijke kwaliteit van V&W activiteiten. In de plaats van de matrix van Habiforum is een nieuwe matrix gemaakt. Gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde zijn gekoppeld aan de lagenbenadering uit de Vijfde nota ruimtelijke ordening. Het debat richt zich daarmee vooral op de spanning tussen maatschappelijke dynamiek en fysieke stabiliteit. De natuurlijke omstandigheden van de ondergrond in ons land hangen sterk samen met hoogteverschillen en watersystemen. Deze laag kent een trage veranderingsdynamiek en stelt grenzen aan de gebruiksmogelijkheden, maar wordt wel door menselijk ingrijpen sterk beïnvloed. De netwerken van infrastructuur worden meestal in een relatief korte periode aangelegd en behouden dan eeuwenlang hun invloed op het ruimtegebruik. Veranderingen in de traditionele infrastructuur verlopen doorgaans vaak langzaam. Het gebruik kan evenwel razendsnel veranderen. De laag van de occupatie kent de grootste fysieke dynamiek, kijk maar naar de ruimtelijke spreiding van activiteiten in de afgelopen decennia en de toegenomen ruimtelijke vervlechting tussen stad en land.

De te gebruiken matrix kwam er dus als volgt uit te zien:

	Ondergrond	Netwerk	Occupatie
Gebruikswaarde			
Belevingswaarde			
Toekomstwaarde			

Figuur 2: matrix op basis van de lagenbenadering

De opdracht voor de workshop is hiermee: wat is de bijdrage van V&W activiteiten die ingrijpen in ondergrond, netwerk en occupatie, op de gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde van de gebieden waarin die ingrepen plaatsvinden? Kwaliteit dus vooral in termen van verandering van eigenschappen en mogelijke voorwaarden en minder in termen van waardering, belangenafweging en planologische meerwaarde. Voor de ingenieurs van Rijkswaterstaat blijft dat dichterbij huis. De effecten op de ruimtelijke kwaliteit worden in principe beter meetbaar, gezien vanuit het ruimtebeslag, de verschillende ruimtevrugnende functies en de fysieke mogelijkheden van de drie lagen. Schijnbaar

oeverloze praat sessies over mooi of lelijk of een belangenafweging tussen economie, maatschappij en milieu lijken daarbij vooralsnog niet nodig.

Enkele concrete voorbeelden

Tijdens de workshop staan twaalf voorbeeldprojecten van Rijkswaterstaat en drie van daarbuiten centraal¹⁴. Leden van de Ruimtekoeperel en projectdeskundigen scharen zich in verschillende groepjes rond posters van projecten, waarop in woord en beeld de kwintessens van elk project staat samengevat. De voorbeelden van buiten blijken maar weinig te trekken. Er zijn geen projectdeskundigen en de informatie is summier, hoewel er diverse interessante aspecten in zitten over flexibiliteit (tijdelijke, lichte stedenbouw in Vlissingen), verweving van functies (het cascoconcept in de Achterhoek) en dubbel grondgebruik (het milieutalud in Amersfoort). Opdracht is eerst maar eens kennis te maken met het "Verhaal" van elk project en op zoek te gaan naar de relatie met ruimtelijke kwaliteit. Dat Verhaal is als het ware een soort biografie, de beschrijving van de levensloop van elk project¹⁵.

Neem bijvoorbeeld het project Routeontwerp A12.

Dit project is aangekondigd in de Architectuurnota als 'grand project'. Een groot deel van de A12 gaat binnenkort op de schop. De vraag is welke oplossingen mogelijk zijn voor optimale landschappelijke inpassing. Architecten van naam en faam zijn gevraagd een visie te geven op de ontwerp opgave. Volgend jaar (medio 2002) wordt de ontwerp opgave in de markt gezet om te worden uitgewerkt. Eindresultaat moet zijn een ontwerp dat gebruikt kan worden bij planprojecten voor onderhoud, benutting en realisatie. Ook is er een koppeling gelegd met een nieuw idee voor modulaire geluidsschermen, die goedkoper zijn en meer architectonische samenhang en kwaliteit garanderen. De meningen over de bijdrage van dit project aan ruimtelijke kwaliteit blijken verdeeld te zijn. Positief is de aandacht voor de ruimere omgeving van de A12. Functioneel lijkt dit te worden ingevuld vanuit de beleving van de gebruiker van de A12. De toeschouwer vanuit het landschap lijkt niet aan bod te komen. Er liggen kansen om te komen tot evolutie van het wegconcept (van verbinding tussen A en B naar wezenlijk onderdeel van het landschap). Toch lijkt dit niet helemaal uit de verf te komen. De ambities liggen hoger dan de praktijk. Eigenlijk gaat de praktijk in dit project niet verder dan de meest passieve vorm van aandacht voor ruimtelijke aspecten. De voorgenomen ingrepen worden ingetekend, beschreven en beoordeeld op criteria als ruimtebeslag, versnippering en belevingswaarde. De uitwerking gaat niet verder dan de vraag hoe een ingreep met de minste schade in het bestaande landschap kan worden ingepast. Daarbij doet zich nog de paradoxale situatie voor dat een hogere belevingswaarde voor de automobilist op de A12 dreigt te worden afgeschermd door nieuwe geluidsschermen. Hier wrekt zich de regelgeving ten aanzien van geluid en de verkokering in bestuur en sectoren. Hoewel interessant qua opzet, wordt het project door de aanwezigen vooral gescoord in de hoek van belevingswaarden en de laag van de netwerken. Enige relaties met gebruikswaarden en toekomstwaarden enerzijds of effecten op de ondergrond en de occupatie anderzijds kunnen door de deelnemers maar moeilijk gedetecteerd worden. Een gemiste kans, zo lijkt het.

Een heel ander voorbeeld: de Biesbosch.

De rivier heeft meer ruimte nodig. Meer ruimte voor de rivier betekende vroeger minder ruimte voor andere vormen van ruimtegebruik. Nu wordt meer gezocht naar nieuwe coalities tussen rivier, landschap en functies. Dit project is een goed voorbeeld waarbij het niveau van passen en meten

¹⁴ de volgende projecten waren geselecteerd: Woonparken (AVV), Succesvol regionaal openbaar vervoer (AVV), Regionale en kleine luchthavens (BD), Belevingswaardeonderzoek (BD), Routeontwerp A12 (DWW), Delta in de toekomst (DWW), Verkenning ruimtelijke kansen (DWW), Honsbossche Zeewering (RIKZ), Schetsontwerpen Brak (RIKZ), Biesbosch (RIZA), Enkhuizerzand (RIZA), Meer dan een randmeer (RIZA). Van buiten het ministerie waren de volgende drie projecten aangedragen: De Werven Vlissingen (VROM/STIR), Milieutalud Amersfoort (VROM/project Stad en Milieu), Ruilverkaveling Achterhoek (LNV). In dit essay worden vanwege de leesbaarheid om praktische redenen slechts enkele voorbeelden van projecten genoemd. Voor de samenvatting van de projecten tijdens de workshop leze men het formele verslag, opgesteld door AGV.

¹⁵ In de navolgende projectbeschrijvingen is volledig gekoerst op informatie die beschikbaar is gesteld door medewerkers van Rijkswaterstaat voorafgaand of tijdens de workshop.

overstegen wordt in een ambitie om het geheel meer te laten zijn dan de som der delen. Doel van dit project is het maken van een ontwikkelingsconcept voor de Biesbosch, waarin een combinatie wordt gemaakt tussen rivierverruiming en herstel en versterking van de landschappelijke kwaliteit en samenhang van het gebied. In de uitvoering van het project is het landschap en het landschapsbeleid geanalyseerd op verschillende schaalniveaus. Ook is een beeld geschetst van gebruik, karakteristieken, koersen en bijzondere aandachtspunten voor toekomstige landschapsontwikkeling. En er is gekeken naar cultuurhistorie en aardkundige aspecten. De waterproblematiek is bestudeerd op mogelijke maatregelen, de efficiëntie daarvan en de technische aspecten. Samen hebben deze deelstudies een beeld opgeleverd van kansen, problemen en keuzen. Dat heeft geleid tot een ruimtelijk ontwikkelingsconcept, waarbij zowel ruimte voor de rivier gemaakt wordt en een impuls gegeven wordt aan de ruimtelijke kwaliteit. De ruimte is hierbij opgevat als voorwaardenstellend en voorwaarden-scheppend. Dat is een benadering die de ruimte ziet als integrale ontwerp-opgave en die inzicht geeft in wat verstandig is en wat onverstandig bij ruimtelijke interventies. Anders dan bij het project over de A12 is hierbij naar de mening van de deelnemers aan de workshop wel nadrukkelijk gekeken naar de drie waarden en de drie lagen. Geconstateerd wordt dat de belevingswaarde nog wel uitgebreider aan bod zou kunnen komen. In de afweging van gebruikswaarden lijkt bovendien de landbouw een beetje het onderspit te delven. Waarschijnlijk is dat onderdeel van het afwegingsproces, waarbij het geheel van verschillende waarden en functies (waarbij sommigen misschien een veer moeten laten) meer is dan de som der delen.

Een min of meer vergelijkbare benadering heeft opgeld gedaan bij bijvoorbeeld de projecten Enkhuizerzand en Randmeer Noordoostpolder. Bij het Enkhuizerzand gaat het vooral om de vergroting van de bijdrage van het IJsselmeergebied aan biodiversiteit op een manier die recht doet aan alle functies en ontwikkelingen die in de omgeving spelen. Door accent te leggen op de probleemverkenning (en niet gelijk aan oplossingen te denken) en door een goede organisatie van het proces (waarmee breed draagvlak verworven is) heeft dit geleid tot een gedragen plan en een grotere ruimtelijke kwaliteit. Het domino effect dat ontstond omdat de vaargeul moest worden uitgediept en het zand bruikbaar bleek voor de planalternatieven, gaf overigens een niet mis te verstane positieve impuls aan het project.

Ook bij het Randmeer Noordoostpolder is nadrukkelijk gekozen voor een ontwerp-opgave en niet voor een inpassingvraagstuk. Het is een integrale verkenning waarin aandacht is voor water en veiligheid, herstel van cultuurhistorie, ontwikkeling van landschap en natuur, kansen voor recreatie en woningbouw en dergelijke. De historische structuur van de ondergrond is leidmotief voor de basisontwerpen. Bij de netwerkenlaag wordt vooral accent gelegd op de laagdynamische netwerken van water en ecologie. Qua occupatie biedt een randmeer nieuwe kansen voor meervoudig ruimtegebruik. De belevingswaarde neemt toe, onder meer omdat Zuiderzeestadjes weer aan het water komen te liggen. Verder is de toekomstwaarde verbeterd omdat door deze ontwikkelingen de regionale economie verbreed kan worden.

Tot slot het voorbeeldproject Woonparken, waarin het proces centraal staat. Dit project tracht bij uitstek ruimte als integrale ontwerp-opgave te zien. De kern is dat verkeersplanologen en stedenbouwkundigen op VINEX-locaties samengebracht worden om samen te ontwerpen aan duurzaam stadsverkeer. Ruimtelijke kwaliteit dus door goede verkeersinpassing. Nu blijken veel VINEX-locaties zo te zijn ingericht dat ze eerder autogebruik bevorderen dan afremmen. Dat kan beter, vooral ook door de rol van de verkeersplanoloog in het proces te versterken. De gebruikswaarde van de infrastructuurnetwerken blijkt echter naar de mening van de deelnemers aan de workshop vaak een sluitpost te zijn in het stedenbouwkundig ontwerp. Op tijd een duidelijke keuze maken voor openbaar vervoer blijkt bovendien in de praktijk vaak moeilijk te financieren. Ook komt de beleving van de bewoner niet of veel te laat in beeld. Met de gemeente Houten als referentie zou meer haalbaar moeten zijn ten aanzien van de lokale integratie van verkeer en ruimte. Het blijkt dat de hoge ambities bij de start van ontwerpprocessen geleidelijk verwateren. Een integrale aanpak klinkt mooi, maar stelt weinig voor als aan het einde van de rit vooral door druk vanuit de markt weinig overblijft van de beoogde duurzame ontwikkeling. Vertrouwen, visie, helderheid en vasthoudendheid lijken belangrijke aspecten die bijdragen aan succesvolle samenwerking. Een slim en creatief ontwerp, zodat functies een juiste en samenhangende plaats krijgen in een groter geheel, is overigens ook heel belangrijk.

Rode draad

Vijftien projecten en verschillende discussierondes en plenaire sessies later zegt iedereen dat het een nuttige en plezierige dag is. Na een wat moeizame start die dinsdag in de Euromast, wordt aan het slot gesproken van een succes. Moeizaam omdat iedereen even moet wennen aan de gekozen invalshoek en de nieuwe matrix. Succesvol omdat – op de eerste plaats – het gesprek met elkaar over deze materie zeer wordt gewaardeerd. Hoewel de projecten zeer verschillend zijn en de informatie soms oppervlakkig, is veel van elkaar geleerd. Van visie tot beleid, van alternatieven tot optimale ontwerpen en van uitvoering tot meten en evaluatie, het is allemaal aan de orde gekomen. Uiteraard zijn daarbij aan het slot van de dag bij de plenaire terugkoppeling ook enkele eerste voorzichtige conclusies geformuleerd. De nieuwe matrix blijkt een handig hulpmiddel maar mag geen dwangbuis worden. Het valt op dat nauwelijks over de matrix zelf is gediscussieerd. Dat betekent dat de aanwezigen goed met de matrix uit de voeten kunnen. Zowel analytisch als methodisch is deze matrix dus een goede zet geweest. Ik noteer verder nog drie belangrijke conclusies c.q. opgaven als rode draad van deze dag.

Op de eerste plaats: leren is proberen.

De bereidheid en nieuwsgierigheid bij allen om breder te denken dan het sectorale vakgebied is groot. Het decor wordt daarbij gevormd door de paradigmawisseling in het verkeer en de waterstaat. Van mobiliteit terugdringen naar mobiliteit mag en van vechten tegen water naar meebewegen met het water, inclusief nieuwe ambities richting samenleving. Dat brengt ook een nieuwe vocabulaire met zich mee met nog onwennige termen als vrijheid, identiteit en genieten. Gebruik de ruimte die hierdoor ontstaat om te experimenteren. Het maken van plannen – in de zin van alternatieve ruimtelijke voorstellen omtrent de mogelijke, toekomstige ruimtelijke inrichting en dito functioneren – is bij uitstek het middel voor dit type experimenten in het kader van het werken aan ruimtelijke kwaliteit.

Op de tweede plaats: kwaliteit is meer is dan de som der delen.

In de workshop stond centraal de definitie van ruimtelijke kwaliteit in relatie tot de lagenbenadering. Zo is het ook bewust ingestoken. De aandacht voor processen, actoren (burgers!?) en communicatie (“wie beslist eigenlijk?”, riep iemand) is hierdoor onderbelicht gebleven. Onderstreept werd wel dat kwaliteit de uitkomst is van planvormingsprocessen. Blijf dus niet blind voor de belangen maar ontrafel ook niet te ver omdat kwaliteit dan in de mist van cijfers, lidwoorden en grijze middelmaat verdwijnt. Maar maak van kwaliteit ook geen sluitstuk. Om te komen tot ruimtelijke kwaliteit in de zin van een mooie, betekenisvolle, adequate, houdbare ruimtelijke inrichting is een goed besluitvormingsproces een noodzakelijke randvoorwaarde. Het is echter niet zo dat een goed proces, waarin iedereen is gehoord en op adequate wijze met alle relevante belangen is rekening gehouden, zonder meer tot ruimtelijke kwaliteit zal leiden. Eindeloos “polderen” kan de zaak ook dood slaan.

Op de derde plaats: een goed plan verleidt.

Verrassend is dat de natte waterstaat in dit opzicht verder lijkt te zijn dan de droge tak. Misschien is dat omdat bij de natte projecten van meet af aan verschillende disciplines betrokken zijn, misschien is het omdat water zich gewoonlijk niets aantrekt van hekken of misschien is het de fase in de beleidscyclus, waarin nat nu een voorsprong heeft op droog omdat eerder tegen de grenzen van het oude beleid is aangelopen. Voor de natte projecten bleek het analysekader daardoor voldoende houvast te bieden. Omdat die projecten meer integraal zijn, kon makkelijker geswitcht worden tussen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde en de ondergrond, het netwerk en de occupatie. Ook konden daardoor de onderlinge relaties in de matrix eenvoudiger benoemd worden. Bij de droge projecten bleek dit allemaal wat lastiger. Let er op dat hoe meer mensen zich herkennen in en verleidt worden door een plan, hoe eenvoudiger het wordt om uit te voeren.

Een nieuwe rol voor V&W?

'Explicitering' was de opdracht van deze eerste fase van het project, oftewel "wat is de bijdrage van V&W activiteiten aan ruimtelijke kwaliteit?" Die inzichten kunnen worden benut bij de omvangrijke (nieuwe) inrichtingsvraagstukken waarmee het departement nu en in de nabije toekomst zal worden geconfronteerd.

Belangrijk moment in deze fase is een workshop met de zes deelnemende instituten geweest. Doel was bestaande interpretaties van het concept ruimtelijke kwaliteit op basis van concrete voorbeelden te inventariseren. De besproken voorbeeldprojecten hebben stof genoeg opgeleverd voor een vervolg. Die volgende stap in het programma is operationalisering.

Voor Rijkswaterstaat lijkt hiermee het moment rijp om een nieuwe plaats en rol te verwerven in de ruimtelijke arena. Niet in de laatste plaats geprikkeld door het 'ruimte voor water' paradigma, zoals dat zich momenteel aftekent binnen het waterbeleid en waterbeheer, maar ook door de nadruk in het NVVP op maatwerk, gebiedsgerichte aanpak en de kwaliteit van de leefomgeving. Een rol voor V&W met meer profiel door scherp in beeld te krijgen op welke wijze de V&W activiteiten bijdragen aan de integrale ruimtelijke kwaliteit van ons land. Het is dan ook verheugend om te merken dat binnen dit ministerie het begrip ruimtelijke kwaliteit steeds vaker opduikt. Dat sluit goed aan op de gekozen hoofddoelstelling van het Nationaal Verkeer en Vervoerplan om aan iedereen een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoersysteem aan te bieden, waarvan de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel. Kwaliteit is daarbij meer dan alleen passen en meten of een garantie voor gemiddelde trajectsnelheid, adequate waterberging of voldoende knooppunten. Kwaliteit gaat ook over de relatie met overig ruimtegebruik en de effecten van ingrepen. Dat biedt vervolgens ook een handreiking richting waardering en belangenafweging: is het economisch doelmatig, sociaal rechtvaardig, mooi, waardevol, aantrekkelijk, overzichtelijk en ook duurzaam? Dat voegt een nieuwe dimensie toe aan het vak van Verkeer en Waterstaat. Een operationeel concept ruimtelijke kwaliteit kan goede diensten verrichten bij integrale planvormingsprocessen binnen het beleidsveld van Rijkswaterstaat.

Toch lijkt op de keper beschouwd zo'n tweede stap naar operationalisering op dit moment te vroeg. Beter lijkt het om nog een keer zo'n ronde te doen, maar dan met minder projecten en meer diepgang. Ook zou dan meer de stap gezet kunnen worden van fysieke eigenschappen naar waarden en belangenafweging. Dat opent bovendien de deur om andere partijen binnen en aan het woord te laten. Een dagje zoals dit met een stuk of drie, vier projecten en een stuk of wat belangengroepen (VROM, EZ, LNV, een waterschap, een Regionale Directie, een ANWB) lijkt mij de meest geëigende route voordat tot verdere operationalisering wordt overgegaan. Daarbij kan de matrix van waarden in relatie tot de gelaagde ruimte (ondergrond, netwerk, occupatie) een zeer bruikbare rol vervullen.

Tot slot: als er één onderdeel van de rijksorganisatie is die via concrete uitvoeringsactiviteiten kan bijdragen aan het realiseren van ruimtelijke kwaliteit, dan is dat wel het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Niettemin is dit departement zich hiervan nog te weinig bewust, laat staan dat ze zich daarvoor verantwoordelijk voelt. Dit in weerwil van de handtekening van de minister van Verkeer en Waterstaat onder nota's zoals de Architectuurnota, de Nota Belvédère, de Vijfde Nota en zo verder. Ik zou zeggen: grijp je kans.

Interview Francine Houben

Verslag interview met mw. ir. F.M.J. (Francine) Houben
Delft, 19 november 2001

Mobiliteitssthetiek

'Weet je dat tegenwoordig 85 procent van de mobiliteit zich in de auto afspeelt?' Zo begint Francine Houben het interview, dat een uur lang boeiend materiaal op zou gaan leveren. Francine Houben is parttime hoogleraar Mobiliteitssthetiek aan de TU Delft en tevens directeur van architectenbureau Mecanoo. Zij ontwikkelde een *experts opinion*, een esthetische dimensie op mobiliteit en de beleving vanaf de snelweg. Het gaat hierbij om de beleving van het landschap vanaf de snelweg ('aanzicht'). Dit is iets anders dan het aanzien van de snelweg vanuit het landschap ('uitzicht'), hoewel dit ook een zeer interessante kwestie is.

AGV Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer interviewde haar in opdracht van de Ruimtekoepel Rijkswaterstaat in het kader van het werkatelier 'Ruimtelijke kwaliteit in relatie tot Verkeer en Waterstaat-activiteiten'.

Volgens Houben werd afgelopen decennia mobiliteit vooral gezien als iets tussen wonen, werken en recreëren. *'Tegenwoordig is mobiliteit echter een wezenlijke tijdsbesteding van waaruit je je eigen stad, je eigen land en ook je eigen landschappen ervaart. Het gevoel van volheid dat de Nederlander daar schijnbaar bij ervaart heeft niet alleen te maken met de steden en het opsouperen van het landschap, maar met name hoe hij of zij vanuit de mobiliteit (vanaf de snelweg en vanuit de trein) de eigen regio, het eigen land ervaart.'* Corridor-ontwikkeling waarbij snelwegen als het ware ingepakt worden is dan ook een concept dat Houben volledig afwijst. Zij is hier ronduit tegenstander van. De enige invulling die deze bevlogen architecte wil geven aan het begrip corridor is wanneer de reis meer als een route beschouwd wordt. *'In principe kun je in Nederland drie à vier grote routes beschouwen. Door die routes een naam te geven, bijvoorbeeld de Erasmusroute van Amsterdam via Antwerpen naar Parijs, de Louis Couperusroute van Amsterdam richting het noordelijk Ruhrgebied en de Rembrandtroute van Amsterdam richting het zuidelijk Ruhrgebied (zie figuur)¹⁶, worden ze meer een culturele of identiteitsopgave. Want waarom zouden ze eigenlijk A12 of A4 moeten heten?...'*, vraagt zij zich dan ook hardop af.

'Het ontbreken van een visie wordt door steeds meer mensen gevoeld', aldus Houben. Zij ervaart dan ook een enorm breed draagvlak binnen onder andere bestuurlijk Nederland voor de mobiliteitssthetiek zoals zij die ontwikkeld heeft. Bij mobiliteitssthetiek gaat het om het behoud van panorama's vanaf de snelweg. Daarbij gaat het er niet om de mensen continu te amuseren, maar om het aanwijzen van panorama's die men als waardevol ervaart. *'En dan gaat het echt over kilometers, dus niet een paar honderd meter. Praten bij zo'n plek over de vraag: houden we dat open of niet? Dat is namelijk onderdeel van je identiteit. Het aanwijzen van panorama's kan namelijk gewoon een beslissing zijn. (...) Het is dus belangrijk om er een visie op te ontwikkelen, want als je namelijk niet uitkijkt dan heb je straks 'n versnipperd... nix. Je hebt gewoon: net nix'*, betoogt Houben met vuur.

Op de vraag wat volgens haar leidend zou moeten zijn in het licht van gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde, antwoordt zij dat *'bij de infrastructuur of netwerklaag de aandacht altijd sterk bij de gebruikswaarde is gelegd met aspecten als veiligheid en dergelijke. (...) Als je dan op zoek bent naar nieuwe concepten, dan kun je bijvoorbeeld zeggen: nu wil ik idioot veel aandacht voor belevingswaarde en/of toekomstwaarde. En laten we daarna eens kijken hoe die drie vervolgens bij elkaar komen. Welke nieuwe invalshoeken of inzichten ontstaan er? (...) 'Hierdoor ontstaat een*

¹⁶ Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1999), Architectuur en de openbare ruimte. De dynamische delta 2. Bijdrage Francine Houben: *Ingenieurskunst en mobiliteitssthetiek*.

completer en genuanceerder beeld van (de betekenis) van die drie ingangen: gebruiks-, belevings-, en toekomstwaarde. Dat is dus de weg die ik verkies bij de Mobiliteitsesthetiek: het doorontwikkelen op belevingswaarde door het neerleggen van nieuwe concepten'. Het achterliggende idee is dus dat daarmee de inrichting en beleving vanaf de snelweg makkelijker bespreekbaar wordt voor bestuurders, diensten stedenbouw ontwerpers et cetera.

Nieuwe definities

Tegelijkertijd is Francine Houben in opdracht van Rijkswaterstaat ('Wegen naar de Toekomst') met een studie bezig waarbij de vraag centraal staat hoe je vanaf de snelweg op steden kijkt. Ten behoeve hiervan is een eigen rondje Randstad gedaan waarbij met name de afslagen geanalyseerd zijn. Ook bij deze studie is het belangrijkste doel om zaken bespreekbaar te maken. Hiervoor is het noodzakelijk om een gemeenschappelijk begrippenkader te ontwikkelen. Houben haakt hierop in en vervolgt: *'We zijn nu dus bezig om nieuwe begrippen te definiëren, bijvoorbeeld the road-scape, the verge-scape en de the field-scape. Deze begrippen hebben een esthetische dimensie of belevingsdeel. Het gaat dan over wat je op de weg beleeft, wat er in de berm gebeurt en wat je in het veld ziet.'* Door deze nieuwe manier van kijken - gevat in nieuwe definities - wordt het voor bestuurders en besluitvormers mogelijk preciezer aan te duiden en met elkaar te bespreken wat en waar de belevingsproblemen zich afspeelen. Het rapport zal zomer 2002 gereed komen.

Meetbaarheid?! ...

Wanneer gevraagd wordt naar objectiveerbaarheid van zaken als mobiliteitsesthetiek en ruimtelijke kwaliteit zegt Francine Houben: *'Zoals het belang dat gehecht wordt aan mooie architectuur en goede stedenbouw is mobiliteitsesthetiek een gedachtengoed dat bij draagt aan ruimtelijke kwaliteit. (...) Het is gewoon belangrijk dat je er kennis over opbouwt, er voorstellen over doet en dat het bespreekbaar en inzichtelijk wordt. (...) Je probeert dat gedachtengoed te incorporeren. En als Mobiliteitsesthetiek over vijf jaar niet meer nodig is omdat het voldoende tussen de oren zit, dan kun je dat afbouwen en ben ik blij dat ik heb kunnen bijdragen aan het maken van een mooier stukje Nederland'*, aldus Houben.

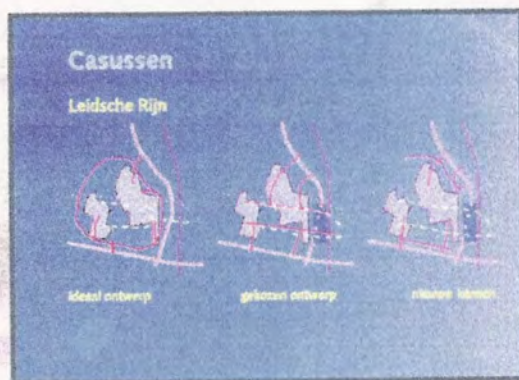
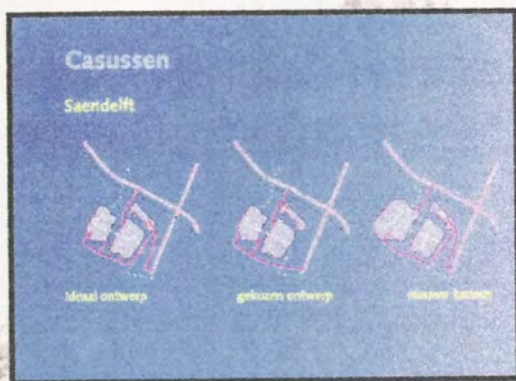
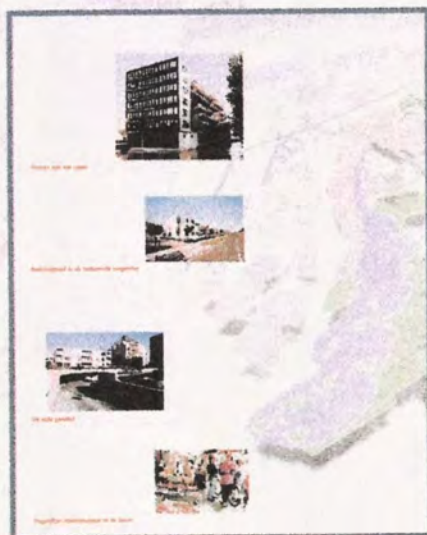
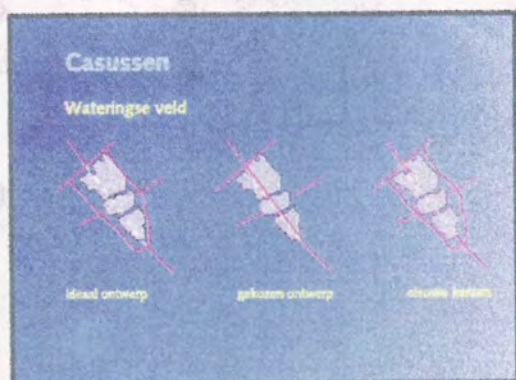
Duidelijk wordt dat mobiliteitsesthetiek en ruimtelijke kwaliteit volgens haar niet kwantificeerbaar zijn. *'Het is natuurlijk niet echt meetbaar te maken. Maar je kunt in ieder geval proberen het op z'n minst bespreekbaar maken. Door lijstjes met criteria te maken en te rationaliseren: bijvoorbeeld door inzichtelijk te maken hoeveel afslagen er zijn, of de vraag te beantwoorden: wat zie je nou?'* Het ontwikkelen binnen het concept van mobiliteitsesthetiek van de zes typen landschappen c.q. panorama's ten behoeve van bijvoorbeeld bedrijventerrein-beleving vanaf de snelweg, is een poging om aan de hand van typologieën beter bespreekbaar te maken wat men nu daadwerkelijk wil. De zes typen die bedacht zijn lopen uiteen van maatschappelijke panorama's tot extreem stedelijk en alles daar tussenin. Houben vervolgt: *'Zo'n bestuurder of directeur Stadsontwikkeling kan door gebruik te maken van een bepaalde typologie veel makkelijk aanduiden wat hij bedoelt bij de ontwikkeling van een stuk grond.'*

Regie

Volgens Houben wordt de regie voor ruimtelijke kwaliteit op hoofdlijnen gevoerd door de overheid. *'Ten behoeve van de regie op bijvoorbeeld ruimtelijke kwaliteit heb ik in mijn studie over panorama's stappen ontwikkeld die zowel gelden voor de maatschappelijke panorama's als de stedelijke en hoogbouwpanorama's. De rijksoverheid moet de randvoorwaarden geven waar iets - weliswaar op globaal niveau - wel of niet zou moeten kunnen. En vervolgens is het aan de lokale overheden om dat te fine-tunen en verder in te vullen.'* Op het grote schaalniveau zou de rijksoverheid een voorwaardenscheppend beleid moeten voeren om daarmee de ondergrens van ruimtelijke kwaliteit te garanderen. *'Nederland is heel erg lelijk aan het worden'*, betoogt Houben, *'dat komt onder andere doordat kleine gemeentes grote stukken grond ontwikkelen in het gebied dat je eigenlijk beschouwt als*

gebied ten behoeve van bijvoorbeeld panorama's of landelijke gebied. Die kleine gemeentes zijn het meest kwetsbaar op dit moment. De grote steden daarentegen doen het op dit moment niet zo slecht met hun visies, hun verdichting.' En zij vervolgt: 'Kijk, ik ben geen politica en het enige wat ik wil doen is juist via mijn analyses aan bestuurlijk en inrichtend Nederland duidelijk maken waar het mis gaat. Ik kan bijvoorbeeld laten zien dat het mis gaat bij a) de kleine gemeentes langs de snelweg en b) bij de benzinestations in het landelijk gebied'.

Op de vraag of het wellicht dan handig is om een soort Wegen-bouwmeester in het leven te roepen zoals de Rijksbouwmeester of de NS-bouwmeester, om zorg te dragen voor de waarborging van de ruimtelijke kwaliteit bij snelwegen op hoofdlijnen, is Houben duidelijk: *'Het lijkt mij geen slecht idee daar voor de korte termijn een visie voor te ontwikkelen. Er is op dit moment namelijk een enorme behoefte om van die kant de ruimtelijke ordening te bekijken.'* Waarop de interviewer besluit met *'en wie het weet mag het zeggen'*. De enige reactie die voor de visionaire architect Francine Houben overblijft, is een bescheiden glimlach...



Het ontwerpen van nieuwe stadsdelen binnen de VINEX-randvoorwaarden is in de eerste plaats werk voor stedenbouwkundigen. De verkeersplanoloog heeft evengoed een opdracht te vervullen.

Ruimtelijke kwaliteit door goede verkeersinpassing.

Drie ontmoetingspunten:

- De keuze van de locatie
- Het bepalen van de hoofdstructuur
- De inrichting van de ruimte

Casussen:

- Wateringse Veld
- Leidsche Rijn
- Saendelft
- Enschede
- Eindhoven

Steden die lang meegaan (AVV)

Inhoud

Het project maakt onderdeel uit van de CROW-reeks 'Platform voor duurzaam stadsverkeer' met in het verlengde daarvan en hier vermeldenswaardig het project 'Markt voor woonparken': acceptatie van diverse woonmilieus die zich onder meer van elkaar onderscheiden door het aangeboden parkeerareaal. Bij 'Steden die lang mee gaan'¹⁷ staat het proces centraal. Meerdere disciplines, onder meer verkeersplanologen en stedenbouwkundigen worden op Vinex-locaties samengebracht met als doel het samen ontwerpen.

In veel Vinex-locaties zijn oplossingen gekozen die het autogebruik eerder bevorderen dan beperken. Het ontbreekt aan een duidelijke keuze voor de prioriteit van het openbaar vervoer. De oplossingen zijn dan zogenaamde 'en-en' oplossingen: en een auto en openbaar vervoer. Na het doel van verkeer en vervoer te hebben beschreven: beperking en geleiding van de (auto)mobiliteit, wordt de operationalisering van het doel aangepakt. Operationalisering leidt tot het afwegingskader, neer te zetten door het beleid, met als onderdelen onder andere: de ontwerpniveaus, de disciplines, het planproces, de planinhoud en de actoren binnen de VINEX-arena. Het kader wordt daarbij beheerst door de wens van een duurzame ontwikkeling van de Vinex-locaties. De rol van de verkeersplanoloog binnen het ontwerpproces komt aan bod, zo ook de onderlinge relaties tussen de ontwerpniveaus. Daarbij krijgt het tweede niveau van de structuur bijzondere aandacht als zijnde cruciaal voor het ontwerpproces.

Ruimtelijke aspecten

Het project is bij uitstek te definiëren als een project waarbij ruimte als object (een integrale constellatie) gezien wordt. Het project is begonnen met de uitdaging verkeer en vervoer en ruimte optimaal te integreren. Ruimtelijke kwaliteit dóór goede verkeersinpassing. Het project laat zien dat van de aanvankelijk hoge ambities na verschillende onderhandelingsrondes in de praktijk, waarbij de projectontwikkelaar - financier harde eisen stelt, veel minder overblijft. Ruimtelijke kwaliteit moet toch inboeten door overwegingen van financiële aard.

Producten

- Brochure van CROW: Platform voor duurzaam stadsverkeer, deel I "Steden die lang meegaan" (ontmoeting van verkeersplanologen met stedenbouwkundigen op VINEX-locaties; en deel 8 "Markt voor woonparken".
- Presentatie van Cees Harteveld, AVV, "Verkeer en vervoer op VINEX-locaties", met tekeningen van ontwikkeling van plannen door de tijd heen en de uiteindelijke praktijksituatie

¹⁷ Tijdens het werkatelier is dit project ingebracht onder de naam Woonparken.

Succesvol regionaal openbaar vervoer (AVV)

Ruimtelijke kwaliteit in relatie tot Verkeer en waterstaat activiteiten



Voor herinrichting

De hoogwaardigheid van het openbaar vervoer wordt niet alleen afgemeten aan de technische hoogstandjes binnen het vervoersysteem, maar vooral ook aan de aansluiting die het vindt in het alledaagse leven van de mens en de omgeving waarin die mens zich begeeft.

De tramlijn in Straatsburg heeft een duidelijk structurerende werking, mede doordat tegelijkertijd met de ontwikkeling van de tramlijn ook de binnenstad is heringericht. De stedelijke omgeving in de buurt van de tram straalt rust uit; het is een prettige leefomgeving.



Ruim baan voor OV



Buikplein



Na herinrichting



Hoogwaardige haltes



Inpassing in oude binnenstad

Wat maakt openbaar vervoer wel of niet succesvol?

OV op een zodanige manier inpassen dat het 'succesvol' wordt.

Openbaar vervoer versterkt een mooie omgeving.

OV kan bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit.

Succesvol regionaal openbaar vervoer (AVV)

Inhoud

Doel van het project Succesvol regionaal openbaar vervoer was kennis vergaren over hoe succesvol openbaar vervoer te realiseren. Met succesvol wordt bedoeld: meer reizigers, maar ook een mooie omgeving, mooiere binnenstad door goede inpassing van (openbaar) vervoer in de ruimte. AVV heeft in 1997 en 1998 verschillende Europese steden onderzocht. Wat maakt openbaar vervoer wel of niet succesvol?

Rolpatroon

Voor AVV was dit een onderzoek in het kader van kennisontwikkeling. Hoe kunnen we in Nederland naar succesvol openbaar vervoer toewerken?

Plaats

Het project hoort met name thuis in de fase van de probleemoplossing, beleidsvormende fase: totstandkoming visie, nemen beslissingen en het vasthouden daaraan.

Ruimtelijke aspecten

Deze casus hangt tussen ruimte als dynamische context en ruimte als object in. Er is een duidelijke functie die moet worden ingepast: OV moet op een zodanige manier een plaats krijgen dat het 'succesvol' wordt. Afstemmen van functies op elkaar (dynamische context). Openbaar vervoer versterkt een mooie omgeving. Omgekeerd (meer ruimte als object): bij vernieuwing van een binnenstad moet het ontwerp zo zijn dat het OV de juiste plaats krijgt in het geheel: door slim en creatief te ontwerpen vormt het OV mede de ruimtelijke kwaliteit.

Product

Twee rapporten, die zijn samengevat in:

Roelof I.Th. Koolen (AVV), Successful public transport in urban regions: a European study on policy and practice

Regionale en kleine luchthavens (BWD)

Ruimtelijke kwaliteit in relatie tot Verkeer en waterstaat activiteiten



In de studie wordt een 'Gereedschapskist' opgesteld met een inventarisatie van mogelijkheden om in concrete gevallen ruimtelijke kwaliteit te optimaliseren. Deze gereedschapskist dient enerzijds als handreiking aan de regionale overheden, anderzijds als kader voor de analyse van de mogelijke bestuurlijke en juridische besluitvormingsarrangementen.

Op kaartmateriaal is tijdens een workshop een fictieve regionale en kleine luchthaven getekend in een omgeving waarin allerlei ruimtelijke bezwaren en mogelijkheden aanwezig zijn.

Regionale Luchthaventerreinen
 Kleine Luchthaventerreinen
 Militaire Luchthaventerreinen met burgermedegebruik

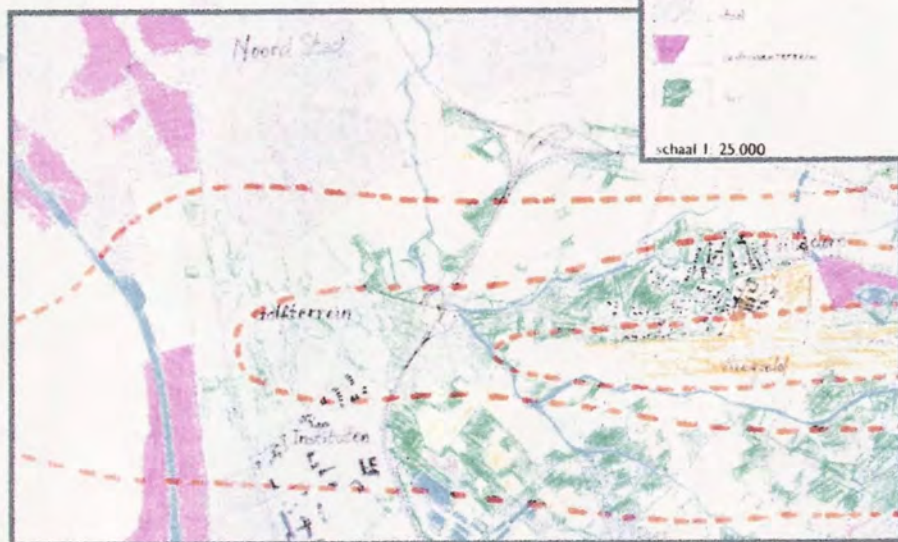
De maatschappelijke ontwikkelingen en de ontwikkelingen in de luchtvaart geven nu aanleiding tot het opstellen van nieuw beleid. Er is daarom gestart met de voorbereiding van nieuwe regelgeving voor de regionale en kleine luchthavens (RRKL).



LEGENDA

- Regio's: regionale luchthavens
- Regio's: kleine luchthavens, op kleine schaal
- Luchthaven
- Luchthaventerreinen

schaal 1:25 000



Regionale en kleine luchthavens (BWD)

Inhoud

Het beleid voor de burgerluchtvaart in Nederland op de regionale en kleine luchtvaartterreinen en de militaire terreinen met burgermedegebruik is eind jaren tachtig vastgelegd in de Planologische Kernbeslissing Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). De maatschappelijke ontwikkelingen en de ontwikkelingen in de luchtvaart geven nu aanleiding tot het opstellen van nieuw beleid. Er is daarom gestart met de voorbereiding van nieuwe regelgeving voor de regionale en kleine luchthavens (RRKL) als opvolger van het SBL, waarvan de rechtskracht eind 2003 verloopt. Het nieuwe beleid zal zijn gericht op de regionale en kleine luchtvaartterreinen en het burgermedegebruik op de militaire luchtvaartterreinen. Het kabinet streeft hiermee naar een duurzame samenleving, waarin een evenwicht bestaat tussen economische ontwikkeling, bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Voor dit streven wil het kabinet de volgende beleidsdoelstellingen bereiken:

- decentralisatie van de besluitvorming over de regionale en kleine luchthavens naar de provincies. Het kabinet is namelijk van mening dat besluitvorming op het niveau moet plaatsvinden waar de lusten én lasten worden gevoeld en waar deze integraal tegen elkaar kunnen worden afgewogen;
- begrenzing van de milieuruimte door het invoeren van een 'milieuplafond' (standstill). Het kabinet is van mening dat een toename van de milieuhinder in Nederland moet worden voorkomen en dat ook de regionale en kleine luchtvaart hier hun bijdrage aan moeten leveren. De standstill zal gelden voor geluid, CO₂-uitstoot en op de regionale velden ook voor externe veiligheid;
- het formuleren van verbeteringsmogelijkheden en kansen gericht op de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit nabij de regionale en kleine luchthavens;
- het aangeven van het kader voor het burgermedegebruik van militaire luchtvaartterreinen en de aanwijzingsbesluiten voor Lelystad fase 2 en Maastricht.

De doelstelling over ruimtelijke kwaliteit staat hieronder nader toegelicht. Het RRKL regelt vooral bestuurlijke veranderingen en die insteek is ook gekozen voor het onderdeel ruimtelijke kwaliteit. Er wordt een beschouwing gehouden over de wijze waarop de besluitvorming door de provincies kan worden vormgegeven, zodat de provincies in de toekomst integraal ruimtelijk beleid rondom de luchthavens kunnen voeren. In de studie worden daartoe de volgende vragen gesteld:

Met wat voor (typen van) concrete oplossingen / maatregelen kunnen de regionale overheden ruimtelijke kwaliteit optimaliseren in relatie tot regionale en kleine luchthavens? Welke ruimte laat het voorgenomen beleid tot decentralisatie voor die oplossingen? Op welke wijzen dient de besluitvorming over kleine en regionale luchthavens in de toekomst plaats te vinden, zodat de provincies de mogelijkheden hebben om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren? Welke bestuurlijke en juridische besluitvormingsarrangementen passen hierbij?

In de studie wordt een 'Gereedschapskist' opgesteld met een inventarisatie van mogelijkheden om in concrete gevallen ruimtelijke kwaliteit te optimaliseren. Deze gereedschapskist dient enerzijds als handreiking aan de regionale overheden (in het kader van de ordelijke overdracht van bevoegdheden en kennis), anderzijds als kader voor de analyse van de mogelijke bestuurlijke en juridische besluitvormingsarrangementen.

Rolpatroon

Het Directoraat-generaal Luchtvaart is verantwoordelijk voor nieuw beleid voor de kleine en regionale luchthavens en heeft het onderzoek uitgezet waarin bovenstaande inhoud wordt beschreven. De nieuwe regelgeving wordt gemaakt samen met de ministeries van VROM, EZ en Defensie. Vanwege de decentralisatie hebben ook de provincies een belangrijke stem in de beleidsvorming. Het onderzoek wordt uitgevoerd door de adviseur G.F.W. Herngreen.

Plaats

Het onderzoek bevindt zich in de fasen van de probleemanalyse en de probleemoplossing/beleidsvorming.

Ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit is de mate waarin een gebied de behoeften van huidige en toekomstige (groepen van) betrokkenen kan accommoderen en kan alleen worden beschreven in relatie tot de behoeften van concrete (groepen van) betrokkenen. Het is dus voor een provincie zaak om te weten wie de betrokkenen zijn en een beeld te hebben van hun behoeften, zowel op het niveau van de achterliggende 'wezenlijke strevingen' als op dat van de concrete articulatie, bijvoorbeeld in de waardering van omgevingsaspecten en de omgeving als geheel en in concrete voorstellen. Per betrokkene geldt: ruimtelijke kwaliteit = integrale omgevingskwaliteit. Daarbinnen zijn kwaliteitsaspecten tot op zekere hoogte onderling uitwisselbaar / afweegbaar. Het gaat om de bijdrage van elk kwaliteitsaspect aan het geheel van de omgevingskwaliteit. Deze notie staat op gespannen voet met een starre compartimentering tussen sectorale deeldoelen, zoals nu vaak het geval is.

Wellicht kunnen aard en intensiteit van de aanwezigheid van ruimtelijke aspecten in drie niveaus worden ingedeeld: De behoeften kunnen ten dele worden opgespoord door het belevingsonderzoek, via de 'klassieke' belangenarticulatie (inspraak) en door sectorale analyses. De statistische bewerking is daarbij niet essentieel. Het gaat er vooral om, de variatie aan behoeften en hun concrete articulaties in beeld te krijgen. Niet alle voor de beoordeling en bevordering van ruimtelijke kwaliteit relevante behoeften komen naar voren via belevingsonderzoek, inspraak en sectorale analyse. Toch is inzicht in deze behoeften essentieel voor de kwaliteit, het draagvlak en de houdbaarheid van oplossingen (en oordelen).

Ruimtelijke aspecten

Waarderingen, behoeften en wensen veranderen. Ze worden steeds opnieuw geconstitueerd (herbevestigd, bijgesteld) in een sociale context. Dat geldt vooral voor de concrete articulatie van 'wezenlijke strevingen' (die zelf minder veranderlijk zijn). Daarmee verandert ook (het oordeel over) de ruimtelijke kwaliteit, zelfs al zou er aan de fysieke omgeving niets veranderen. Het scheppen van een sociale context waarin betrokkenen moeten nadenken over oplossingsrichtingen die op een andere manier dan ze aanvankelijk mogelijk achtten recht doen aan hun wezenlijke strevingen, en waarin ze worden uitgedaagd om zelf zulke oplossingen te verzinnen voor hun eigen problemen en voor die van andere betrokkenen, is een belangrijk middel om het oplossings- en waarderingsrepertoire te verbreden ('van recept naar repertoire') en kwalitatief te verbeteren.

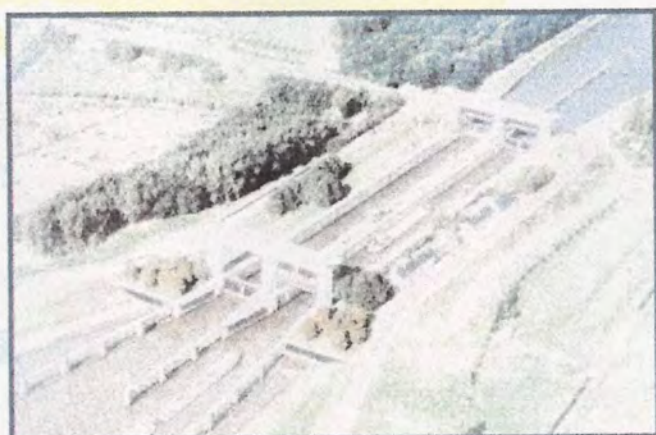
Opzet van de studie

De studie is gestart met een inventarisatie, op basis van een omgevingsanalyse, van (groepen van) betrokkenen bij de regionale en kleine luchthavens. Uit deze betrokkenen is een groep van ongeveer 10 personen uitgezocht die met elkaar twee dagen hebben gesproken over de belangrijkste aspecten van de omgevingskwaliteit, de rol die luchthavengerelateerde aspecten daarin spelen en van (andere) ruimtelijk relevante functies en thema's in de gebieden rond de luchtvaartterreinen. Bij deze tweedaagse workshop is gebruik gemaakt van kaartmateriaal (bijgevoegd). Op dit kaartmateriaal is een fictieve regionale en kleine luchthaven getekend in een omgeving waarin allerlei ruimtelijke bezwaren en mogelijkheden aanwezig zijn. Deze kaart gaf voeding aan de discussie en uit de discussie is een lijst met mogelijke ruimtelijke maatregelen gedestilleerd (de gereedschapskist). Het verslag van deze twee dagen is nogmaals met de deelnemers besproken en daarbij is ook gediscussieerd over mogelijke bestuurlijke arrangementen.

Het interactieve proces dient in deze studie voor de ontwikkeling van een zo breed en effectief mogelijk repertoire aan oplossingsrichtingen, die bij uitwerking in concrete situaties de beste perspectieven bieden op brede steun. Momenteel is het onderzoeksbureau bezig met het opstellen van de eindrapportage. Het concept hiervan wordt begin december met de betrokken besproken.

Belevingswaardenonderzoek (BWD)

Ruimtelijke kwaliteit in relatie tot Verkeer en waterstaat



Prinses Beatrixsluizencomplex

In een belevingswaardenonderzoek wordt systematisch onderzocht op basis van welke criteria diverse betrokkenen hun omgeving beleven en op welke manier deze beleving beïnvloed wordt door ingrepen in die omgeving.

Ruimtelijke kwaliteit is in dit project opgevat als beleving van de woon- en leefomgeving door mensen die gebruik maken van het studiegebied van de Beatrixsluis en het Mervedekanaal ter hoogte van Nieuwegein.

Het complex heeft een grote betekenis voor niet-gebruikers, het is een onderdeel van recreatieve routes.

In het kader van de milieu-effectrapportage voor een derde sluis in het Prinses Beatrixsluizencomplex wil Rijkswaterstaat directie Utrecht door middel van het uitvoeren van belevingswaardenonderzoek de sociale aspecten van allerlei alternatieven in kaart brengen.

milieu-effectrapportage bestaat doorgaans uit studies waarin deskundigen bepalen welke aspecten worden onderzocht, hoe ze worden onderzocht en hoe gegevens worden geïnterpreteerd. Deze 'expert judgements' kunnen afwijken van de wijze waarop burgers hun leefomgeving beoordelen. Daarom is het belangrijk ook de 'belevingswaarden' in een m.e.r. te onderzoeken.

Belevingswaardenonderzoek is een instrument om de leefomgeving van mensen te onderzoeken. Het is een manier om de leefomgeving te beoordelen op basis van de ervaringen van mensen die de leefomgeving gebruiken. Het is een manier om de leefomgeving te beoordelen op basis van de ervaringen van mensen die de leefomgeving gebruiken.

BELEVINGSWAARDENONDERZOEK

Effectenstudie door de bril van de burger

Voor meer informatie over Belevingswaardenonderzoek kunt u contact opnemen met:

Belevingswaardenonderzoek is een instrument om de leefomgeving van mensen te onderzoeken. Het is een manier om de leefomgeving te beoordelen op basis van de ervaringen van mensen die de leefomgeving gebruiken. Het is een manier om de leefomgeving te beoordelen op basis van de ervaringen van mensen die de leefomgeving gebruiken.

- beschrijving leefomgeving
- analyse leefomgeving en leefomgeving
- selectie indicatoren
- indicatoren
- analyse leefomgeving en leefomgeving
- selectie indicatoren
- representatieve steekproef
- indicatoren op lange termijn
- beoordeling indicatoren
- van belevingswaarden naar beleidsmaatregelen
- bepalen effecten
- vergelijken alternatieven

Belevingswaardenonderzoek (BWD)

Uitbreiding van het Prinses Beatrixsluizencomplex (Nieuwegein)

In het kader van de milieu-effectrapportage (mer) voor een 3^e sluis in het Prinses Beatrixsluizencomplex (Nieuwegein) wil Rijkswaterstaat directie Utrecht door middel van het uitvoeren van belevingswaardenonderzoek de sociale aspecten van de onderhavige alternatieven in kaart brengen. Doel daarvan is te achterhalen hoe gebiedsgebruikers (o.a. bewoners, recreanten, maar ook personen die door de uitoefening van hun beroep betrokken zijn, zoals b.v. schippers, agrariërs) aankijken tegen de omgeving en de voorgenomen activiteiten, en hoe vanuit die kwaliteitsbeelden de alternatieven beoordeeld kunnen worden. Het resultaat hiervan is dat de effecten van de alternatieven vanuit het oogpunt van burgers met elkaar worden vergeleken.

Een dergelijk onderzoek kan bovendien bijdragen aan optimalisatie van en (maatschappelijk) draagvlak voor de planvorming.

Belevingswaardenonderzoek

Bij de Bouwdienst RWS is een methode ontwikkeld voor het uitvoeren van belevingswaardenonderzoek op de wijze die past bij de systematiek en de randvoorwaarden van de m.e.r.-procedure. Het idee achter de methode is dat de oordelen van burgers (public judgement) over hun omgeving en ingrepen daarin een waardevolle aanvulling kunnen zijn op de oordelen van deskundigen. Een MER geeft daarmee een completer overzicht van gebiedswaarden en van voor- en nadelen van planalternatieven.

In een belevingswaardenonderzoek wordt systematisch onderzocht op basis van welke criteria diverse betrokkenen hun omgeving beleven en op welke manier deze beleving beïnvloed wordt door ingrepen in die omgeving. Binnen deze definitie van belevingswaardenonderzoek kunnen de begrippen 'betrokkenen', 'omgeving' en 'beleving' nader gedefinieerd worden.

De *betrokkenen* zijn mensen die wonen, recreëren en werken in en rond het gebied waar de ingreep of ingrepen zijn gepland en die niet uit hoofde van hun functie bij de planvorming betrokken zijn. Onder de *omgeving* kan het gebied worden verstaan waar de belevingseffecten zintuiglijk waarneembaar zullen zijn, het studiegebied. Tenslotte, het begrip *beleving*. Beleving is het waarnemen en waarderen van de omgeving. Mensen kunnen een gebied op verschillende manieren waarnemen en deze waargenomen informatie verschillend waarderen. Bovendien kan een toekomstig project deze waarderingsbeïnvloeden. Uit deze waarderingsbeoordelingscriteria voor het aspect Beleving worden afgeleid. (zie verder bijgevoegd projectsheet)

Het doel van een belevingswaardenonderzoek is als volgt geformuleerd:

- het verkrijgen van een overzicht van belevingswaarden die vanuit het perspectief van gebiedsgebruikers belangrijk zijn voor de beoordeling van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving in het studiegebied;
- het beoordelen van de huidige situatie door gebiedsgebruikers op basis van de gevonden belevingswaarden;
- vergelijken van de planalternatieven vanuit het perspectief van burgers (beleving).

Rolpatroon

Rijkswaterstaat directie Utrecht is opdrachtgever voor de Bouwdienst, die verantwoordelijk is voor de opzet en uitvoering van het belevingswaardenonderzoek. Dit belevingswaardenonderzoek heeft eveneens een functie in de communicatie naar de omgeving. Aan de uitvoering van het belevingswaardenonderzoek is een klankbordgroep verbonden waarin vertegenwoordigers van de maatschappelijke omgeving zitting hebben en aan wie de resultaten van het belevingswaardenonderzoek worden voorgelegd.

Plaats

zie onder inhoud

Ruimtelijke kwaliteit en -aspecten

Ruimtelijke kwaliteit is in dit project op gevat als beleving van de woon en leefomgeving door mensen die gebruik maken van het studiegebied van de Beatrixsluis en het Merwedekanaal ter hoogte van Nieuwegein. De omgevingskenmerken die gebiedsgebruikers naar voren brengen

Verkennd belevingswaardenonderzoek

Op basis 20 diepte interviews met gebruikers van het gebied (bewoners, schippers, sportvissers, woonbootbewoners, pleziervaarders en passanten voor woon- werkverkeer) is een beschrijving van de beleving van het studiegebied gemaakt en een voorlopige lijst met belevingswaarden.

Deze resultaten hebben niet alleen betekenis gehad voor de volgende fase van het belevingswaardenonderzoek (t.w. het toetsend onderzoek, zie verder) maar zijn daarnaast voor de ontwerpers van de sluis mede input voor het formuleren van de esthetische aspecten, getuige het volgende citaat uit het eindrapport deelproject infrastructuur.

“De esthetische aspecten in deze rapportage voor de TN/MER procedure beschrijven de ruimtelijke consequenties van de technische varianten. Deze beschrijving geeft de voor een evenwichtig beeld te verwachten maatregelen aan, ... Als achtergrondinformatie is gebruik gemaakt van het rapport ‘Verkennd belevingswaarde-onderzoek 3^e sluis Prinses-Beatrixsluizencomplex’ van Wijzer Adviesbureau d.d. januari 2001. Voor de esthetische aspecten is hierin een aantal punten van belang:

- Er is een grote waardering voor het bestaande complex, waarbij vooral de samenhang ervan regelmatig wordt genoemd.
- Over de vraag hoe de nieuwe sluis eruit moet gaan zien wordt verschillend gedacht, dit varieert tussen onopvallend tot eigen karakter.
- Het complex heeft een grote betekenis voor niet-gebruikers, het is een onderdeel van recreatieve routes. Ook wordt een relatie gelegd met de andere, oudere, sluizen in de directe omgeving. De wens voorzieningen op te nemen voor de bezoekers wordt meerdere malen genoemd, dit varieert tussen een bezoekerscentrum tot parkeer- en zitplaatsen.

De geformuleerde uitgangspunten zijn grotendeels in overeenstemming met de uitkomsten van het belevingswaardeonderzoek. “(einde citaat)

Toetsend onderzoek

Uit het toetsend belevingswaarden onderzoek (totaal 317 ondervraagden) is de volgende lijst met omgevingskenmerken (belevingswaarden) naar voren gekomen (in volgorde van belangrijkheid). Deze tabel is rechtstreeks overgenomen uit het rapport “Toetsend belevingswaardenonderzoek Lekkanaal 3^e Beatrixsluis Nieuwegein. Er wordt onderscheid gemaakt tussen een groep bewoners van Vreeswijk, die het meest rechtstreeks met de Beatrixsluis en het Merwedekanaal te maken hebben en de bewoners van overige wijken van Nieuwegein. De scores in de twee meest rechterkolommen zijn als volgt tot stand gekomen: ondervraagden hebben een top 5 van omgevingskenmerken die zij zelf het meest belangrijk vinden geselecteerd en hier vervolgens 10 punten over verdeeld. De totaal score per omgevingskenmerk is vermeld.

Tabel 14. Een vergelijking van de 'gewogen scores' en de rangorde van de omgevingskenmerken

Rangorde score omgevingskenmerken (gewogen)			% Belangrijk Vreeswijk	% Belangrijk overige wijken
A. Prinses Beatrixsluis en directe omgeving				
1	2	Veiligheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen	499	423
2	1	Het 'groene' karakter van de directe omgeving van de sluis	403	501
3	3	Uitzicht op een weids rivierenlandschap	318	304
4	4	Zicht op de schepen in de sluis	242	253
5	11	Levendigheid van het scheepvaartverkeer	150	90
6	7	De sluis als imposant bouwwerk	136	182
7	10	De sluis als grens tussen bebouwd en onbebouwd gebied	129	96
8	6	De architectonische vormgeving van de sluis	112	188
9	5	Zicht op de techniek van het schutten	111	197
10	9	De sluis als industrieel erfgoed	100	113
11	8	Aanwezigheid van zitbankjes	95	135
12	12	De sluis als herkenningspunt	92	74
13	13	De sluis als ontmoetingsplaats	63	54
14	16	Aanwezigheid van parkeergelegenheid	61	33
15	15	Gebruikscomfort van de sluis voor de pleziervaart	58	36
16	14	Mogelijkheid om te vissen	26	41

Rangorde score omgevingskenmerken (gewogen)			% Belangrijk Vreeswijk	% Belangrijk overige wijken
B. Merwedekanaal en directe omgeving				
1	1	'Groene' omgeving	242	283
2	2	Het water als element van rust en vrijheid	181	193
3	5	Levendigheid van het scheepvaartverkeer	116	91
4	4	Zicht op oever (bv. Karakteristieke bebouwing en groen)	114	98
5	7	Rustig vaarwater voor de pleziervaart	108	62
6	6	Geschiktheid voor de beroepsvaart	105	74
7	3	Wachten voor een open brug	76	162
8	8	Geluid door beroepsvaart	75	57
9	9	Gevarieerde keuzemogelijkheden voor vaarroutes	40	36

Daarnaast is aan de respondenten een beoordeling van de huidige situatie gevraagd. Dit hebben zij gedaan aan de hand van stellingen die zijn gebaseerd op bovenstaande omgevingskenmerken

Tabel 15. Beoordeling van de huidige situatie aan de hand van een aantal stellingen

Aantal stellingen, rangorde			% Helemaal/enigszins mee eens	
			Vreeswijk	Overige wijken
A. Prinses Beatrixsluis en directe omgeving				
1	2	Ik vind de sluis een imposant bouwwerk	88	80
2	1	De sluis is voor mij een duidelijk herkenningspunt in de omgeving	87	83
3	4	In deze omgeving heb ik een goed zicht op een levendig scheepvaartverkeer	83	73
4	3	In deze omgeving heb ik een goed uitzicht op een weids rivierenlandschap	83	78
5	6	De directe omgeving van de sluis ervaar ik bij uitstek als 'groen'	80	68

6	5	De architectonische vormgeving van de sluis vormt voor mij een bijzonder element in deze omgeving	75	69
7	7	De sluis is voor mij een goed voorbeeld van het industrieel erfgoed in mijn omgeving	68	63
8	9	Ik heb een goed zicht op de schepen in de sluis	64	60
9	10	Bij de sluis heb ik een goed zicht op de techniek van het schutten	62	60
10	8	De sluis vormt voor mij een duidelijke grens tussen bebouwd en open gebied	62	61
11	11	In de directe omgeving van de sluis heb ik goede mogelijkheden om te zitten	48	41
12	12	In de directe omgeving van de sluis heb ik goede parkeergelegenheid	36	24
13	13	De sluis is voor mij bij uitstek een ontmoetingsplaats	27	20
14	15	In deze omgeving voel ik me zeer onveilig als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen door de sluis	27*	15*
15	14	De sluis biedt de pleziervaart heel veel gebruikscomfort	25	17
16	16	In directe omgeving van de sluis heb ik goede vismogelijkheden	21	13

Aantal stellingen, rangorde B. Merwedekanaal en directe omgeving			% Helemaal/enigszins mee eens	
			Vreeswijk	Overige wijken
1	1	In deze omgeving heb ik goed zicht op een levendig scheepvaartverkeer	84	73
2	2	Ik ervaar het water bij uitstek als een element van rust en vrijheid	84	69
3	3	De omgeving van het Merwedekanaal ervaar ik bij uitstek als 'groen'	70	62
4	6	Ik ervaar het Merwedekanaal bij uitstek als een rustig vaarwater	64	35
5	5	Vanaf het water heb ik goed zicht op de oever	58	38
6	7	Het Merwedekanaal is bij uitstek geschikt voor de beroepsvaart	47	35
7	8	Het Merwedekanaal biedt bij uitstek een grote variatie aan te kiezen vaarroutes	43	21
8	4	Ik ondervind veel hinder van het wachten voor een open brug	40*	45*
9	9	Ik ondervind veel geluidsoverlast van de beroepsvaart	16*	7*

Routeontwerp A12 (DWW)



Graffiti en graffiti achter groen. Voorbeeld hoe met begroeiing ongewenste kwaliteit kan worden weggenomen.

Routeontwerp A12 lange termijn

Inbreng door:

POST-L30 (Haarlem), MUST (Amsterdam), MONO LAB ARCHITECTS (Rotterdam), John Kormeling (kunstenaar uit Eindhoven)

Opgave voor routeontwerp eind 2001 door S&M, uitwerking medio 2002.

Het eindresultaat van dit project zal een ontwerp zijn dat gebruikt kan worden bij onderhouds-, benuttings-, realisatie- en andere planprojecten.



Carpoolplaats Nieuwerbrug: voorbeeld van onoverzichtelijke beplanting

Routeontwerp A12 korte termijn

Voor de korte termijn bestaat behoefte om de plannen voor de verschillende deeltrajecten op elkaar af te stemmen.

Project Modulaire Geluidsschermen
Naast kostenbesparing is architectonische samenhang en kwaliteit een van de belangrijke invalshoeken.



Voorbeeld hoe met begroeiing ongewenste kwaliteit kan worden weggenomen.



Voorbeeld begroeiing als oplossing voor het wegwerken van goedkoop scherm met graffiti

Voor bezoekers vormt het wegennet vaak de eerste aanblik van ons land.

Langs de huidige rijkswegen ontbreekt op veel plekken een duidelijke samenhang.

De grote dynamiek van de snelweg beïnvloedt ook de ontwerpogave. De beproefde aanpak van dubbele of enkele bomenrijen vraagt om meer stabiliteit in de omgeving dan de huidige snelweg te bieden heeft. Voor de landschappelijke inpassing moeten de ontwerp oplossingen dan ook op het dynamisch karakter van de snelweg zijn afgestemd.



Kunstwerk langs A12



Twee typen portalen als voorbeeld van niet eenduidige samenhang

Doel van het project is om voor de A12 een integraal plan te verwezenlijken en meer gelijkvormigheid van de geluidwerende voorzieningen te bewerkstelligen.

Project is opgenomen in Architectuurnota.

Drie hoofdfases:

- Routeontwerp A12 lange termijn
- Routeontwerp A12 korte termijn
- Project Modulaire Geluidsschermen



Zicht op Fort Vliet. Je ziet het niet, dus schietveld open maken om zicht op de Hollandse Waterlinie te krijgen

Routeontwerp A12 (DWW)

Inhoud

In dit voorbeeldproject Routeontwerp A12 wordt voor de landschappelijke inpassing van Rijksweg 12 (Den Haag – Duitse grens) een optimale oplossing gezocht, onder meer door het beschrijven van een ontwerpproces. Een reeks aanbevelingen worden gedaan om de landschappelijke inpassing van infrastructurele werken als integraal onderdeel te hanteren bij het ontwerpen van de ruimtelijke functies.

Rolpatroon

Het project is opgenomen in de Architectuurnota. DWW levert expertise op onderdelen.

Plaats

Het project kan gesitueerd worden in de eerste drie fasen van de beleidscyclus: probleemherkenning, probleemanalyse en probleemoplossing/beleidsvorming en het project is nog lopende.

Ruimtelijke aspecten

In Routeontwerp A12 wordt ruimte gezien als object.

Toelichting

Voor de uitwerking van het Routeontwerp is een drietal samenhangende projecten gestart:

▪ *Routeontwerp A12 lange termijn*

Voor dit project zijn architecten van naam en faam uitgenodigd, zoals uitdrukkelijk wordt gevraagd in de architectuurnota, om hun visie te geven op een ontwerp op routeniveau. Het gaat hier niet alleen om het eigendom van de wegbeheerder, maar vooral ook over de rol van de infrastructuur als ontwerpmiddel in Nederland. De architecten en/of architectenbureaus evenals een kunstenaar zijn geselecteerd, en de eerste resultaten zijn gepresenteerd aan de regionale directies en de overige projectmedewerkers. De geselecteerde bureaus zijn gekozen uit de hoek van stedenbouwkunde, landschapsarchitectuur en architectuur, en daarnaast de kunstenaar.

De betrokken bureaus en kunstenaar is in eerste instantie gevraagd om hun visie, vanuit hun verschillende invalshoeken, te geven en uit te werken. Het gaat er niet om een ontwerp te presenteren, maar het gaat er vooral om de ontwerpogave duidelijk te krijgen. Dé centrale vraag in deze fase van het ontwerp is eigenlijk: Wat verstaan we nu eigenlijk onder een routeontwerp A12?

De resultaten van de bureaus en de kunstenaar zullen worden gebruikt voor het formuleren van de ontwerpogave van het Routeontwerp. Deze ontwerpogave zal onderdeel zijn van een debat met een beperkte maar brede samenstelling. Hierdoor zal de ontwerpogave verder worden aangescherpt. De ontwerpogave zal medio 2002 in de markt worden gezet om te worden uitgewerkt. Het eindresultaat van dit project zal een ontwerp zijn dat gebruikt kan worden bij onderhouds-, benuttings-, realisatie- en andere planprojecten.

▪ *Routeontwerp A12 korte termijn*

Een groot deel van de A12 zal op meer of mindere korte termijn op de schop gaan. Het gaat om de wegdelen Den Haag - Gouda, Bunnik - Veenendaal en Veenendaal - Duitse grens. Omdat reeds voor een groot deel van de A12 een landschapsplan of -schets moet worden gerealiseerd is voor de korte termijn behoefte om de plannen voor de verschillende deeltrajecten op elkaar af te stemmen.

Afgesproken is om daarvoor een reeds uitgewerkt plan voor A12 (Bunnik - Nieuwerbrug) als voorbeeld, in ruime zin, te nemen. Dit plan is opgesteld door de TWD's van RWS in samenwerking met Rijkswaterstaat Directie Utrecht. Aan dit plan ligt een beleidsvisie ten grondslag die is opgesteld door de Directie Utrecht. Op initiatief van de Regionale Directie Utrecht van RWS is een verder toegespitst voorstel gedaan dat gebruikt zal kunnen worden voor de uitwerking van alle andere delen

van de A12. Op 2 november is er een ontwerpdag over dit onderdeel waaraan de ontwerpers van de drie regionale directies deelnemen.

▪ *Project Modulaire Geluidsschermen*

Het project Modulaire Geluidsschermen is opgenomen als onderdeel van het routeontwerp uit de Architectuurnota. Daarnaast is dit project een prijswinnend ontwerp uit de MIT-prijsvraag kostenbesparing. Naast kostenbesparing is architectonische samenhang en kwaliteit een van de belangrijke invalshoeken. De volgende deelonderzoeken zijn afgerond: Historische schets Waterstaatstijl, een studie naar de wenselijkheid van een nieuwe stijl voor de Rijkswaterstaat, een gebruikersonderzoek naar bestaande schermen en schermen in uitvoering, een octrooionderzoek, akoestisch onderzoek en een literatuuronderzoek. Een aanzet is gemaakt voor gebruik van begroeiing op schermen, een ontwerpvisie, het pakket van eisen, de fundering en de ideegeneratie. Inmiddels is een opdracht voor plaatsing van een scherm van circa 1.350 meter langs de A27 verkregen.

Delta in de toekomst (DWW)



Dijkland

De dijkversterkingen zijn bijna afgerond, de veiligheid is voor de nabije toekomst verzekerd. Voor de wat verdere toekomst wordt gewerkt aan het geven van meer ruimte aan de rivieren. Op de langere termijn is dat wellicht niet voldoende.

We zouden kunnen doorgaan met steeds weer de dijken verhogen. In het project Rivierenland is een alternatief concept verkend. In plaats van vechten tegen het water komt leven met het water.

Doel is het verkennen van een ander concept voor de bescherming tegen overstromingen mede in het licht van klimaatwijzigingen en het plaatsen op de maatschappelijke agenda van de hoogwater-problematiek.



Doeren



Waterhuis



Watercultuur



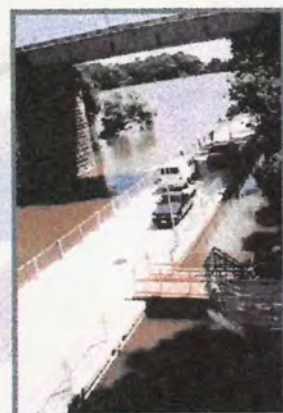
Hollands Venstijl



Waterland

Ook zonder dijken is een leefbaar rivierenland mogelijk. De vraag is echter: willen we dat?

Het project Delta in de toekomst is het vervolg op Rivierenland. Vooral nog wordt gedacht aan een twee-sporen-benadering, waarin enerzijds toekomstverkenningen worden uitgevoerd en scenario's verkend en anderzijds concrete cases worden uitgevoerd waarin actuele (inrichtings)plannen worden doorgelicht met het gedachtegoed van verschillende concepten in het achterhoofd.



Waterwing



Wonen op stond

Delta in de toekomst (DWW)

Inhoud

Het project behelst een verkenning (met deelstudies op verschillende terreinen) van een alternatief veiligheidsconcept met betrekking tot bescherming tegen overstromingen). Dit project kent meerdere doelen: het verkennen van een ander concept voor de bescherming tegen overstromingen, mede in het licht van klimaatwijzigingen, en het plaatsen op de maatschappelijke agenda van de hoogwaterproblematiek. Eindproducten zijn een rapportage van deelstudies, overkoepelende rapportage, tot discussie stimulerende krant en werkconferentie met deelname van verschillende maatschappelijke actoren.

Rolpatroon

DWW is zowel initiator (anticiperend onderzoek) als coördinator.

Plaats

Het project hoort thuis in de fase van de probleemherkenning en -analyse en is een aanzet voor de oplossingsrichtingen. Rivierenland is afgerond, gewerkt wordt aan het vormgeven van het vervolgpriject Delta in de Toekomst.

Ruimtelijke aspecten

In Rivierenland wordt ruimte gezien als object, zij het voor de verre toekomst en zonder concrete inrichtingsplannen. Het gaat om het concept en niet om de landkaart.

Toelichting Rivierenland

De dijkversterkingen zijn bijna afgerond, de veiligheid is voor de nabije toekomst verzekerd. Voor de wat verdere toekomst wordt gewerkt aan het geven van meer ruimte aan de rivieren. Op de langere termijn is dat wellicht niet voldoende. Het water blijft stijgen onder invloed van klimaatwijzigingen, terwijl de bodem verder daalt. Het hoogteverschil tussen hoogwater en land neemt toe en daarmee de gevolgen als er toch wat mis gaat. Ondertussen wonen steeds meer mensen in laag Nederland en is er erg veel geïnventariseerd. Als het fout gaat, gaat het ook heel erg fout. De fundamenteën van het huidige veiligheidsbeleid zijn eeuwen geleden gelegd. Nu wordt de basis gelegd voor het veiligheidsconcept van de toekomst. Dat betekent dat ook nú moet worden nagedacht over die toekomst.

We zouden kunnen doorgaan met steeds weer de dijken verhogen. Daarmee blijft het verschil tussen water en land toenemen evenals de gevolgen bij een eventuele ramp. De landschappelijke gevolgen zijn fors en het is de vraag of dijken tot in het oneindige kunnen worden versterkt. Tot slot vereist het dijkenconcept een min of meer permanente bewaking van de ontwikkelingen in het water en van de conditie van de dijken. Daaraan gekoppeld is een uitgebreide organisatie nodig voor normstelling, beheer en onderhoud.

In het project Rivierenland is een alternatief concept verkend. In dat concept wordt gebroken met de volledige afhankelijkheid van dijken. In plaats van vechten tegen het water komt dan leven met het water. Dat is ingrijpend anders en heeft dan ook verregaande gevolgen van de inrichting van maatschappij en ruimte. Het raakt aan alle maatschappelijke belangen. In samenwerking met universiteiten en kennisinstituten is een aantal deelaspecten nader, maar wel verkennend, onderzocht. Zo is er gekeken naar hydraulica, geomorfologie, economische aspecten, belevingswaarden, ziekten, natuur en landschap, ruimtelijke inrichtingsprincipes enzovoort. Als studiegebied is het gebied tussen de noordelijke Rijn dijk en de zuidelijke Maas dijk gekozen. Het gaat echter om het concept, niet om het gebied.

Eén van de conclusies die voorlopig kan worden getrokken is dat er weinig technische beperkingen zijn voor welk concept dan ook. Er is duidelijk meer dan alleen dijken of wijken. Ook zonder dijken is een leefbaar rivierenland mogelijk. Het vergt wel een forse aanpassing van de mensen die er wonen,

werken, verblijven of er doorheen reizen. Er zijn inrichtingsvormen voor maatschappij en ruimte te bedenken die een leefbare samenleving mogelijk maken. De belangrijkste vraag is echter: willen we dat? Daarover beslissen niet alleen beleidsmakers. Een dergelijke beslissing kan worden genomen samen met belanghebbenden: bewoners, bestuurders, belangengroepen en bedrijfsleven. Deze partijen zouden al in een zo'n vroeg mogelijk stadium bij de discussie moeten worden betrokken. In feite al bij het bedenken van concepten en scenario's.

Op 12 april 2000 is een afsluitende werkconferentie gehouden. Op deze werkconferentie zijn de vraagstelling en uitkomsten van Rivierenland gepresenteerd aan vertegenwoordigers van verschillende overheden, belangenorganisaties en bedrijven. In een interactieve sessie is met de deelnemers van gedachten gewisseld over de veiligheid van Nederland in de verre toekomst.

Aan de doelstelling 'het op de maatschappelijke agenda krijgen van de 'hoogwater-problematiek' is daarmee voor een deel invulling gegeven.

Toelichting Delta in de toekomst

Tijdens de werkconferentie bleek dat er alom overeenstemming was over de noodzaak om na te denken over de veiligheid van Nederland ook voor de langere termijn. Daarbij werd ook aangegeven dat die veiligheid ten dienste staat van de leefbaarheid. Het veilig maken van een gebied dat daardoor onleefbaar wordt schiet zijn doel voorbij.

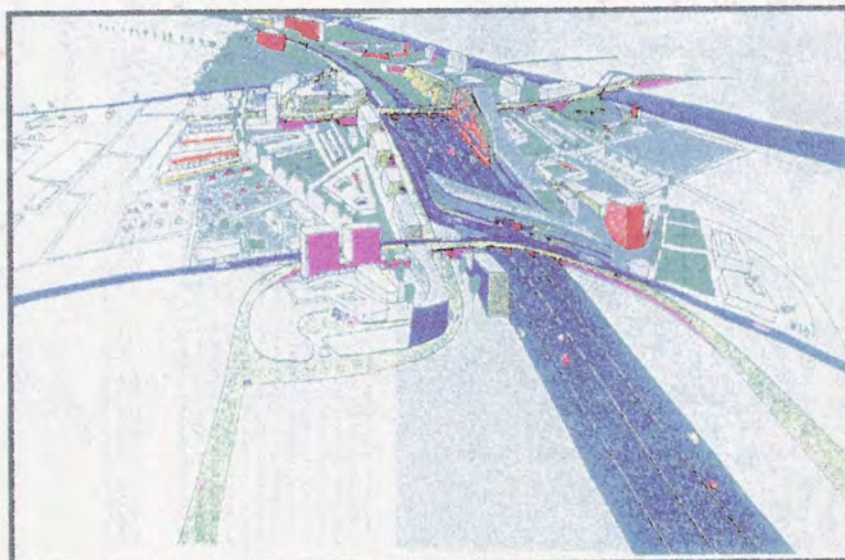
De DWW heeft aangegeven dit nadenken over veiligheid niet alleen te kunnen of willen doen. Op de werkconferentie werd ook benadrukt dat Rijkswaterstaat dat niet moet willen.



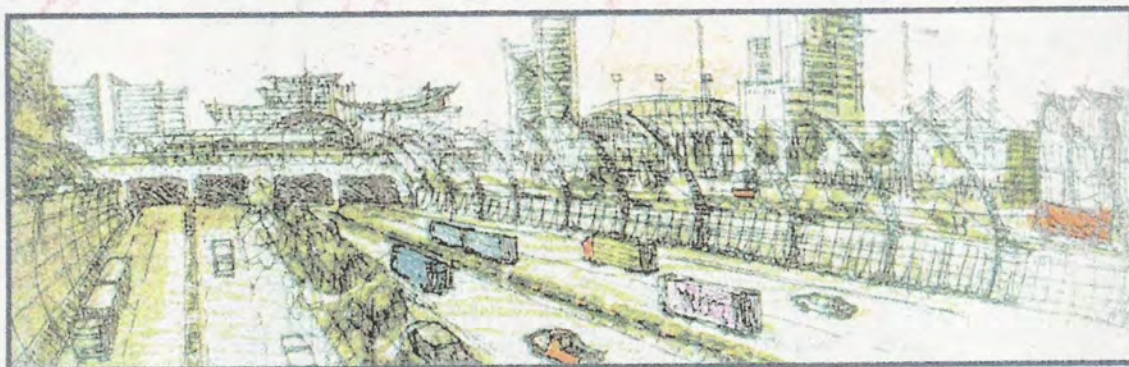
Het gehele plangebied, Bron: Gemeente Amsterdam, het hart van de A10 (1999)

Door combinaties van ruimtelijke functies en een goede bereikbaarheid kunnen nieuwe ontwikkelingspotenties worden geboden voor onbenutte zones rondom infrastructuur en kunnen nieuwe impulsen worden gegeven aan stedelijke, natuur- of recreatieontwikkelingen.

Vanuit het V en W-beleid zijn er diverse wensen aangegeven met betrekking tot de ruimtelijke inrichting, zoals meervoudig ruimtegebruik en aansluiten bij nieuwe woningbouwlocaties. Het blijkt dat dit soort wensen of kansen vaak onvoldoende benut wordt bij de infrastructuuringrepen. Waarom niet? En wat zijn nu eigenlijk ruimtelijke kansen?



Schets mogelijke overkruising van de A2 bij Hoogeveen



Bron: Gemeente Den Bosch, "Avenue A2"

Verkenning ruimtelijke kansen (DWW)

Inhoud

Vanuit het V&W beleid zijn er allerlei wensen aangegeven zoals meervoudig ruimtegebruik en aansluiten bij nieuwe woningbouwlocaties. Het blijkt dat dit soort wensen of kansen vaak niet benut wordt bij de infrastructuuringrepen. Waarom niet? En wat zijn nu eigenlijk ruimtelijke kansen? Dit zijn de centrale vragen die in dit verkennende onderzoek worden beschouwd.

Het rapport geeft een beperkte inventarisatie van de belangrijkste ruimtelijke kansen die worden gesignaleerd bij grote infrastructuurele ingrepen. Daarnaast geeft het een eerste inventarisatie van de belangrijkste (f)actoren die van invloed zijn op het benutten van die kansen. Uiteindelijk wordt een aantal tips en aanbevelingen gegeven hoe je efficiënt om kan gaan met het benutten van ruimtelijke kansen.

Rolpatroon

DWW projectleider, doelgroep beleidsmedewerkers (DGP/DGG) alsmede projectleiders van verkenningen/planstudies in de RWS-regio.

Plaats

Het project is reeds afgerond en bevindt zich in de fase van monitoring en handhaving.

Ruimtelijke aspecten

Ruimte wordt gezien als een dynamisch gegeven (voorwaardenstellend en voorwaardenscheppend). Ruimtelijke kwaliteit is in dit project als volgt gedefinieerd: ruimtelijke kwaliteit wordt bepaald door de verdeling van de diverse functies binnen een gebied (wonen, werken, recreëren, natuur, e.d.). Door de aanwezige functies ontstaat een dynamiek van activiteiten in het gebied en daarmee een specifieke ruimtelijke kwaliteit

Product

Rapport van Arcadis Heidemij advies (auteurs: S.Y. Voets, drs. I.A. Nootebaart en drs. B.P. van der Heijden)

januari 2001

DWW rapport nummer:

W-DWW-2001-008

Exemplaren te bestellen bij:

Jelle Visser 015-2518497

Dienst Weg- en Waterbouwkunde

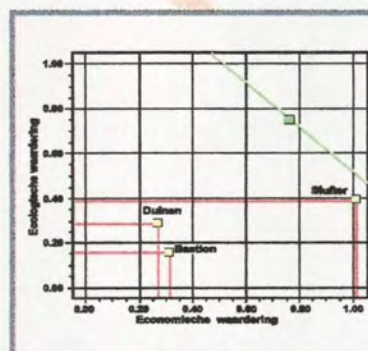
Postbus 5044

2600 GA Delft

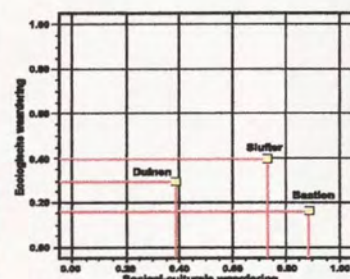
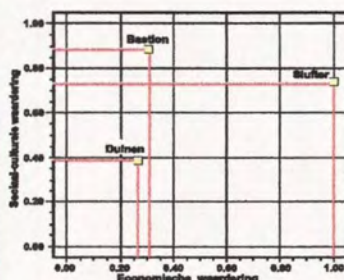
Hondsbossche Zeewering (RIKZ)

Wat zijn nu geschikte waarderingsmethoden om ecologische ('Groen'), economische ('Geld') en sociaal-culturele ('Gevoel') aspecten te beschrijven? In het project Baten van Water zijn hiervoor twee case studies uitgevoerd, gesitueerd langs de kust.

De Hondsbossche zeewering vormt een potentieel knelpunt in de kustverdediging. De veiligheid komt hier op termijn in het geding onder invloed van erosie en de verwachte versnelde stijging van de zeespiegel.



Waardering van "groen", "geld" en "gevoel".



3 varianten:

- Hondsbossche bastion, een voorzetting van het huidig beleid;
- Hondsbossche Duinen, deels afbreken van de dijk, een megasuppletie ter plaatse voor duinzand, de aanleg van aantrekkelijke woonlocaties en gedeeltelijk verplaatsten van bestaande bebouwing;
- Hondsbossche Slufter, het creëren van een intergetijdengebied door het afbreken van de dijk en het verhogen van landinwaarts gelegen slaperdijken.



Hondsbossche Zeewering (RIKZ)

Inhoud

De Nederlandse kust is een drager van uiteenlopende waarden. Met haar gevarieerde duingebieden, de wadden, en de deltagebieden heeft de Nederlandse kust een hoge *ecologische* waarde. Ook het *economische* belang van de Nederlandse kust is aanzienlijk. Zo leveren de kustwateren een groot areaal voor de visserij, vormt het een portaal voor de havens van Rotterdam en Amsterdam en trekt het miljoenen recreanten. Tenslotte is de kust drager van veel *sociaal-culturele* waarden die al eeuwen lang een grote rol speelt in de Nederlandse geschiedenis.

Wat zijn nu geschikte waarderingsmethoden om deze *ecologische* ('Groen'), *economische* ('Geld') en *sociaal-culturele* ('Gevoel') aspecten te beschrijven? In het project Baten van Water zijn doorvoor twee case studies uitgevoerd, gesitueerd langs de kust.

Eén case gaat over het inrichten van een denkbeeldig natuurreservaat op zee, de andere handelt over een fictief andere inrichting van de Hondsbossche Zeewering in Noord-Holland. Kijken naar de waarden van onze kust door verschillende brillen: dat geeft een verrassend beeld!

De Hondsbossche Zeewering vormt een potentieel knelpunt in de kustverdediging. De veiligheid komt hier op termijn in het geding onder invloed van erosie en de verwachte versnelde stijging van de zeespiegel. Als doelstelling geldt (NW4): 'het handhaven van de veiligheid tegen overstroming gecombineerd met behoud, waar mogelijk vergroting, van de ruimte voor natuurlijke processen'.

We nemen 3 varianten onder de loep:

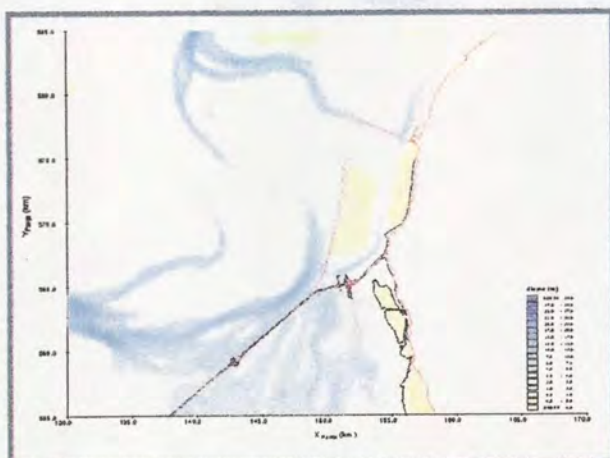
- *Hondsbossche bastion*, een voorzetting van het huidig beleid, met als maatregelen het uitvoeren van zandsuppleties, vooroeverversterking en dergelijke;
- *Hondsbossche Duinen*, met als ingrepen het deels afbreken van de dijk, een megasuppletie ter plaatse voor duinzand, de aanleg van aantrekkelijke woonlocaties en verplaatsten van sommige bestaande bebouwing;
- *Hondsbossche Slufter*, met als maatregel het creëren van een intergetijdengebied door het afbreken van de dijk en het verhogen van landinwaarts gelegen slaperdijken.

De waardering van de varianten heeft betrekking op a) *ecologische* effecten zoals de aantasting van de zeebodem en ontwikkeling van brakke natuur, b) *economische* consequenties voor onder meer kustonderhoud, vestigingsklimaat, recreatie en van verzilting en c) *sociaal culturele* aspecten zoals de percepties van veiligheid, de kwaliteit van het nieuwe gebied en het verdwijnen van woon- en landbouwgebied.

Rolpatroon en plaats

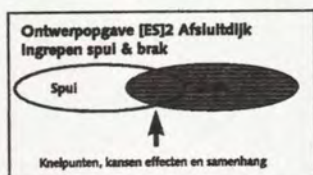
In de aanloopfase van het project hebben marktpartijen (circa 8) voorstellen gedaan voor de uitvoering van de casestudy, ieder vanuit hun ervaring en visie op integrale afwegingskaders. De studie is nu in uitvoering bij een consortium van het Instituut voor Milieuvraagstukken, RA en Alterra in nauwe samenwerking met RIKZ, RIZA en Bouwdienst. Het project wordt afgesloten met een workshop in juni 2001.

Schetsontwerpen Brak (RIKZ)

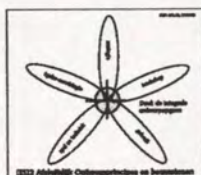


De bodemtopografie van een estuariumvariant bij Kornwerderdijk, zoals deze in het numeriek-wiskundige model wordt geschematiseerd op het veldniveau. De dam in de Waddenzee zal er in werkelijkheid niet als een traplijn uitzien, maar als een licht gebogen lijn.

Met het oog op de toekomstige zeespiegelstijging worden er in de toekomst nieuwe spuisluizen in de Afsluitdijk aangelegd. In de startnotitie voor de MER wordt genoemd de eventuele aanleg van een brakwaterzone langs de Afsluitdijk als mitigerende of compenserende maatregel en de aanleg van een vispassage in de Afsluitdijk als inpassings-maatregel.



Ontwerppoging metruwende spui voor brak



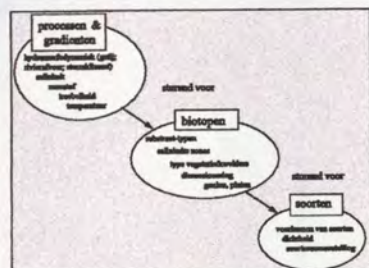
Ontwerppoging metruwende spui voor brak



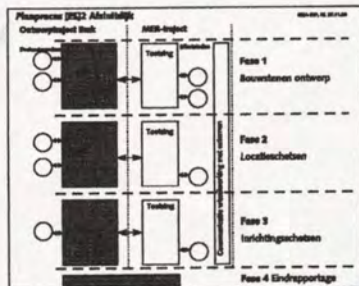
In veel estuaria komen intergetijdengebieden voor met getijgulen grenzend aan droogvallende platen.



Ontwerppoging vanuit ingrenen en omgeving



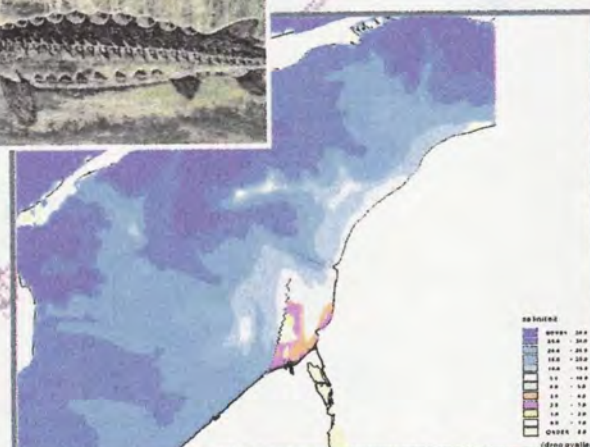
Voorbeeld procesgang



Schema planproces



De Stur



Een mogelijke ingreep, die tot het ontstaan van een brakke zone moet leiden, is het aanleggen van een korte dam in de Waddenzee bij Kornwerderdijk. Via berekeningen met een numeriek-wiskundig model kan voorspeld worden hoe de zoutgehalten zich daar gaan ontwikkelen.

Een brakwaterzone is een zone met een zoutgehalte dat hoger is dan die van rivierwater. Hierin komen soorten voor die niet voorkomen in volledig zoete milieu's of in het zeemilieu. Men kan ook denken aan een volledig estuarium met alle bijbehorende processen, ecotopen en soorten, inclusief de intrek van vis vanuit zee naar de rivier.



Het duizendcomplex in de Afsluitdijk bij Kornwerderdijk. Hierdoor stroomt water van de IJssel de Waddenzee binnen.

Op de schaal van het plangebied is een aantal criteria richtinggevend voor de beoordeling van mogelijke toekomstige ingrepen met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit:

- samenhang
- veerkracht
- horizon
- historisch perspectief
- interferentie met bestaande en toekomstige gebruiksfuncties
- behoud en ontwikkeling van duurzame en zo natuurlijk mogelijke estuariene overgangen
- behoud bijzondere natuurwaarden plangebied
- mate van natuurlijkheid aanleg en beheer

Schetsontwerpen Brak (RIKZ)

Inhoud

Wat is een brakwaterzone? In algemene zin verstaat men hieronder een zone met een zoutgehalte dat hoger is dan die van rivierwater. Hierin komen soorten voor die niet voorkomen in volledig zoete milieu's of in het zeemilieu. Men kan ook denken aan een volledig estuarium met alle bijbehorende processen, ecotopen en soorten, inclusief de intrek van vis vanuit zee naar de rivier. Fysische kenmerken van een estuarium zijn het uitstromen van een rivier in een enigszins omsloten gebied. Hierin komt een zoet-zoutgradiënt voor van volledig zoet naar zout, er is getijbeweging tot in het zoete gedeelte en mogelijk zijn er intergetijdengebieden

Met het oog op de toekomstige zeespiegelstijging worden er in de toekomst nieuwe spuisluizen in de Afsluitdijk aangelegd. In de startnotitie voor de MER wordt genoemd de eventuele aanleg van een brakwaterzone langs de Afsluitdijk als mitigerende of compenserende maatregel en de aanleg van een vispassage in de Afsluitdijk als inpassingsmaatregel.

De doelstelling van Schetsontwerpen Brak is het maken van uitgekiende schetsontwerpen voor zoet-zoutovergangen in de Waddenzee of het IJsselmeer, uitgaande van een aantal ontwerprichtlijnen voor natuur, gebruik en landschap. De opgave is driedelig:

1. Het optimaliseren van de zoet-zout overgangen bij de bestaande en nieuwe spuismiddelen.
2. Het ontwikkelen van een duurzame zoet-zout overgang rondom de Afsluitdijk ter verbetering van de vistrek.
3. Het herstel van processen en biotopen die horen bij een brakwaterzone.

Deze overgangen dienen te passen in de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving.

Voor Schetsontwerpen Brak is gekozen voor een integraal planproces. Dit proces onderscheidt zich van sectorale planvorming door van meet af aan de sturende principes van de opgave en omgeving af te wegen en in te zetten voor de projectdoelstelling. Voor de doelstelling: 'geleidelijke zoet-zout overgang' zijn dit niet alleen civieltechnische hydromorfologische en ecologische principes maar ook principes vanuit het ruimtegebruik en landschap. Zo worden middelen en oplossingen gevonden die in het plangebied zelf liggen opgesloten en die recht doen aan de betekenis en kwaliteit van het hele gebied en de ontwerpogave.

De volgende sectorale aspecten worden van belang geacht voor het integraal ontwerpen van een brakwaterzone bij de Afsluitdijk:

- ecologie;
- hydromorfologie;
- civiele techniek;
- planologie;
- landschapsarchitectuur.

Rolpatroon

De Rijksdienst voor het IJsselmeergebied is initiatiefnemer en opdrachtgever van het project. Naar aanleiding van het voornemen tot de aanleg van een nieuw groot spuismiddel in de Afsluitdijk is gekeken naar mogelijke mitigerende of compenserende maatregelen. Eén van deze maatregelen was de aanleg van een Brakke Zone. Dit onderdeel van de studie is opgedragen aan het RIZA. De RIZA projectleider stelde een breed projectteam samen met deelnemers uit RIZA, RIKZ en Bouwdienst. De aanleg van een vispassage in de Afsluitdijk wordt gezien als een noodzakelijke inpassingsmaatregel. Indien er een brakke zone wordt aangelegd, sluit de vispassage hier op aan.

Plaats

Bij het definiëren van het project Schetsontwerpen Brak is er van meet af aan, dus reeds in de fasen van probleemherkenning en -analyse van uit gegaan, dat de Ruimtelijke Kwaliteit in het hele project een leidraad zou moeten zijn.

Ruimtelijke aspecten

Op de schaal van het plangebied is een aantal criteria richtinggevend voor de beoordeling van mogelijke toekomstige ingrepen met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit:

- samenhang;
- veerkracht;
- horizon;
- historisch perspectief;
- interferentie met bestaande en toekomstige gebruiksfuncties;
- behoud en ontwikkeling van duurzame en zo natuurlijk mogelijke estuariene overgangen;
- behoud bijzondere natuurwaarden plangebied;
- mate van natuurlijkheid van aanleg en beheer.

Voor de ontwerpogave is de samenhang tussen de volgende aspecten bepalend:

- ecologie – natuurwaarden;
- economie – ruimtegebruik;
- esthetica – landschapsbeeld.



De Biesbosch



In een creatieve workshop is een concept voor landschapontwikkeling in samenhang met rivierverruiming geformuleerd. Hierbij is ingespeeld op de verschillen in ruimtelijke karakteristieken en is gezocht naar mogelijkheden om de bestaande ruimtelijke karakteristieken te versterken.



Doel van het onderzoek is het schetsen van een samenhangend, ruimtelijk ontwikkelingsconcept voor de Biesbosch, waarin naar een combinatie wordt gezocht voor afdoende rivierverruiming en de versterking van de landschappelijke kwaliteiten en samenhang van het gebied.

Het project is in 6 stappen uitgevoerd:

- 1 Analyse landschap
- 2 Analyse vigerend beleid
- 3 Analyse rivierverruiming
- 4 Analyse cultuurhistorie en aardkundige aspecten
- 5 Interpretatie koppelingen en visievorming
- 6 Ontwikkelingsconcept landschap Biesbosch



Biesbosch (RIZA)

Inhoud

Doel van het onderzoek is het schetsen van een samenhangend, ruimtelijk ontwikkelingsconcept voor de Biesbosch, waarin naar een combinatie wordt gezocht voor afdoende rivierverruiming en de versterking van de landschappelijke kwaliteiten en samenhang van het gebied. Het onderzoek laat hiermee zien dat rivierverruiming niet alleen een bedreiging vormt voor het landschap en de functies die hierin vervuld worden, maar dat verruiming, mits zorgvuldig georkestreerd, ook kansen biedt voor herstel en versterking van landschapstructuren identiteit, waarbinnen tal van functies een passende plek kunnen hebben. Daarnaast vormt het ontwikkelingsconcept voor de Biesbosch ook een uitgangspunt of een inspiratiebron voor het vervolg van IVB. In deze volgende stap worden de verkenningen nader uitgewerkt tot concrete ingrepen.

Het onderzoek betreft een analytisch gedeelte (onderzoek naar de bestaande situatie, vigerend beleid, mogelijke maatregelen, kwaliteiten, problemen en kansen) en een ontwerpend gedeelte (ontwerpen van kansrijke ontwikkelingsmogelijkheden in relatie tot rivierverruiming). Het project is in 6 stappen uitgevoerd.

▪ *Analyse landschap*

Aan de hand van een analyse van het landschap op verschillende schaalniveaus, de ontwikkeling en het gebruik ervan, is een beeld geschetst van de karakteristieken van het landschap van de Biesbosch. Hierbij is een aantal deelgebieden onderscheiden.

▪ *Analyse vigerend beleid*

Daarnaast is het vigerend landschapsbeleid voor de Biesbosch geanalyseerd. Door interpretatie zijn de vigerende koersen, strategieën en bijzondere aandachtspunten voor toekomstige landschapsontwikkeling op een rijtje gezet.

▪ *Analyse rivierverruiming*

De primaire vraag in deze studie is die naar de mogelijkheden voor rivierverruiming. Om een goed landschapsontwikkelingsplan te maken dat hiermee hand in hand gaat, is kennis nodig van de problematiek van hoog water, mogelijke wijze van rivierverruiming, efficiënte van maatregelen en (technische) aspecten van maatregelen.

▪ *Analyse cultuurhistorie en aardkundige aspecten*

Parallel aan deze studie is apart een studie uitgevoerd naar de cultuurhistorie en de aardkundige aspecten van de Biesbosch. De resultaten hiervan zijn betrokken bij de interpretatie, koppelingen en visievorming.

▪ *Interpretatie koppelingen en visievorming*

Analyse van landschap, beleid en rivierverruiming, cultuurhistorie en aardkunde, alsmede de relaties hiertussen leveren tal van doelstellingen en randvoorwaarden, kansen, problemen en keuzen op. In een creatieve workshop zijn deze facetten geïnterpreteerd en is daar een concept voor landschapsontwikkeling in samenhang met rivierverruiming geformuleerd. Hierbij is ingespeeld op de verschillende in ruimtelijke karakteristieken en is gezocht naar mogelijkheden om de bestaande ruimtelijke karakteristieken te versterken.

▪ *Ontwikkelingsconcept landschap Biesbosch*

De resultaten van de creatieve workshop zijn uitgewerkt tot een ruimtelijk ontwikkelingsconcept voor het landschap van de Biesbosch. Dit geldt zowel voor het gebied als geheel als voor de ruimtelijke implicaties voor de deelgebieden.

Product

Rapportage 'rivierverruiming en landschapsontwikkeling in de Biesbosch'. Breed gedragen idee dat de Biesbosch een sleutelgebied is voor ruimte voor de rivier is waar naast hydraulische winst ook een winst in ruimtelijke kwaliteit te boeken is.

Rolpatroon

De opdracht is uitgevoerd in opdracht van Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland door de afdeling planvorming (IHP) van RWS-RIZA in samenwerking met Bureau Bosch Slabbers Tuin- en Landschapsarchitecten. Daarnaast hebben personen van tal van andere expertises en belangenpartijen een bijdrage aan het product geleverd. Het project is begeleid door Directie Zuid-Holland, de werkgroep WGI van IVB en de expertgroep Natuur en Landschap van IVB.

De opdracht kwam tot stand naar aanleiding van overleg tussen Rijkswaterstaat DZH en RIZA over het gebrek aan samenhang in een lijst van losse rivierkundige maatregelen die in het kader van het project integrale verkenning benedenrivieren (IVB) was opgesteld.

Plaats

Het project heeft een plaats in zowel probleemherkenning, de probleemanalyse als een eerste aanzet tot een probleemoplossing/beleidsvorming. De belangrijkste conclusie uit het onderzoek is dat het mogelijk is ruimte voor de rivier te scheppen in en rondom de Biesbosch waarbij tevens een impuls wordt gegeven aan de ruimtelijke kwaliteit. Hoe dit verder nader moet worden uitgewerkt ligt echter nog open. Het project heeft daarbij een bijdrage geleverd aan de keuze voor de Biesbosch als primair zoekgebied voor ruimte voor de rivier.

Het project is afgerond. In het kader van het project Ruimte voor de Benedenrivieren (RvBe) dat in het najaar 2001 van start is gegaan zal naar alle waarschijnlijkheid de Biesbosch een bijzonder aandachtsgebied zijn waarbij onder meer voortgebouwd kan worden op de resultaten van de Biesboschcase.

Ruimtelijke aspecten

De ruimte zelf is in het project object van het ontwerp. Doel is een samenhangend landschap waarbinnen de vraag van ruimte voor de rivier is opgelost.

Enkhuizerzand (RIZA)



Door de aanleg van een combinatie van zandplaten, rietmoeras en ondiep water in de directe omgeving van het Enkhuizerzand, zal een deel van de voedselgebieden van het IJsselmeer beter kunnen worden benut.

Het dilemma is dat de huidige natuurwaarde van het Enkhuizerzand te weinig mogelijkheden heeft om de verder gelegen voedselgebieden volledig te benutten.



Een integrale ontwerpstudie naar de versterking van de natuur in het hart van het Natte Hart.

Doel is het vergroten van de bijdrage die het IJsselmeergebied heeft aan de internationale biodiversiteit, op een zodanige wijze dat tevens recht wordt gedaan aan alle functies en ontwikkelingen die in de omgeving spelen.



De ruimtelijk vraagstukken betreffen vooral de vragen:

- Waar natuurontwikkeling en waar vooral niet?
- Waar in de openheid?
- Welke ruimtelijke karakteristiek is er nu en hoe kan hierbinnen worden ingegrepen?
- Leidt ingrijpen tot een 'nieuw' landschap? (de ruimte als ontwerpogave)
- Vormgeving en ontwerp van de objecten.



Enkhuizerzand (RIZA)

Inhoud

Doel is het vergroten van de bijdrage die het IJsselmeergebied heeft aan de internationale biodiversiteit, op een zodanige wijze dat tevens recht wordt gedaan aan alle functies en ontwikkelingen die in de omgeving spelen. Het project is een ontwerpstudie naar:

- verkenning van de ingreep;
- analyse van het landschap (functionele structuur, ecologische structuur en ruimtelijk-visuele structuur; in verleden, heden en toekomst);
- oplossingen (alternatieven en varianten);
- beoordeling en selectie.

Product

Producten vormen de rapporten 'Project Enkhuizerzand: natuurontwikkeling in de openheid' en 'Nederdelta, eilandenrijk'.

Plaats

Plaats in de beleidscyclus is de fase van beleidsuitvoering. Uitvoering is in voorbereiding (bestekken gereed) en wordt begin 2002 verwacht.

Ruimtelijke aspecten

Selectie en toetsing van alternatieven en varianten wordt gedaan op basis van de waarden gebruikswaarde (voldoen aan doelstelling), belevingswaarde, cultuurhistorische waarde, biologische waarde, milieuwaarde (niet van toepassing) en aardwetenschappelijke waarde.

De ruimtelijk vraagstukken betreffen vooral de vragen:

- Waar natuurontwikkeling en waar vooral niet?
- Waar in de openheid?
- Welke ruimtelijke karakteristiek is er nu en hoe past ingreep hierbinnen?
- Leidt ingreep tot een 'nieuw' landschap? (de ruimte als ontwerpogave)?
- Vormgeving en ontwerp van de objecten.

Meer dan een randmeer (RIZA)



Studiegebied

Het gaat niet om *inpassing* van het randmeer, maar om een *ontwikkelingsperspectief* voor een regio met een hoge mate van ruimtelijke kwaliteit.

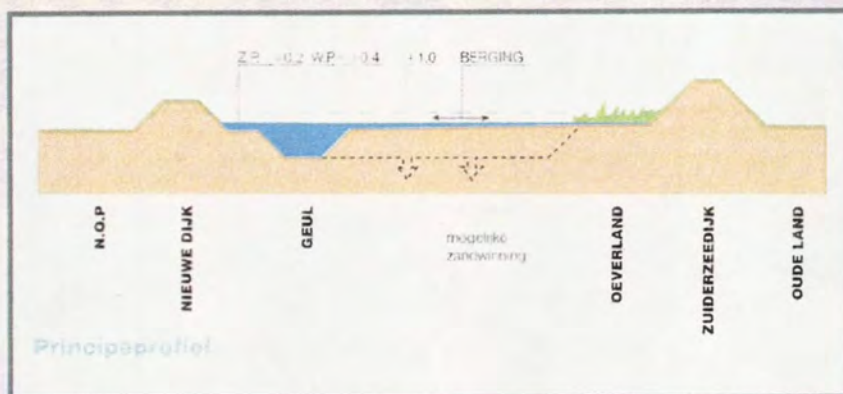
Een randmeer langs de Noord-oostpolder biedt ruimte voor water, veiligheid, herstel cultuurhistorie, ontwikkeling van landschap en natuur, recreatie, woningbouw, ...



Watervervingen



Randmeer (luchtfoto: Pandion)



Meer dan een randmeer (RIZA)

Inhoud en rolpatroon

De ideevorming over een randmeer Noordoostpolder (NOP) heeft een nieuwe impuls gekregen door de nota Waterbeleid 21^e eeuw, de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, de Integrale Visie IJsselmeergebied en de Nota Belvédère.

Een randmeer biedt ruimte voor water/veiligheid, herstel cultuurhistorie, ontwikkeling van landschap en natuur, kansen voor recreatie en woningbouw et cetera. In een kamermotie is de staatssecretaris van V&W uitgenodigd een integrale verkenning uit te voeren naar het perspectief voor een uitgebreide haalbaarheidsstudie naar een randmeer tussen Blokzijl en Lemmer. HK heeft RDIJ opdracht gegeven verkenning uit te voeren. Als onderdeel van deze verkenningen heeft RIZA in opdracht van RDIJ een schetsboek gemaakt met ruimtelijke perspectieven. In dit schetsboek is een aantal ruimtelijke kwaliteitseisen geformuleerd en uitgewerkt.

De ANWB heeft in 2000 brede maatschappelijke aandacht voor een eventueel randmeer gemobiliseerd. ANWB heeft RIZA gevraagd te participeren in een consortium, opgericht om een prijsvraaginzending te verzorgen over het 'waterlandschap van de toekomst'. Het randmeer Noordoostpolder is onderwerp van de inzending van het consortium. Alle tien partijen doen voor eigen rekening mee. RIZA heeft in dit proces een 'basimodel' ontworpen, dat voldoet aan een aantal eisen van ruimtelijke kwaliteit.

Product

Aan deze casus is door RIZA gewerkt in twee projecten:

- Schetsboek Randmeer Noordoostpolder (2000). Opdracht van RWS RDIJ/HK.
- Meervoud, meer dan een randmeer (2001). Prijsvraaginzending in consortium met private partijen en NGO's.

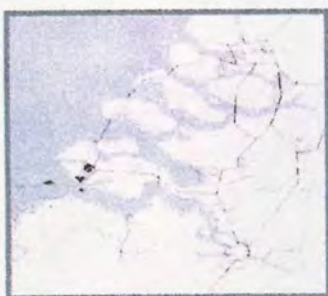
Plaats

De casus speelt een rol in de probleemanalyse en probleemoplossing / beleidsvorming.

Ruimtelijke aspecten

Bij de ruimtelijke invalshoek is nadrukkelijk gekozen voor een randmeer als ontwerpopgave. Het gaat niet om *inpassing* van het randmeer, maar om een ontwikkelingsperspectief voor een regio met grote en formeel erkende ruimtelijke kwaliteit (NOP=Belvédère en genomineerd werelderfgoed, NW Overijssel is grotendeels EHS). De formele kaders zijn in beginsel remmend voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Juist daarom is een plausibele uitwerking van ruimtelijke kwaliteit –en vertaling in een goed ontwerp- een sleutelfactor in de planvorming.

VROM- en StIR-projecten



Vlissingen - De Werven (StIR)

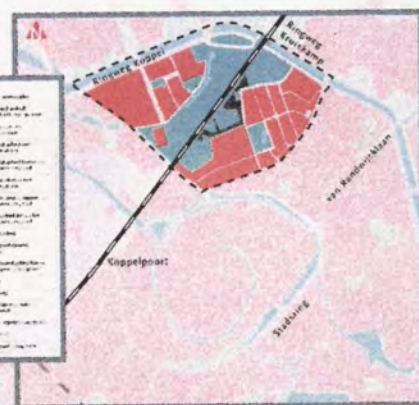
Combinatie tussen de geleidelijke transformatie van een werkgebied tot een plaats om te wonen te werken en te recreëren.

Hergebruik van de Scheldewerf biedt mogelijkheden om én een hoogwaardig woon-werkmilieu te ontwikkelen én om de identiteit van Vlissingen te versterken.

Milieuvalud Amersfoort (VROM)

Stad&Milieu: oplossingen voor stedelijke herstructurering op locaties waar milieuvraagstukken tot nieuwe ontwerp oplossingen kan leiden.

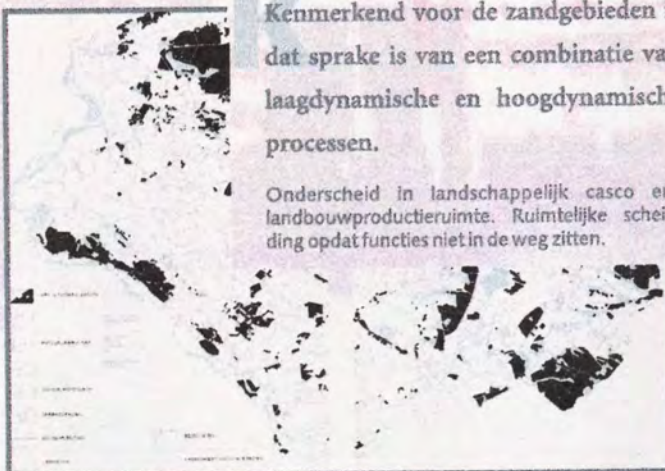
Milieuvalud kan als geluidswal voor de bestaande en nieuwe woningen en centraal park dienen. Aanvaardbare geluidsbelasting en realisering parkeerkelders. Verantwoorde opberging verontreinigde grond.



Ruilverkaveling Achterhoek (VROM)

Kenmerkend voor de zandgebieden is dat sprake is van een combinatie van laagdynamische en hoogdynamische processen.

Onderscheid in landschappelijk casco en landbouwproductieruimte. Ruimtelijke scheiding opdat functies niet in de weg zitten.



Vlissingen – De Werven (StIR)

Inhoud

In het kader van het Stimuleringsprogramma Intensief Ruimtegebruik (StIR) is in 1997 een bijzonder idee gelanceerd voor hergebruik van de Scheldewerf in Vlissingen. Geprobeerd is een combinatie te vinden tussen de geleidelijke transformatie van een werkgebied tot een plaats om te wonen, werken en te recreëren. Door deze functies te combineren, ontstaat een duurzame omgeving met een levendige wijk die de scheepsbouw op het Scheldeterrein niet verhuult.

Voor Vlissingen is in dit verband een aantal ontwikkelingen van belang. Door de concurrentie van de Kanaaltunnel en de toekomstige Westerscheldetunnel zal de betekenis van de stad als poort naar Engeland en Vlaanderen afnemen. Veel mensen kennen Vlissingen immers van de veren naar Breskens en Sheerness. Daar staat tegenover dat de provincie Zeeland zich goed ontwikkelt als recreatieprovincie. Tot slot is van belang dat in het streekplan een woningbouwopgave van circa 2800 nieuwe woningen gepland staat voor het stadsgewest Middelburg - Vlissingen. Nu al zijn beide steden bijna vergroeid tot dubbelstad. Hergebruik van de Scheldewerf biedt mogelijkheden om én een hoogwaardig woonwerkmilieu te ontwikkelen én om de identiteit van Vlissingen te versterken.

Een bijzondere complicatie is dat de bodem van het Scheldeterrein sterk is vervuild. De oplossing die in dit voorbeeldproject wordt voorgestaan is om deze bestaande, vervuilde situatie te stabiliseren. Omdat sanering uitzonderlijk duur is, maar ook problemen met zich meebrengt bij de opslag van de vervuilde grond, is gekozen voor een dichte plaat die een beperkte draagkracht heeft, waarmee de vervuilde bodem wordt afgesloten. Dat brengt met zich mee dat niet met funderingen in de grond mag worden geroerd. Ook moeten bouwwerken eenvoudig zijn af te breken, zodat de bodem bereikbaar is als alsnog tot sanering wordt besloten. Bovendien is een gelijkmatige verdeling van de druk op deze plaat vereist. Dat vraagt om creatieve vormen van 'lichte stedenbouw' met lichte materialen en montage-elementen. Deze kleine en lichte wooneenheden kunnen wellicht op de werf zelf worden geproduceerd. Sommige bestaande gebouwen kunnen overigens blijven staan en kunnen worden hergebruikt als dragers voor toekomstige bestemmingen. In een aantal gevallen kunnen bestaande gebouwen worden aangepast.

Idee is om het Scheldeterrein op een geleidelijke wijze in stappen onder handen te nemen, afhankelijk van het tempo en de fasering waarmee De Schelde wordt verplaatst. Zo ontwikkelt het gebied zich in een paar jaar van een industriegebied met grote werkgebouwen tot een woonwerkgebied waarin grote en kleine elementen elkaar afwisselen. De combinatie van oud met lichte en semi-permanente nieuwbouw zal de wijk een heel eigen karakter geven. Daarbij is te denken aan studio's, atelierwoningen, brug- en bootwoningen in combinatie met kleine bedrijfjes.

Rolpatroon

Het plan is ontwikkeld door Kuiper Compagnons in opdracht van de gemeente Vlissingen, provincie Zeeland en de Koninklijke Scheldegroep. Huidige stand van zaken is onbekend.

Plaats

Het plan was Voorbeeldproject van het Stimuleringsproject Intensief Ruimtegebruik in 1997 (initiatief van VROM, VenW, LNV en OCW).

Ruimtelijke aspecten

Ruimtelijke kwaliteit krijgt in dit plan een heel bijzondere betekenis. Positief is dat onder lastige milieuvorwaarden gezocht is naar creatieve oplossingen. Daarbij wordt zowel voorgesteld om anders om te gaan met de bodemsanering, als met de occupatie. Vooral het idee om vormen van lichte stedenbouw als parasieten te hechten aan de bestaande oude bebouwing is heel vernieuwend. Met het oog op de toekomstwaarde staat daarbij een flexibele, zelfs demontabele, invulling op de voorgrond. De tijdelijkheid van de occupatie is tot kern van het plan verheven.

Milieutalud Amersfoort (VROM)

Inhoud

In steeds meer stedenbouwkundige opgaven in bestaand stedelijk gebied zijn milieuproblemen (lawaai, stank, bodemvervuiling) niet meer weg te denken. Voor elke vorm van milieuverontreiniging bestaat wel een aparte norm. Verdichtingsprojecten in de stad duren daarom jaren en kosten handen vol geld. De overheid biedt via de Experimentenwet Stad&Milieu een kader om oplossingen te vinden voor stedelijke herstructurering op locaties waar milieuvraagstukken tot nieuwe ontwerpoplossingen kan leiden. Tegelijkertijd is ook de milieuwetgeving in beweging. Het meest in het oog springend is de mogelijkheid om ontheffing te krijgen van milieuregels wanneer de gewenste ruimtelijke ontwikkeling binnen deze regels niet haalbaar zou zijn. Zo vraagt de wet helemaal niet om massieve geluidsschermen of brede grasstroken tussen bebouwing en infrastructuur. Ook gevels mogen bijvoorbeeld gebruikt worden als geluidswering.

Het project in Amersfoort betreft een wijk ten noorden van de binnenstad direct aan het spoor. In een brede groenstrook langs het spoor bevinden zich onder meer scholen, een sportterrein en andere groene recreatieve voorzieningen. Sociale onveiligheid en barrièrewerking van het spoor zijn belangrijke problemen. De spoorwegzone kent milieuproblemen op het gebied van geluidhinder van de spoorweg. Daarnaast is er bodemverontreiniging in de wijk.

Het plan voorziet in een versterking van de woonfunctie (ruim driehonderd nieuwe woningen), versterking van de groenfunctie en vermindering van de barrièrewerking van het spoor. Een deel van de woningen zal worden gerealiseerd in de vorm van entreegebouwen langs het spoor die de treinreiziger duidelijk maken dat de stad wordt genaderd of verlaten. De stad wordt dus nadrukkelijk niet verstopt achter hoge geluidsschermen. Aan de zuidkant van het spoor wordt een milieutalud gemaakt dat als geluidswal voor de bestaande en nieuwe woningen en een centraal park zal dienen. Door hun ligging op het talud hebben de woningen een aanvaardbare geluidsbelasting en het talud kan gedeeltelijk worden gebruikt voor parkeerkelders. Ook kan stromend water een functie krijgen in het talud, bijvoorbeeld via cascades. Door inbandige en ondergrondse parkeeroplossingen en bundeling van de auto-ontsluiting met de spoorlijn heeft het park een autovrij en rustig karakter. Het talud zal tevens gebruikt worden ten behoeve van verantwoorde opberging van de verontreinigde grond.

Rolpatroon

De gemeente heeft de regie over de uitvoering van de werkzaamheden. De bevrijding van de knellende milieunormen bracht bestuurders en ontwerpers zodanig in beweging dat er nieuwe, creatieve oplossingen in beeld kwamen, waarvoor bij nadere beschouwing geen ontheffing nodig was. Het milieu is daarmee 'mede-ontwerper' van de ruimtelijke omgeving geworden. Leefkwaliteit staat daarbij voorop, hoewel dit moeilijk meetbaar is. Stedenbouw wordt hierbij gezien als een proces dat wordt bepaald door onderling min of meer samenhangende keuzemogelijkheden die op zichzelf niet 'goed' of 'fout' zijn, maar pas betekenis krijgen als ze verbonden worden met de locatie (de 'genius loci'). Centrale, generieke rijksnormen kunnen dus gedifferentieerd worden en dat wordt via het project Stad&Milieu en de wetgeving gestimuleerd.

Plaats

Het project heeft de fasen doorlopen van probleemherkenning tot en met beleidsuitvoering.

Ruimtelijke aspecten

Ruimtelijke kwaliteit is heel direct in dit project aan de orde. Het afwijken van de milieuregels vindt plaats in het kader van verbetering van de leefkwaliteit. Daarbij staat verbetering van de gebruikswaarde van de spoorzone voorop, mede in relatie tot verhoging van de belevingswaarde en de sociale betekenis van het gebied. Daarmee wordt aangesloten op veranderingen in de waarderingen, behoeften en wensen van mensen in relatie tot vernieuwende woonvormen en de behoefte aan wonen in hoogstedelijke woonmilieus. Door het talud optimaal te gebruiken kan toch een koppeling worden gelegd met zowel voldoende autobereikbaarheid (deels ondergronds), als met voldoende rustige en

groene uitstraling (park). Onderkend is dat hiermee een andere oplossingsrichting is gekozen dan die voor een traditionele woonwijk. In hoogstedelijke gebieden op knooppunten van het stedelijk leven passen immers andere maatregelen, zoals dubbel grondgebruik en het toestaan van een acceptabele geluidsbelasting, waar mogelijk gecompenseerd door stromend en vallend water (cascades).

Ruilverkaveling Achterhoek (LNV, Staatsbosbeheer)

Inhoud

Dit project is spraakmakend vanwege de nieuwe benadering van de ruimtelijke en landschappelijke problematiek in kleinschalige zandgebieden. Oorspronkelijk stonden bij ruilverkaveling en landinrichting in dit soort gebieden het behoud en versterken van de oorspronkelijke kleinschalige structuur van het landschap voorop. Dit mislukte keer op keer. Soms moest worden toegegeven aan de landbouwfunctie, soms aan de wensen van natuur- en landschapsbescherming met als gevolg een slecht werkend compromis, afhankelijk van de krachtsverhoudingen tussen de partijen, en een teruggang in kwaliteit en verval van het gevarieerde karakter van de landschappen. Er was derhalve behoefte aan een nieuwe strategie die zowel voldoet aan de inrichtingswensen van de landbouw als de ruimte biedt voor de ontwikkeling van natuurlijke en landschappelijke kwaliteit.

In het project 'Het Landschap van de Zandgebieden' is het cascoconcept toegepast, een voorloper van de lagenbenadering. Kenmerkend voor de zandgebieden is dat sprake is van laagdynamische processen van functies, die behoefte hebben aan stabiliteit en rust (zoals natte natuur, flora en fauna), en tegelijkertijd hoogdynamische processen, die juist vragen om flexibiliteit (landbouw). De ruimtelijke structuur van de zandgebieden wordt daardoor steeds meer gefragmenteerd. De laagdynamische functies dreigen te worden uitgestoten door de hoogdynamische. Als oplossing is daarom voorgesteld om onderscheid aan te brengen in enerzijds een landschappelijk casco, waarmee duurzame voorwaarden worden gecreëerd voor natuurbeheer, bosbouw, recreatie en waterbeheer, en anderzijds landbouwproductieruimte, waarin optimale productieomstandigheden kunnen worden gecreëerd.

In dit cascoconcept wordt voorgesteld een ruimtelijke scheiding aan te brengen opdat functies elkaar niet in de weg zitten. Dat leidt in de Achterhoek tot grote eenheden natuurgebied en een netwerk van verbindingzones dat het landbouwgebied dooradert en gekoppeld is aan wegen en waterlopen. Als oplossing voor het water is gekozen voor de conservering van systeemeigen water. Berging van neerslagoverschotten in de hogere delen levert drinkwater van goede kwaliteit. Berging door middel van spaarbekkens en peilverhoging in de beekdalen levert water ten behoeve van de landbouw. Daarnaast is natuurontwikkeling vooral gebaseerd op terugbrengen van de natte component in het landschap.

Rolpatroon

De studie is een samenwerkingsproject van de afdeling Landschapsarchitectuur van Staatsbosbeheer (nu deel van DLG) en de vakgroep Tuin- en Landschapsarchitectuur van de LU Wageningen (nu Leerstoelgroep Landschapsarchitectuur van Wageningen Universiteit). De in het rapport beschreven benadering heeft zijn weg naar de praktijk gevonden. Ze is met name richtinggevend geweest voor aanpak en uitvoering van vele ruilverkavelingen en landschapsinrichtingprojecten in de jaren tachtig en negentig. Momenteel is de studie weer bijzonder actueel vanwege de discussie over de reconstructie van de zandgebieden en intensieve veehouderij.

Plaats

Het project kan geplaatst worden in het traject tussen nationale visies (VROM, LNV) en de daadwerkelijke uitvoering via landinrichtingsinstrumentarium.

Ruimtelijke aspecten

De ruimtelijke kwaliteit in termen van gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde is van groot belang in dit project. De verschillende belangen zijn tegen de achtergrond van kwaliteitsverval en spanning tussen scheiding en verweving van functies binnen het raamwerk van de cascobenadering verzoend. De gekozen oplossing doet verhoudingsgewijs het minste afbreuk aan de ontwikkeling van de landbouw, terwijl handhaving en herstel van verscheidenheid in abiotische omstandigheden

(voorwaarde voor een gevarieerd planten- en dierenleven) in de hoger gelegen gebiedsdelen is verzekerd. Het netwerk van verbindingzones is drager voor verdere ontwikkeling van natte biotopen.