



Tijd als planningsconcept

De gevolgen van ingrepen in reistijd voor de ruimtelijke ordening

In mei 2002 is onder leiding van Frank de Josselin de Jong (WUR), Peter du Bois (TU-Delft) en Tom Jaski (Gemeente Almere) een samenwerking gestart onder de noemer Atelier Almere. Doel van deze samenwerking is een stelsel geïntegreerde oplossingen voor actuele thema's in de stad Almere te ontwerpen. Ontwerpen die Almere als proeftuin hebben, maar doordat ze actueel zijn ook een toepassing kunnen vinden op andere locaties. Bart Wubben ontwierp, op basis van een nieuw landelijk concept, een plan dat nieuwe kansen biedt voor de zone rondom de snelweg A6. Is dit de definitieve stap naar een volwassen Almere?

Bart Wubben

mail@bartwubben.nl

Zojuist om 05:45 was Johans wakker gegaan. Het is 15 juni 2030, met veel moeite hees hij zich uit bed en deed het rolgordijn van het dakraam omhoog. De opkomende zon liet op een mooie manier de skyline van Almere zien. Johan kon zich geen ochtend zonder de skyline voorstellen.

De skyline wordt gevormd door gebouwen van grote winkelketens, het zaken centrum en overige kantoor- en woontorens. Aan het einde van een tijd van veranderingen om en aan de snelwegzone hebben deze torens zich aan het weerwater genesteld. Na het gereedkomen van de centrumring zo'n vijftien jaar geleden is het centrum van Almere plotseling goed bereikbaar en transformeerde grote delen als vanzelf in toplocaties.

Infrastructuur en RO een samenspel

In 1994 schreef Paul Morand: "De auto heeft ons het platteland, de wegen, de herbergen en het avontuur teruggegeven. We kunnen opnieuw gebruik maken van de lege ruimtes tussen de steden." Infrastructuur is ook voordat Morand erover schreef al de motor achter veel utopieën in de ruimtelijke ordening. Zo gebruikten Soria (Ciudad Lineal, 1882) en Le Corbusier (Obus Plans Algiers, Algerije, 1930) al het samenspel tussen de ruimtelijke ordening en infrastructuur als uitgangspunt.

In Nederland is tot nu toe minder utopisch omgegaan met concepten rondom mobiliteit. Sinds de Eerste Nota Ruimtelijke Ordening in 1960 wordt op landelijk niveau met planningsconcepten geprobeerd de ruimtelijke ordening te sturen. Bij de voorbereiding van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening is ook een concept onderzocht dat ruimtelijke ordening en infrastructuur zou bundelen: de corridor. De definitie van dit concept wordt geformuleerd als een as van verstedelijking langs doorgaande verkeersverbindingen die langs of door bestaande stedelijke kernen lopen. Het concept haakte in op een ontwikkeling van monofunctionele gebieden die langs de nationale infrastructuur ontstonden en probeerde daar uitspraken over te doen. Inmiddels zijn de corridors al weer verfoeid en de concepten achterhaald. Dit resulteert in een ruimtelijke ordening die zonder

planningsconcepten opereert. Voor een goede afstemming tussen de ruimtelijke ordening en infrastructuur zijn planningsconcepten wel noodzakelijk. Een goed uitgewerkt landelijk concept kan op veel schalen binnen de ruimtelijke ordening uitspraken doen en belangrijke keuzes over toekomstige bouwlocaties en natuur op snelle wijze onderbouwen.

Frans stond voor aan het loket om een kaartje te kopen. Over enkele ogenblikken zou hij in de trein naar Groningen zitten een rijtje van ongeveer drie kwartier met de vier steden Lelystad, Emmeloord, Heerenveen en Drachten als tussenstations. Vier steden die samen met Almere en Groningen een enorme ontwikkeling hadden doorgemaakt sinds de aanleg van de Zuiderzeelijn en de opwaardering van de snelweg. Vanuit Almere was Amsterdam nu nog maar zeven minuten met de trein.

Maar Frans ging naar het noorden, naar Groningen. De vijfdeertig minuten dat de reis duurde boeide hij niets te doen dan genieten. En genieten was het. Met meer dan tweehonderd kilometer per uur schoot de trein door het landschap.

Verkleining van tijdsafstanden

Nederland is gebaat bij een stevig concept op de ruimtelijke ordening in combinatie met een van de pijlers van de huidige maatschappij, mobiliteit.

In zo'n concept zou gelaagdheid, het uit elkaar trekken van de infrastructuur in verschillende snelheden, weer moeten worden vergroot. Het terugbrengen van deze gelaagdheid heeft ook een ruimtelijke uitwerking, wat de differentiatie in het Nederlandse landschap ten goede komt. Om dit te bereiken is het niet nodig wegen omlaag te schalen. Veel interessanter is het om een nieuwe laag toe te voegen aan de bovenkant. Dit kan worden bereikt door een stelsel belangrijke infrastructuurbundels uit het huidige systeem te lichten en zo een nieuwe laag te creëren.

De kenmerken van deze nieuwe laag, 'Flyways' genoemd, zullen een hoge snelheid en een laag aantal afslagen zijn.

In Nederland komen vijf bestaande infrastructuurbundels in aanmerking voor de categorie Flyway: de Noordas (A6/A7),

de Noordoostas (A1), de Oostas, (A12), de Zuidas (A2) en de Zuidwestas (A4). Deze bundels zijn uitgekozen op basis van hun ligging binnen Nederland en de door het Ministerie van Economische Zaken aangewezen economische corridors. Deze assen zullen als motor dienen om versnelling in het achterland van de Randstad te bereiken en zo steden als Almere, Groningen, Eindhoven en Arnhem naar een hoger economisch niveau tillen. Deze steden zullen economische winst halen uit het flyway-concept doordat de tijdsafstand tussen belangrijke economische regio's zoals de Randstad en het Ruhrgebied zal worden verkleind. Aan de andere kant zullen juist de tussenliggende gebieden zowel landschappelijk als economisch sterker op hun eigen krachten kunnen drijven doordat directe aftakkingen van de Flyway naar deze gebieden ontbreken. Zo ontstaat ruimtelijk een nieuw Nederland op basis van ingrepen in de reistijden.

Marjolijn hield zich netjes aan de maximum snelheid. Ze was tien minuten te laat vertrokken uit Bussum, maar zoals gewoonlijk waren er geen files en zou ze dus niet nog meer vertraging oplopen. Rijdend over de verhoogde snelweg voelde ze wat echte vrijheid betekende. Ze had vanaf hier een mooi uitzicht op de stad. Ze kon de contouren van het gebouw waar ze werd verwacht van haar kant al zien. Na de tunnel, een gedeelte waar de stad over de weg was heen gebouwd, zou ze de afslag naar de buitenring nemen, waarna ze de verbindingsweg naar de centrumring zou pakken.

Nieuwe orde, nieuwe kansen

De aanpak van het nationale infrastructuurnetwerk biedt kansen voor de inrichting van de aanliggende steden en regio's.

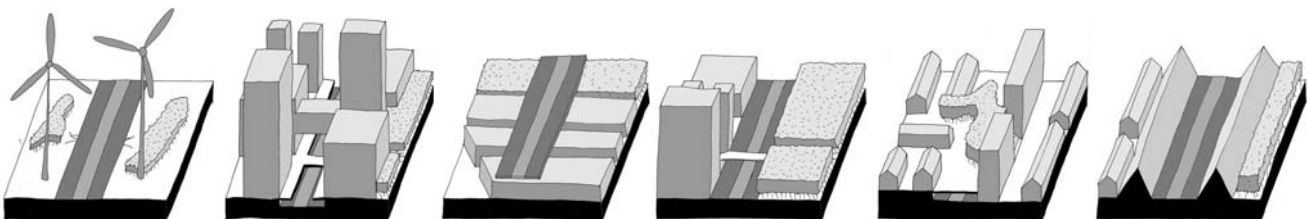
Door in te haken op de mogelijkheden van een kortere reistijd, kan een stad als Almere zichzelf opnieuw ontwerpen. Zo zal een nieuw en stedelijker programma voor Almere, samen met de noodzaak afslagen aan de A6 te verwijderen, de aanleiding kunnen zijn om tot een nieuwe stedelijke structuur te komen. Bij het ontwerpen van deze nieuwe structuur zal Almere moeten kijken naar de mogelijkheden van het gebruik van de zone rondom de A6, een zone die vanaf nu zeer belangrijk zal zijn omdat de steden aan de Flyways zich daar manifesteren. Almere kan en moet zich laten zien door in het ontwerp van de profielen van de infrastructuurbundel in te spelen op de stedelijke wensen voor de stad en gebruiker van de snelweg. Door gebruik te maken van concepten voor profielen als: de Landschapsweg, de Luifelweg, de Luchtweg, de Grensweg, het Stadsduct en de Verborgengeweg, kan een sterk gevarieerd landschap ontstaan wat mogelijkheden biedt voor het ontwerp van de stad. Door deze kansen aan te grijpen zal Almere in korte tijd een volwaardige en volwassen stad kunnen worden, waar ook de huidige kwaliteiten zoals groen en rust nog steeds een plek kunnen vinden.

Jaren geleden had hij, Dirk, de stad mede ontworpen. De stad was inmiddels veranderd, de concepten door de tijd en hun eigen succes ingehaald. De ligging van de stad bleek met de ontwikkeling van de versnellingsas naar het noorden een schot in de roos te zijn geweest. Langzaam had de stad zich losgeweekt van het rigide model dat zij bij het ontwerp hadden voor gesteld. De stad begon een heus organisme te worden, een systeem dat zichzelf ging ordenen. Zonder de kwaliteiten van de omliggende wijken teniet te doen was de

snelweg uitgegroeid tot een belangrijke vervoersader van spoor- en wegvervoer. De stedelijkheid had zich door een paar sterke ingrepen ontwikkeld rondom het weervater terwijl het de wijken ongemoeid liet. Hij en ook andere collega's van toen, hadden niet gedacht dat dit zelfgenererend vermogen al zo vroeg in de ontwikkeling zou optreden. De analyses van andere steden hadden aangetoond dat dit eeuwen zou duren. Met Almere was nu het tegendeel bewezen.

Summary

Holland is desperately in need of a new national concept in spatial planning. A spatial concept that should be build on one of the most important elements of the contemporary society: mobility. By adding a new layer on top of the existing infrastructure layers, the Flyway, new possibilities for the design of landscape and city will occur. This will lead to a self generating system in which time is the keyword.



Landschapsweg

Luifelweg

Luchtweg

Grensweg

Stadsduct

Verborgengeweg

Zes oplossingsrichtingen voor de integratie van landschap, snelweg en stad.