

De zorg voor het landschap in de Verenigde Staten II

[907]

R. J. BENTHEM
Stafafdeling Landschapsbouw Staatsbosbeheer

Landschapsbouw bij autosnelwegen en „parkways”

Het verkeer vormt één van de meest indrukwekkende aspecten van de Amerikaanse samenleving. In de ontwikkeling van het wegennet demonstreert zich de nog steeds voortgaande groei van deze wereld-op-wielen.

Bij de aanleg en het onderhoud van de verkeerswegen bestaat er een nauwe samenwerking tussen de federale overheid en de staten. Voor de federale regering is het Bureau of Public Roads, behorend tot het Ministerie van Handel (U.S. Department of Commerce) belast met het beleid. Naast beleids-, administratieve en technisch-specialistische afdelingen op het hoofdbureau in Washington beschikt het Bureau of Public Roads o.a. over 10 regionale bureaus die de coördinatie verzorgen van de divisiekantoren in ieder van de 51 Amerikaanse staten (en het District of Columbia), welke divisies tenslotte weer zijn onderverdeeld in districten.

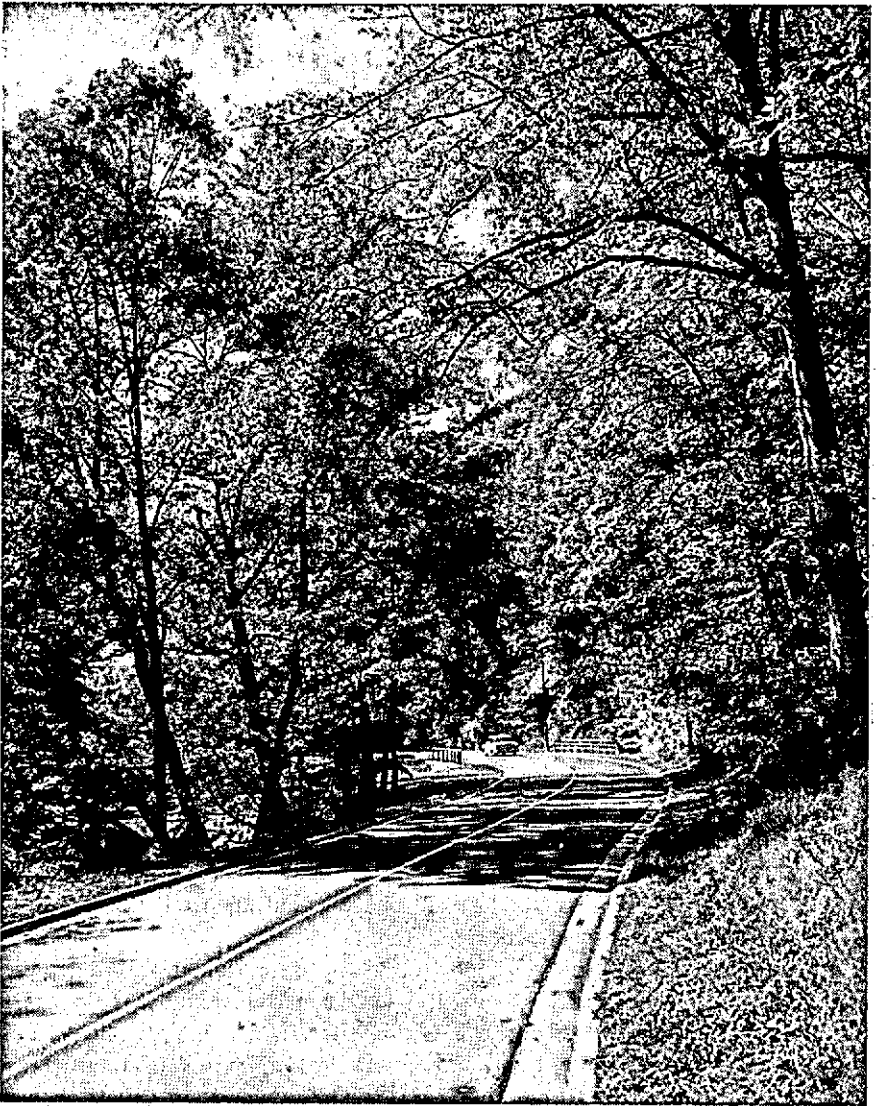
De regeringen van de staten, die de beleidsvoering in hun territorium behartigen, beschikken ieder over een State Highway Department onder leiding van een State Highway Commissioner die rechtstreeks verantwoordelijkheid is verschuldigd aan de Gouverneur van de staat. Deze State Highway Departments zijn met de uitvoering en het onderhoud van het wegennet belast (voor zover niet betrekking hebbend op het stratennet van de gemeenten).

De taak van het federale Bureau of Public Roads bestaat voornamelijk uit het verlenen van financiële en technische bijstand en het kanaliseren van het beleid naar de regeringen van de staten.

Afzonderlijke vermelding verdient voorts nog de activiteit van een ander federaal regeringsorgaan, de tot het Ministerie van Binnenlandse Zaken (Department of the Interior) behorende National Park Service, die de verantwoordelijkheid draagt voor een bijzonder onderdeel van het Amerikaanse wegennet, de zogenaamde „national parkways”. Zowel voor aanleg, beheer als onderhoud van deze wegen ligt de verantwoordelijkheid in handen van deze dienst.

Landschapsarchitecten, in dienst van de vorengenoemde instanties, vaak „landscape engineers” genoemd, spelen een in belangrijkheid toenemende rol bij de landschappelijke vormgeving van de verkeerswegen. Tot de staf van het Bureau of Public Roads in het hoofdkantoor te Washington behoort een afdeling landschapsbouw. Maar ook aan de regionale en divisiebureaus van deze dienst zijn landschapsarchitecten verbonden.

Daarnaast beschikken ook de Highway Departments van de staten over



Een fraai weggedeelte van de Rock Creek Parkway, in de directe omgeving van Washington D.C.

Foto National Park Service (U.S. Department of the Interior)

landschapsarchitecten die met de detailontwerpen en de uitvoering van de landschapsplannen zijn belast.

De federale steun voor de wegeaanleg aan de staten bedraagt voor de grote doorgaande routes, de zogenaamde „interstate highways”, 90% van de kosten van het project. Voor de primaire, secundaire en de „urban highway projects” bedraagt die bijdrage 50%. Teneinde de weggebruikers opmerkzaam te maken op de wijze waarop hun wegebelaastinggelden besteed worden

ziet men bij vele in uitvoering zijnde nieuwe weggedeelten borden met de tekst „Your highway taxes at work”. Uitvoering van beplantingswerken langs de autosnelwegen wordt soms aangekondigd door borden met het opschrift „Landscaping in progress”.

Een belangrijke maatregel die in de laatste paar jaren een aanzienlijke stimulans is geworden voor de landschappelijke behandeling van de verkeerswegen kwam tot stand bij het in werking treden van de „Highway Beautification Act” van 1966. De bepalingen van deze wet maken het namelijk mogelijk om *aanvullende* gelden te verkrijgen voor de landschappelijke verzorging van de wegen, waaronder beplantingen (inclusief aan te brengen vegetatiedekken), bijzondere vormgeving van taluds en inpassing van kunstwerken, het aankopen en verzorgen van extra grondstroken voor de verhoging van de landschappelijke schoonheid van de weg e.d. Voor het fiscale jaar 1966 werd door de federale regering op grond van deze wet voor dit doel 60 miljoen dollar aan de staten ter beschikking gesteld. Op grond van een andere paragraaf uit deze wet werd daarnaast in hetzelfde jaar bovendien 6 miljoen dollar uitgetrokken voor het verwijderen van reclameborden en autokerkhoven die vanaf de verkeerswegen zichtbaar zijn en het landschapsbeeld van de weg nadelig beïnvloeden.

Opvallend is hoe de kwaliteit van de landschappelijke verzorging van de verkeerswegen wisselt van staat tot staat. Sommige staten hebben in dit opzicht reeds een vrij lange traditie, in andere is de activiteit eerst van recente datum en zijn de resultaten minder spectaculair. Duidelijk blijkt echter hoe de regering Johnson de landschapsverzorging krachtig bevordert en hoe dit ook in het beleid van de regeringen en van de wegenbouwdiensten van de staten tot uitdrukking komt. Toonaangevend is in dit verband het landschapswerk aan de wegen in Connecticut, New York, Maryland, Virginia, North Carolina, Ohio, California en Oregon.

Aan een goede organisatie van het werk wordt grote aandacht geschonken. Handboeken met gedetailleerde voorschriften regelen de werkzaamheden van de landscape engineers en van de met de uitvoering belaste aannemers. In één van deze „manuals” werd de doelstelling van de dienst als volgt geformuleerd: „It is the aim of the Highway Department through its Division of Roadside Development by preserving, enhancing and effectively displaying the vegetation of the countryside through which a highway passes, to achieve the „Complete Highway”, designed, engineered, constructed and maintained to be safe, utilitarian, economical to operate and beautiful”.

Opmerkelijk is ook hoe aan het behoud van de natuurlijke begroeiing bij traceren en aanleg van wegen aandacht wordt geschonken. Gespaarde boom- en struikgroepen vormen in vele gevallen de hoofdelementen in het landschapsbeeld van de autosnelwegen. Waar aanvullende beplantingen gewenst zijn wordt buiten de urbane zones in de meeste staten vrijwel steeds gebruik gemaakt van de ter plaatse van nature thuishorende soorten. Ook in gesprekken met landschapsarchitecten komt duidelijk naar voren dat een ecologisch verantwoorde landschapsverzorging als een vanzelfsprekend uit-

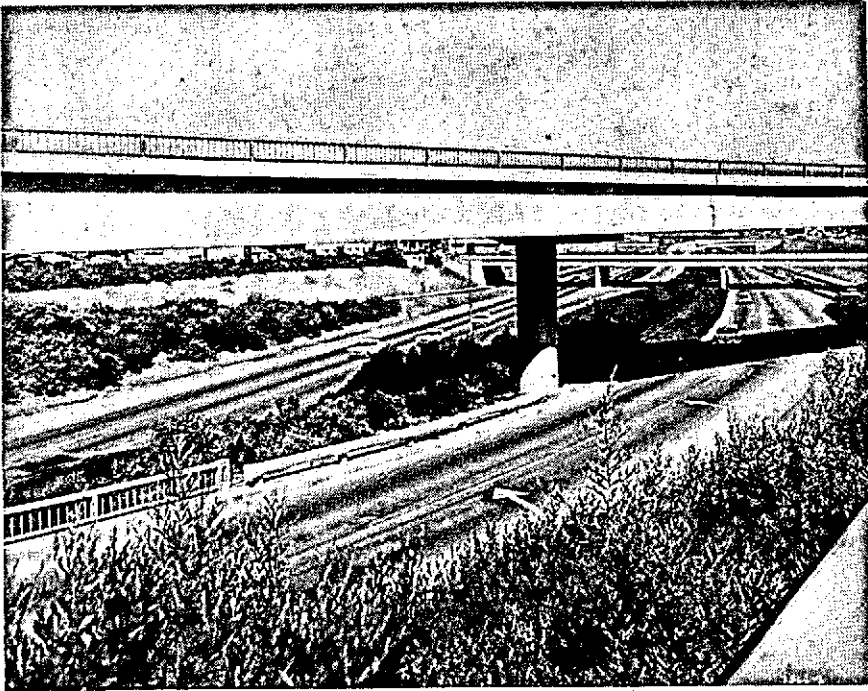
gangspunt wordt beschouwd. Een uitzondering op deze regel vormt Californië waar de autochtone bomen en struiken een minderheid vormen in het totaal van het aangeplante materiaal. Het subtropisch klimaat heeft het mogelijk gemaakt om in deze staat in de loop der tijden exotische bomen, struiken en kruiden uit allerlei delen van de wereld te doen gedijen en verschillende daarvan worden ook in de wegbeplantingen toegepast. In de vaak zeer uitgestrekte stedelijke gebieden die deze wegen doorsnijden — bijvoorbeeld in het Los Angeles district — wordt dit echter veelal niet als een groot bezwaar ervaren.

Een bijzonder aspect vormt op vele plaatsen het vastleggen van taluds, waarvoor bijzondere technieken zijn ontwikkeld. Tijdens een demonstratie georganiseerd door het State Highway Department in Connecticut, tezamen met het Bureau of Public Roads, de Soil Conservation Service en een aannemersfirma, werd mij getoond hoe een juist tot stand gekomen insnijding voor een autosnelweg door heuvelland werd gestabiliseerd. Daartoe werd met een grote tankauto een vloeistof bestaande uit water, kunstmest (fosfaat, stikstof en potas), graszaadmengsel en strooisel (hooistrooisel, cellulose of asfaltkleefstof) op de rulle grond van het verse talud gespoten. Het mengsel, dat als het ware aan de taludoppervlakte blijft kleven, geeft dit talud een vergifgroene kleur die echter na enige dagen verdwijnt. Met deze methode blijken snelle en goede resultaten te worden bereikt, waarbij erosie van de wegkanten doeltreffend kan worden bestreden.

Voor al in de droge gebieden in het Zuidwesten van de Verenigde Staten geeft het beplanten van wegbermen en taluds vaak bijzondere moeilijkheden. Op verschillende plaatsen, bijvoorbeeld in het Los Angeles district is een uitgebreid net van pijpleidingen aangelegd door de beplantingsstroken teneinde de taluds regelmatig te bevoelen aangezien zonder de aanvoer van water een begroeiing ten enen male onmogelijk zou zijn. In plaats van gras wordt vaak van klimopsoorten of van soorten als *Dichondra* (een *Convolvulaceae*) gebruik gemaakt als bodembedekkers.

Ook het machinepark, dat bij de wegenbouw in bedrijf is, is zeer indrukwekkend. Van belang voor de landschapsbouw verdient bijvoorbeeld vermelding een hydraulisch beweegbare op een truck gemonteerde hefboom met cabine die het mogelijk maakt snoeiwerkzaamheden te verrichten in hoge boomkruinen, waarbij, door een enkele handgreep, in luttel seconden van hoogte kan worden gewisseld.

Niet alleen aan het beplantingswerk maar ook aan het tracé en het dwarsprofiel van de verkeerswegen wordt vaak veel aandacht geschonken. Bij de grote Interstate Highways, zoals bij de New York Throughway, wordt alles gedaan om eentonigheid te vermijden. Daartoe hebben de beide gescheiden rijbanen soms een onafhankelijk beloop, waarbij een middenstrook van zeer grote en wisselende breedte ontstaat waarop stukken bos of vrijstaande bomen gespaard worden. Ook worden de beide rijbanen vaak op een verschillend niveau ten opzichte van elkaar gelegd en soms loopt er een stroompje in de dalvormige laagte tussen de banen. Laanbeplantingen ziet men buiten de stedelijke centra vrijwel nooit.



Niettegenstaande de soms moeilijke klimatologische omstandigheden wordt aan de landschappelijke verzorging van de autosnelwegen in verschillende staten bijzondere aandacht geschonken. Bermbeplantingen op de kruising van de Long Beach en Santa Ana freeways in Los Angeles. Een uitgebreid net van pijpleidingen maakt het mogelijk de wegbeplantingen in dit droogtegebied dagelijks van water te voorzien.

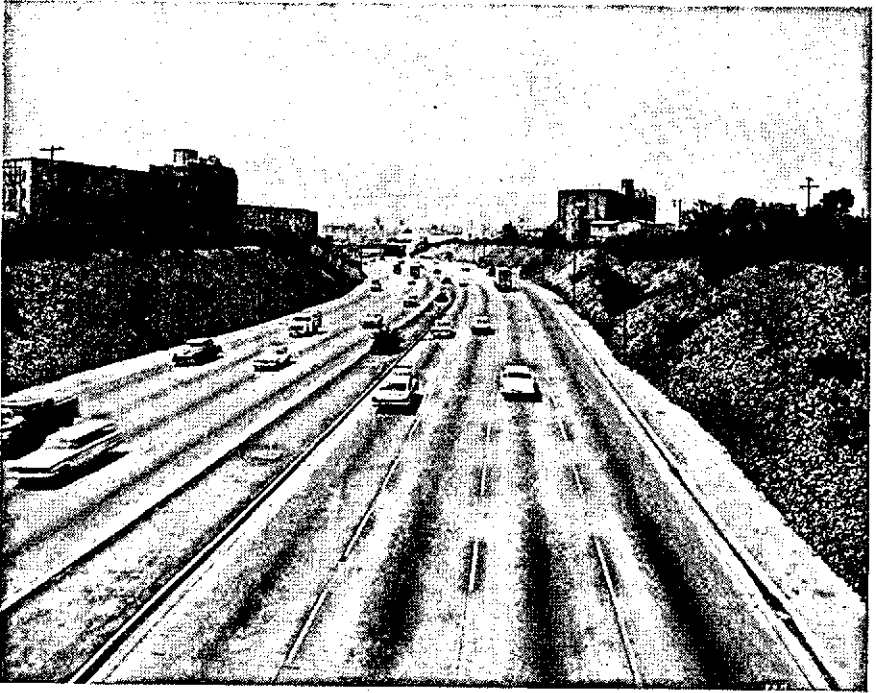
Foto Nationaal Verkeersbureau van de Verenigde Staten

Bepaald imponerend zijn de wegconstructies in en rond de grote steden. Vooral Californië met snelwegen als de Santa Monica Freeway, de drukste weg ter wereld, met 4 tot 6 rijstroken op ieder van de beide banen en knooppunten met 3 niveaus, geeft daarvan spectaculaire voorbeelden te zien. Bij dergelijke wegbreedtes wordt door de grote oppervlakten asfalt het visuele effect van de beplantingen echter gering, ondanks de bijzonder goede zorg die er veelal aan het ontwerp en het onderhoud worden besteed.

Speciale vermelding verdienen voorts de in de aanvang genoemde parkways. Hun aantal is nog betrekkelijk gering (totale lengte in juni 1964 1100 mijl) maar ze zijn bij het Amerikaanse publiek zeer populair. Aanleg, beheer en onderhoud berusten bij de National Park Service. Op het technisch vlak wordt daarbij vaak samengewerkt met het Bureau of Public Roads.

Deze parkways dienen uitsluitend voor recreatieve en toeristische doeleinden. Ze zijn niet toegankelijk voor vrachtverkeer. Ze ontsluiten gebieden met bijzonder natuurschoon en vaak sluiten ze aan bij nationale parken of verbinden ze deze.

Het landschapswerk is hierbij op voorbeeldige wijze georganiseerd en in voorschriften vastgelegd. In het „National Parkways Handbook” zijn de be-



Watergebrek verhindert ondanks bevoeiing een bevredigende grasbegroeiing op de taluds van vele Californische autosnelwegen. In plaats daarvan worden, zoals hier langs de Hollywood freeway, klimopsoorten als bodembedekkers toegepast. Over deze auto-weg met 4 rijstroken op iedere baan bewegen zich dagelijks 300.000 mensen.

Foto Nationaal Verkeersbureau van de Verenigde Staten

ginselen, de grondverwervingsprocedures en voorwaarden, de planning, de aanleg en het beheer tot in details geregeld.

Een parkway wordt begrensd door een strook van variabele breedte, waarin behalve de weg zelf ook begeleidende voet- en ruiterspaden zijn aangelegd, die geheel vrijliggen en vanaf de weg onzichtbaar zijn. Voorts zijn er op uitgebreide schaal picknickplaatsen en uitzichtpunten in de parkway-strook aangelegd, die het recreatiezoekend publiek ten dienste staan. De gemiddelde breedte van de parklandstrook waarin de weg is gelegen mag niet minder bedragen dan 300 meter. Zij is vaak echter aanzienlijk breder. Zij is voorts veelal geheel eigendom van het rijk of plaatselijk door erfdiensbaarheden voor openbaar gebruik bestemd. Historische en landschappelijke bezienswaardigheden worden op zorgvuldige wijze toegankelijk gemaakt en door voorlichtingsmiddelen aan het publiek verduidelijkt.

De tracering van deze wegen is vaak uitzonderlijk fraai. De schoonheid van het wegbeeld wordt voorts bevorderd doordat er geen vluchtstroken en bermplanken zijn en het gras direct tot aan de wegverharding dóórloopt. Bovengrondse leidingen komen langs deze wegen praktisch niet voor. Waar hun aanwezigheid noodzakelijk is en waar zulks technisch mogelijk is, worden ze alle door ondergrondse kabels vervangen.

Bijzonder fraai zijn o.a. Rock Creek and Potomac Parkway en George Washington Memorial Parkway nabij Washington, waarin zelfs aansluitend een wildreservaat in het urbane gebied is opgenomen.

Befaamd is voorts de Blue Ridge Parkway in Virginia en North Carolina die de nationale parken Shenandoah en Great Smoky Mountains verbindt. Over een lengte van 750 kilometer loopt deze prachtige weg door een praktisch ononderbroken bosgebied over de kam van de Appalachians. Slechts op 2 plaatsen heeft hij een „rechtstand” van 2 mijl lengte, voor het overige volgt hij de natuurlijke golvende contouren van het bergland. Het behoeft nauwelijks vermelding dat ook in het bijzonder bij deze wegen uitsluitend de van nature thuishorende houtsoorten worden verwerkt. Waar Rhododendrons, Laurieren, Liriodendrons en verschillende Cornussoorten (Dogwoods) hier inheems zijn biedt het weglandschap, zowel in de bloeitijd als in de kleurrijke „Indian Summer” van september-oktober, een spectaculair schouwspel.

„Driving for pleasure is the Nation's most important outdoor recreational activity” constateert een recent studierapport van het Amerikaanse Ministerie van Handel. In dit rapport zijn voorstellen ontwikkeld voor een nationaal programma voor het totstandbrengen van 80.000 km „parkways” en „scenic roads”. Daarvan zal 80% worden ontwikkeld op bestaande wegen en 20% door de aanleg van nieuwe tracés. Elementaire recreatievoorzieningen zijn daarbij ontworpen op iedere 5,5 km, picknickplaatsen op iedere 225 km en kampeerterrainen op iedere 350 km.

Het onderscheid tussen een „parkway” en een „scenic highway” wordt als volgt omschreven in het „Federal Manual” van 26 oktober 1964: „A parkway is a highway for noncommercial traffic with full or partial control of access, and usually within a park or ribbon of parklike development”.

De „scenic highway” heeft echter een minder gespecialiseerde functie en kan zijn „a road (in a rural area) or a street (in an urban area) having road-sides, or traversing areas of relatively high aesthetic or cultural value. Accommodations for picknicking, parking, walking, camping and other recreational potential may be built into the scenic corridor itself, or the highway may provide pleasant access to such facilities”.

Een interessante uitspraak met betrekking tot deze beide soorten van recreatief aantrekkelijke wegen is tenslotte:

„Scenic highways and parkways should have characteristics which would qualify them to be destinations of travel in themselves, as well as pleasant routes to travel”.