

Stadsranden

Rood En Groen

Op het raakvlak van stad en land bevindt zich een gebied waarin vele, zowel rode als groene, processen een rol spelen. Binnen het huidige voorgestelde beleid op het gebied van ruimtelijke ordening, wordt echter geen aandacht besteed aan hoe vorm zou moeten worden gegeven aan dit gebied. Hoe zou de stadsrand vorm gegeven kunnen worden om ruimtelijke kwaliteit, zoals deze tot doel gesteld wordt in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, te waarborgen of waar mogelijk te verbeteren? Een inrichtingsconcept stadsranden in dienst van de samenleving geeft hier een mogelijke oplossing voor.

Sjoerd van Eijk

Student Landgebruiksplanning

Sjoerd.vanEijk@wur.nl

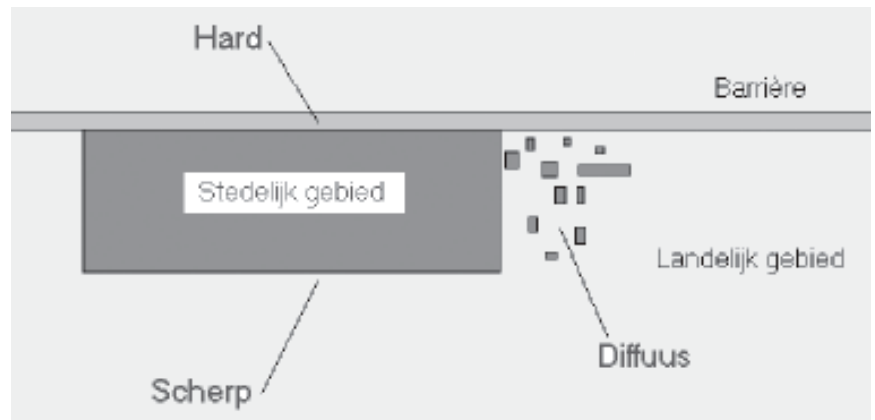
Wouter Rozendaal

Student Landgebruiksplanning

Wouter.Rozendaal@wur.nl

Foto's & illustraties

Sjoerd van Eijk &
Wouter Rozendaal



Ligging stadsranden

Stellingen

- Door een overgangsgebied van stad naar land te ontwerpen mede ten behoeve van de stedeling wordt draagvlak gecreëerd voor dit gebied, waardoor het open gebied tussen de stedelijke kernen behouden blijft.
- Een stadsrand moet als een harde overgang van stad naar land ontworpen worden om zo het landelijk gebied te vrijwaren van stedelijke vormen.
- Het landelijk gebied binnen stedelijke netwerken moet worden gebruikt als stedelijk uitloopgebied.
- Het aanbrengen van een groen/blauwe structuur in het landelijk gebied en het aansluiten van deze structuur op de stedelijke kern voorkomt het dichtslippen van het landelijk gebied met stedelijke vormen.
- Door selectief met aansluitingen van infrastructuur op de omgeving om te gaan kan en moet stedelijke ontwikkeling gestuurd worden.

De stellingen zullen verder uitgewerkt worden onder de kop: 'de stadsrand, het inrichtingsconcept', waarin deze stellingen als basis dienen voor het uiteindelijke inrichtingsconcept.

De stadsrand: een dynamisch geheel

Door de ontwikkelingen van stadsranden door de tijd heen te bekijken, kan er voor stadsranden min of meer voorspeld worden op welke manier een stadsrand zich in de toekomst zal ontwikkelen. Hoe zag de stadsrand er

vroeger uit op een bepaalde plek en hoe heeft deze stadsrand zich ontwikkeld tot wat hij nu is? Bij deze ontwikkelingen zijn een aantal wetmatigheden te ontdekken. Om deze ontwikkelingen te kunnen beschrijven is er op hoofdlijnen de volgende indeling gemaakt op basis van visuele kenmerken van stadsranden.

De scherpe stadsrand: een stadsrand die wordt bepaald door bijvoorbeeld grenzen van landbouwkavels, of een weg van lage orde. Er is niet echt sprake van een barrière die er voor zorgt, dat de stad niet verder het landelijk gebied in kan groeien.

De harde stadsrand: een stadsrand die wordt bepaald door een barrière in de vorm van bijvoorbeeld een kanaal, een waardevol geacht natuurgebied, of een weg van hoge orde. De stad heeft niet echt de mogelijkheid de barrière over te steken. (Nu is de sterkte van de barrière relatief, denk maar aan de Waalsprong bij Nijmegen)

Er wordt binnen de scherpe en de harde stadsrand nog het onderscheid gemaakt tussen de gemengde en de stedelijke vorm. Bij de gemengde vorm is nog niet alle ruimte tot de stadsrand in gebruik door stedelijke functies. Bij de stedelijke vorm is alle ruimte stedelijk benut, hierbij moet als kanttekening gemaakt worden, dat groen ook tot de stedelijke functies kan behoren.



Scherpe rand



Harde rand



Diffuse zone

De diffuse zone een zone die zowel stedelijke als landelijke functies herbergt. Daarnaast liggen er in de zone functies, die typerend zijn voor deze zone, nader te noemen als stadsrandfuncties. De zone maakt visueel een rommelige indruk.

Er zijn nu een tweetal ontwikkelingen te onderscheiden binnen de fysieke verschijningsvorm van stadsranden. De ontwikkeling van de harde stadsrand met daarin de scherpe stadsrand als tussenfase en de ontwikkeling van de diffuse zone.

Ontwikkelingsrichtingen:

1. Van een scherpe naar een harde rand

Kleine kernen beginnen als een verzameling van bebouwing zonder een echte grens met het landelijk gebied. Bebouwing ontwikkelt zich langs infrastructuur en heeft een lijnvormig karakter. Op het moment dat er bebouwing ontstaat die niet meer direct gerelateerd is aan de oorspronkelijke infrastructuur, ontstaan er ook stadsranden. In het begin meestal in de scherpe variant. Bijvoorbeeld kavelgrenzen vormen dan de grens van de bebouwing. De ruimte tot deze kavelgrens is in het begin nog niet opgevuld met stedelijke functies, de scherp gemengde variant. De nog niet opgevulde ruimten zullen bij uitbreiding echter snel gebruikt worden voor stedelijke functies, waardoor de scherp stedelijke variant ontstaat. Dit proces herhaalt zich tot de stedelijke uitbreidingen op een

barrière stuiten. Dan ontstaat er eerst een hard gemengde variant die geleidelijk overgaat in een hard stedelijke variant, wanneer de ruimte tot de barrière helemaal in gebruik is door stedelijke functies. Dan stopt het proces, totdat de barrière te zwak wordt en de oversteek gemaakt wordt.

2. Diffuse zone

Diffuse zones ontstaan op plaatsen waar ruimte is die nog niet echt een bestemming heeft. Een diffuse zone is vaak een stuk grond dat door iedereen enigszins vergeten is en daarmee vogelvrij verklaard wordt. Deze zones kunnen op een tweetal manieren ontstaan. Ten eerste doordat deze gebieden ingesloten raken door grote infrastructuurlijnen en uitdijende steden (Van Maren en De Zeeuw, 1990). Daarnaast ontstaat onbestemde ruimte ook op de plaatsen waar al typische stadsrandfuncties aanwezig zijn. Deze stadsrandfuncties hebben zich op die plaatsen ontwikkeld om een aantal redenen. De voornaamste redenen zijn: de grote ruimtedruk in de stad, de goedkopere grond buiten de stad en de strengere milieuregels in de stad. In de diffuse zones wordt een gedoogbeleid gevoerd met betrekking tot de stadsrandfuncties, waardoor functies zich (semi-) illegaal kunnen vestigen (Natuurbeschermingsraad, 1993). In het verleden werden deze functies zelfs bewust op afstand van de stad gelegd om zo de stad geen overlast te bezor-

gen. In een gebied waar al een aantal stadsrandfuncties voorkomen is sprake van een aantrekkingskracht op andere stadsrandfuncties. Zo ontstaan er concentraties van stadsrandfuncties.

Infrastructuur

Wat is nu de invloed van infrastructuur op de ontwikkeling van stadsranden? Er is hierbij het onderscheid te maken tussen een tweetal ontsluitingsstructuren. Deze ontsluitingsstructuren zijn: de tangentiële en de radiale structuur (Natuurbeschermingsraad, 1993). Deze beide structuren zorgen op een verschillende manier voor ontwikkeling van stedelijke functies.

De tangentiële structuur vormt als het ware steeds een nieuwe barrière. Als de stedelijke functies de sprong naar de "overkant" maken, wordt er na verloop van tijd weer een nieuwe rondweg aangelegd. Dan begint het proces van stedelijke ontwikkeling weer van voren af aan.

De radiale structuur loopt van het centrum van de stad naar buiten toe. Stedelijke Infrastructuur structuur ontwikkeling vindt vaak plaats gekoppeld aan deze structuur. Deze stedelijke ontwikkeling staat bekend onder de naam corridorvorming, welke als een soort schrikbeeld gezien wordt als het gaat om stedelijke ontwikkeling.

Stadsrandwensen

Veel sectoren hebben wensen met betrekking tot de stadsrand. De wensen

De belangrijkste doelstelling is het voorkomen van het aaneengroeien van stedelijke kernen

van zowel de sectoren uit de stedelijke kant als de landelijke kant krijgen vorm in de stadsrand, waardoor de ruimtedruk buitengewoon hoog ligt. Het is echter wel zo, dat stedelijke functies sterker zijn dan landelijke functies en dat zij de neiging hebben de landelijke functies te verdrijven (Van Maaren en de Zeeuw, 1990; Draaisma, J. et. al., 1999).

De stadsrand, het inrichtingsconcept

De belangrijkste doelstelling van het inrichtingsconcept is het voorkomen van het aaneengroeien van stedelijke kernen binnen stedelijke netwerken en het daarmee open houden van het landelijk gebied. Om deze doelstelling te kunnen bereiken, worden in de genoemde stellingen een aantal beweringen gedaan. De onderstaande beweringen bieden als het ware de basisprincipes bij de ontwikkeling van het inrichtingsconcept voor de stadsrand binnen het concept stedelijke netwerken.

Draagvlak door ontwerpen

Om de ongeremde groei van het stedelijk gebied tegen te gaan en op die wijze het landelijk gebied open te houden, is het creëren van maatschappelijk draagvlak voor het overgangsgedebied van stad naar land noodzakelijk. Indien er draagvlak is voor dit gebied, zal er een veel grotere weerstand zijn om het van inrichting te veranderen. Het landelijk gebied, aan de rand van de stad, zal dan zoveel mogelijk gevrijwaard blijven van stedelijke bebouwing. Van belang is dat naast draagvlak bij de bewoners van de stadsrand zelf, dit er ook dient te zijn bij bewoners van het achterliggende stedelijke gebied die het betreffende gebied recreatief gebruiken. Het draagvlak kan alleen maar tot stand komen door het overgangsgedebied voor stad en land volgens een aantal basisprincipes te ontwerpen. Deze principes moeten de wensen van verschillende sectoren in de stadsrand ondersteunen en dienen voort te komen uit wetmatigheden die volgen uit de historische ontwikkeling van de stadsrand. De principes die voor het benodigde draagvlak zorgen, zijn een

harde stadsrand, het gebruiken van het overgangsgedebied van stad naar land en het landelijk gebied binnen het stedelijk netwerk als stedelijk uitloopgebied en tenslotte het aanbrengen van structuur in dit gebied.

Harde rand

Zoals uit het verleden is gebleken, is de enige situatie waarbij een stadsrand voor langere tijd op dezelfde plaats blijft liggen, de situatie van een harde stadsrand. Door het ontwerpen van een harde rand is het mogelijk ongeremde stedelijke groei en daarmee ook het aan elkaar groeien van steden te voorkomen. Het ontwerp van de harde stadsrand moet zo zijn dat er een zo lang mogelijke stadsrand ontstaat. Een lange stadsrand heeft enkele belangrijke voordelen ten opzichte van een korte stadsrand. Het belangrijkste voordeel van een lange stadsrand ten opzichte van een korte stadsrand is, dat er op die wijze direct aan de rand meer mensen kunnen wonen en werken.

Stedelijk uitloopgebied

Binnen de mazen van het stedelijk netwerk komt het landelijk gebied in dienst van de stad. Om het landelijk gebied ook als stedelijk uitloopgebied te ontwikkelen, zullen er landelijke gebruiksfuncties voor de stedeling, zoals volkstuincomplexen, maneges, sportvelden, routes ontwikkeld worden. Zodoende krijgt het aan de stad grenzende landelijk gebied een gebruiksfunctie voor de stedeling en zal het draagvlak voor dit gebied vanuit de stedeling aanzienlijk worden verhoogd. Het landelijk gebied mag echter niet de uitstraling van een (semi-)stedelijk gebied krijgen.

Groen/blauwe structuur

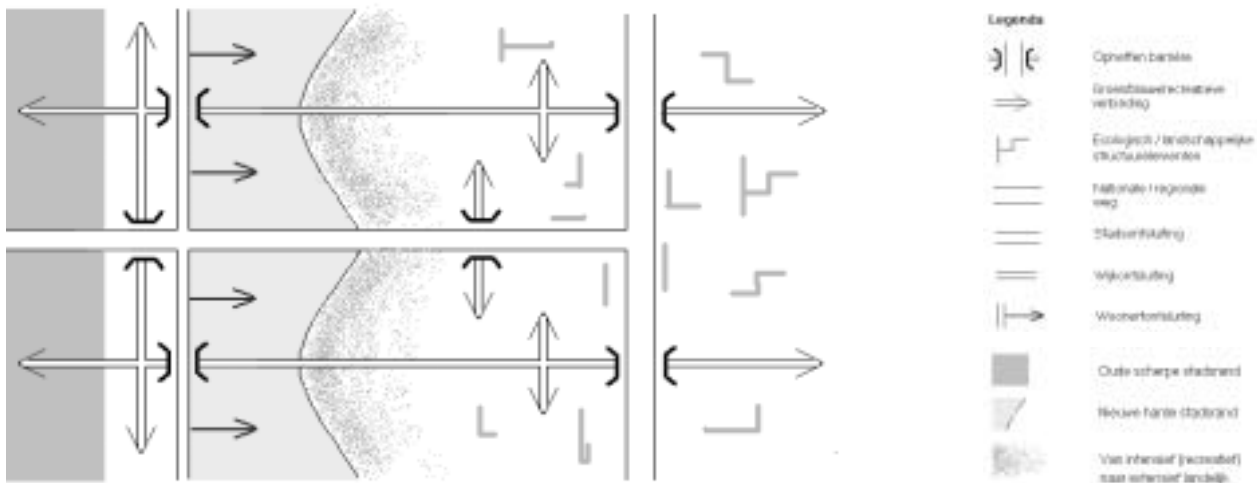
Het aanbrengen van een degelijke groen/blauwe structuur heeft een tweeledige functie. Allereerst dient de structuur er toe de stedeling meer toegang te geven tot het landelijk gebied. De structuur loopt vanuit de stad door de stadsrand het landelijk gebied in en doorbreekt eventuele barrières voor laagdynamische en natuurlijke

verbindingen. De gebruiksfuncties voor de stedeling in het landelijk gebied worden verbonden door de groen/blauwe verbindingen. Op die wijze heeft de structuur de duidelijke functie van het geleiden van de stedeling in het landelijk gebied en wordt de structuur door de stedeling als waardevol beschouwd.

Ten tweede zijn natuur en ecologie gebaat bij de realisering van groen/blauwe verbindingen tussen stad en land. De groen/blauwe verbindingen worden vormgegeven door water en ecologische elementen te koppelen, waardoor er voor ecologie een grote meerwaarde ontstaat. Stadsecologie wordt door het koppelen van stad en land verbonden met ecologisch waardevolle gebieden in de mazen van het stedelijk netwerk. Bij het ontwerpen van de rand en het koppelen van stad en land dient bijzondere aandacht te gaan naar de aantrekkelijkheid en identiteit van het landschap. Deze functies van de groen/blauwe structuur voorkomen het dichtslippen van het landelijk gebied. Het landelijk gebied zal door de structuur een hogere belevingswaarde krijgen en in een veel hogere mate gewaardeerd worden, waardoor het draagvlak voor dit gebied aanzienlijk toeneemt.

Aansluitingen van infrastructuur

Uit de geschiedenis is gebleken, dat infrastructuur een sterke invloed heeft op stedelijke ontwikkeling. De infrastructuur biedt dan ook tal van mogelijkheden om de stedelijke ontwikkeling te sturen. Van groot belang zijn de hiërarchie van de infrastructuur en de aansluiting van infrastructuur van verschillende schaalniveaus op elkaar. Juist de aansluitingen van infrastructuur geven een enorme impuls aan stedelijke ontwikkeling, zeker bij infrastructuur op een hoog schaalniveau. Door op plaatsen waar het aaneengroeien van steden dreigt, onder andere infrastructuur van verschillende typen en verschillende schaalniveaus te scheiden kan dit aaneengroeien worden vermeden.



Schematische uitwerking stadsrandconcept

Schematische uitwerking stadsrand

In de figuur schematische uitwerking stadsrandconcept is een uitwerking gegeven van de basisprincipes en ontwerpmaatregelen voor een ontworpen harde stadsrand met een groot draagvlak dat er voor zorgt dat steden niet aan elkaar groeien. De uitgangssituatie bij deze uitwerking is een scherp stedelijke stadsrand met een barrière op grote afstand. Andere uitgangssituaties zouden kunnen zijn de hard stedelijke variant, met een barrière direct grenzend aan de bestaande bebouwing of een diffuse zone, grenzend aan bestaande bebouwing of ergens in het landelijk gebied. In de figuur op de volgende pagina is een scherpe stadsrand te zien met een barrière die gevormd wordt door een nationale/regionale weg. De principes voortkomend uit de stellingen zijn in de figuur verwerkt.

De harde ontworpen rand, wordt gevormd door de overgang van nieuwe bebouwing op het recreatief intensief gebruikte landelijk gebied. De ontworpen zone van intensief (recreatief) naar extensief landelijk met daarin aangebracht de groen/blauwe structuur vormt een harde barrière. Om draagvlak te krijgen voor deze zone, is het belangrijk dat er gebruiksfuncties voor de stedeling worden ingepast. Richting de al aanwezige barrière, in dit geval de weg met een nationale/regionale ontsluitingsfunctie, neemt de intensiteit van deze gebruiksfuncties steeds verder af, totdat er alleen nog maar sprake is van puur landelijk gebied voornamelijk geoccupeerd door productielandbouw. De groen/blauwe structuur en het

benutten van het landelijk gebied als stedelijk uitloopgebied eindigen hier niet en lopen door tot in het landelijk gebied aan de overzijde van de regionale weg. Deze groen/blauwe structuren zijn gekoppeld aan het laagdynamische recreatieve netwerk, maar gescheiden van het hoogdynamische infrastructuurnetwerk. Op de plaatsen waar de twee verschillende netwerken elkaar kruisen worden eventuele barrières voor het groen/blauwe en het laagdynamische/recreatieve netwerk opgeheven. Dit door middel van ongelijkvloerse kruisingen, bijvoorbeeld onderdoorgangen. Selectief worden op de kruisingen overstapmogelijkheden van het hoogdynamische op het laagdynamische netwerk gecreëerd. Dit ten behoeve van het beter toegankelijk maken van het landelijk gebied als stedelijk uitloopgebied. Vanaf de regionale weg wordt het bestaande stedelijk gebied en het nieuwe stedelijk gebied ontsloten volgens een hiërarchisch opgebouwde infrastructuur. Vanaf de regionale weg worden woonerven via een tweetal tussenstappen ontsloten. Een weinig verkeersaantrekende functie als wonen wordt op die wijze ontsloten via een bijpassend schaalniveau van infrastructuur.

Conclusie

In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening mist er een detailuitwerking voor de stadsrand. Dit terwijl een van de belangrijkste doelstellingen binnen het concept stedelijke netwerken het open houden van het landelijk gebied tussen de stedelijke kernen is. Door voor dit landelijk gebied draagvlak te creëren

kan de ruimte gevrijwaard blijven van stedelijke vormen. De mensen uit het stedelijk netwerk moeten dus willen dat het landelijk gebied open blijft. Het draagvlak moet gecreëerd worden door bij het ontwerpen van een gebied extra aandacht te besteden aan de stadsrand. De stadsrand vormt ten slotte de koppeling tussen het stedelijk en het landelijk gebied, dus tussen de mensen en het landelijk gebied. Bij het ontwerpen van de stadsrand moet vooral gelet worden op de basisprincipes van het stadsrandconcept zoals deze in deze paper zijn beschreven. Door met deze principes rekening te houden krijgen mensen het idee dat het landelijk gebied iets van henzelf is, een gebied dat ze kunnen gebruiken en daarbij ook nog eens een gebied dat er mooi uit ziet. Hierbij moet wel nog gezegd worden dat bij het ontwerpen van een stadsrand de gegeven principes slechts als een leidraad gebruik moeten worden, een ontwerp moet namelijk gebaseerd zijn op gebiedseigen kenmerken en niet op een standaardconcept. Anders bestaat er het gevaar dat iedere stadsrand er in de toekomst hetzelfde uitziet, terwijl identiteit juist de charme bepaald.

Literatuur

- Van Eijk, S.C.H.J. en Rozendaal, W.J.B. *Stadsranden; Rood in Groen; Een inrichtingsconcept ontwikkeld aan de hand van de noordelijke Randstad*. 2002
- Draaisma, J. et al. *Waterland, ecologische landbouwtuin van Amsterdam*. Planologische discussiebijdragen. 1999
- Van Maren, E.N. De Zeeuw, P.H. *De overgang stad-land. Planvorming en ontwerp in het landelijk gebied onder stedelijke invloed*. Directie bos- en landschapsbouw. Utrecht, 1990
- Ministerie van Verkeer Ruimtelijke Ordening en Milieu. *Ruimte maken, ruimte delen. Vijfde Nota over de ruimtelijke ordening 2000 / 2020. PKB 1*. Den Haag, 2001
- Natuurbeschermingsraad. *Op de Grens van stad en land. Advies over natuur en landschap in stadsrandgebieden*. 1993

Wat een snelweg kost

De gevolgen van de aanleg van de A73-Zuid

Binnen de ruimtelijke ordening wordt veel en vaak ruimtelijk beleid opgesteld. Volgens ons ontbreekt het bij ruimtelijk beleid echter aan een gedegen ruimtelijke economische analyse. Veel ruimtelijke plannen blijven hierdoor oppervlakkig. Dit is jammer omdat er zo kansen over het hoofd worden gezien en men binnen de ruimtelijke ordening niet altijd in staat is om adequaat te anticiperen op economische ontwikkelingen. Met dit idee in het achterhoofd is geprobeerd om door middel van een ruimtelijk economische analyse een visie te geven op de ruimtelijk economische ontwikkeling van Midden-Limburg.

Nadine KaOm

Student Landgebruiksplanning

Nadine.Kaim@wur.nl

Steven Voest

Student Landgebruiksplanning

Steven.Voest@wur.nl

Illustraties

Nadine KaOm & Steven Voest

In het kader van het project "3 over 30" analyseren wij de economische en de infrastructurele situatie van Midden-Limburg. Er wordt gekeken wat de invloed is van de nog aan te leggen A73-Zuid op de werkgelegenheid in Midden-Limburg en hoe deze effecten ruimtelijk tot uitdrukking komen. Aan de hand van deze ruimtelijke economische analyse en een gebiedsanalyse geven wij een visie op hoe Midden-Limburg gebruik kunnen maken van de grootschalige infrastructuur die door Midden-Limburg loopt ten behoeve van de economische ontwikkeling. Achtereenvolgens wordt ingegaan op het belang van infrastructurele netwerken voor de economie, de ruimtelijke en economische aspecten van een investering in infrastructuur en hoe deze effecten in Midden-Limburg tot uitdrukking komen. Vervolgens gaan we in op de mogelijkheden voor de toekomst en de conclusies.

Het belang van netwerken voor de economie

Tegenwoordig is de aanwezigheid van netwerken een van de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren, temeer omdat het bijdraagt aan de bereikbaarheid van veel bedrijven. Verandert er iets binnen een netwerk dan betekent dit de bereikbaarheid van een gebied verandert. Dit heeft zijn neerslag op de economische situatie van een gebied. De bereikbaarheid van een gebied kan men vergroten door te investeren in infrastructuur of door te investeren in het karakter van knooppunten. Welke effecten heeft een investering in infrastructuur en wat voor effecten heeft een investering in knooppunten?

De invloed van vervoersassen op gebieden met lage netwerkdictheid

Vervoersassen tussen stedelijke velden lopen vaak door gebieden met een lagere netwerkdictheid, meestal hebben ze geen relatie met het gebied waar ze doorheen lopen. Door middel van nieuwe afslagen op de vervoersassen kan een gebied met een lage dichtheid hierop

aantakken. Hierdoor kunnen de actoren in de gebieden met een lage dichtheid makkelijker relaties aangaan en onderhouden met actoren uit de omliggende stedelijke velden. Door de toename van het aantal relaties van het gebied met een lage dichtheid krijgt de economie in die gebieden een impuls. Tevens vormt een afslag een mogelijke vestigingsplaats voor nieuwe bedrijven en bedrijven die in de stedelijke velden gebrek aan ruimte hebben of niet meer passen in een stedelijke omgeving. Bovengenoemde mogelijkheden voor de (nieuwe) bedrijvigheid geven op hun beurt weer een impuls waardoor weer nieuwe activiteiten aangetrokken kunnen worden.

Gedifferentieerde knooppunten ontwikkeling

Ieder knooppunt herbergt bepaalde activiteiten. Iedere activiteit is afhankelijk van een bepaalde modaliteit. Iedere activiteit heeft daardoor zijn eigen mobiliteitsprofiel (RARO, 1996). De aanwezigheid van een bepaalde modaliteit in een knooppunt heeft daardoor een structurerende werking op de vestiging van bepaalde activiteiten en bedrijven. Indien men knooppunten selectief bereikbaar maakt voor bepaalde modaliteiten dan kan ieder knooppunt andere activiteiten aantrekken. Door de verdeling van activiteiten over de knooppunten ontstaat er een netwerk waarin ieder knooppunt zijn eigen specialiteit heeft. Omdat de gedifferentieerde knooppunten elkaar aanvullen in plaats van beconcurreren, komt dit economisch gezien ten goede aan de ontwikkeling van een gebied. Een gebied verzorgt meerdere activiteiten die gelokaliseerd zijn in meerdere knooppunten.

Effecten van een investering in infrastructuur

Een ingreep in netwerken houdt een ingreep in de infrastructuur in. Wat voor effecten heeft de aanleg van infrastructuur? Een aantal effecten komen indirect tot uitdrukking. Dit zijn