

Stadsranden; Rood èn Groen

Stadsranden; Rood èn Groen

**Een inrichtingsconcept ontwikkeld aan de hand van de noordelijke
Randstad**

**S.C.H.J. van Eijk
W.J.B Rozendaal**

Alterra-rapport 593

Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte, Wageningen, 2002

REFERAAT

S.C.H.J. van Eijk en W.J.B Rozendaal, 2002. *Stadsranden; Rood en Groen; Een inrichtingsconcept ontwikkeld aan de hand van de noordelijke Randstad*. Wageningen, Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte. Alterra-rapport 593. 122 blz. 68 fig.; 51 ref.

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, in de vorm van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en het concept stedelijke netwerken, wordt echter geen aandacht besteed aan hoe vorm zou moeten worden gegeven aan dit gebied. Een uitwerking van het beleid op een laag schaalniveau ontbreekt. 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.

Trefwoorden: Stadsrand, stadsuitbreiding, inrichting, concept, ruimtelijke kwaliteit, ruimtelijke planning, infrastructuur

Dit rapport kunt u bestellen door € 35,- over te maken op banknummer 36 70 54 612 ten name van Alterra, Wageningen, onder vermelding van Alterra-rapport 593. Dit bedrag is inclusief BTW en verzendkosten.

© 2002 Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte,
Postbus 47, NL-6700 AA Wageningen.
Tel.: (0317) 474700; fax: (0317) 419000; e-mail: postkamer@alterra.wag-ur.nl

Niets uit deze uitgave mag worden veeveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Alterra.

Alterra aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Inhoud

Woord vooraf	7
Samenvatting	9
1 Inleiding	13
1.1 Aanleiding onderzoek	13
1.2 Probleemverkenning	13
1.3 Doelstelling van het onderzoek	14
1.4 Onderzoeksvragen	14
1.5 Werkwijze / onderzoeksmethoden	15
2 Theoretische achtergronden	17
2.1 Relevante planningtheorieën	17
2.1.1 Discoursen voor stad en land	17
2.1.2 Planning en de ruimtelijke organisatie	19
2.1.3 Concepten	20
2.1.4 Netwerken en begrippenkader	22
2.2 De stadsrand	24
2.2.1 Wat is de stadsrand?	24
2.2.2 Problemen	28
3 Beleidsmatige achtergronden	29
3.1 Overzicht geschiedenis ruimtelijke ordeningsbeleid	29
3.1.1 De Eerste Nota Ruimtelijke Ordening (1960)	29
3.1.2 De Tweede Nota Ruimtelijke Ordening (1967)	29
3.1.3 De Derde Nota Ruimtelijke Ordening (1979)	31
3.1.4 De Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (1989)	31
3.1.5 De Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) (1991)	31
3.2 Het huidige beleid, De Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening	32
3.2.1 Hoofdlijnen	32
3.2.2 Het concept stedelijke netwerken	34
3.2.3 Stedelijke netwerken en de stadsrand	36
4 Analyse stadsrandontwikkelingen	37
4.1 Werkwijze kaartanalyse	37
4.2 Typen stadsranden	37
4.3 Ontwikkelingsrichtingen stadsrand	41
4.3.1 Algemene ontwikkelingen	42
4.3.2 Ontwikkelingen typen stadsranden	43
4.4 Infrastructuur	47
4.5 Stadsrandontwikkelingen in theorie en beleid	48
4.5.1 Feitelijke ontwikkelingen en theorie	48
4.5.2 Feitelijke ontwikkelingen en beleid	48
5 Wensen ten aanzien van de stadsrand	51
5.1 Visievorming	51

5.2	Sectorwensen in de stadsrand	51
5.2.1	Natuur	52
5.2.2	Landbouw	53
5.2.3	Wonen	54
5.2.4	Recreatie	55
5.2.5	Bedrijvigheid	57
5.2.6	Nutsvoorzieningen	58
5.3	Visie op de stadsrand	59
5.3.1	Infrastructuur	60
5.3.2	Stedelijk gebied	61
5.3.3	Het landelijk gebied	62
5.3.4	Overgang stad land	63
6	Het stadsrandconcept	65
6.1	Conceptontwikkeling	65
6.2	Basisprincipes van het stadsrandconcept	65
6.2.1	Draagvlak	65
6.2.2	Ontworpen harde stadsrand	67
6.2.3	Koppeling van stad en land	68
6.2.4	Structuur	69
6.2.5	Aansluitingspunten infrastructuur	70
6.3	Uitwerking uitgangssituaties stadsranden	72
7	Concepttoetsing	87
7.1	Werkwijze concepttoetsing	87
7.2	Stadsrandsituatie 1, Zwanenburg	88
7.2.1	Analyse stadsrand	88
7.2.2	Uitwerking stadsrand Zwanenburg	91
7.3	Stadsrandsituatie 2, Osdorp	92
7.3.1	Analyse stadsrand	93
7.3.2	Uitwerking stadsrand Osdorp	94
7.4	Stadsrandsituatie 3, Amsterdam Noord	96
7.4.1	Analyse stadsrand	96
7.4.2	Uitwerking stadsrand Amsterdam Noord	98
7.5	Toetsing	100
8	Evaluatie	103
8.1	Conclusies	103
8.2	Kanttekeningen	106
8.3	Aanbevelingen	107
	Nawoord	109
	Literatuurlijst	111
	Bijlagen	115

Woord vooraf

Het begon allemaal toen wij er achter kwamen dat we beiden geïnteresseerd waren in operationele planning, planologie concreet en op een laag schaalniveau. We hebben hier een aantal avonden met elkaar over gepraat en wat ideeën op papier gezet. Het was allemaal nog vrijblijvend en we wisten zelf ook nog niet precies wat we nu wilden. De stadsrand kwam echter al snel in zicht, samen met het uitkomen van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. Bij het uitkomen van deze Vijfde Nota werd het al snel duidelijk dat er nog veel concreet uit te werken viel binnen het toekomstige beleid beschreven in deze nota.

Het rapport is het resultaat van een afstudeeropdracht Landgebruiksplanning in het kader van de opleiding Landinrichting van Wageningen Universiteit.

Na gesprekken met Jan van Nieuwenhuize en Marjan Hidding van de leerstoelgroep Landgebruiksplanning werden we er op geattendeerd dat er vanuit Alterra interesse was om studenten te begeleiden. We kwamen in contact met Leo van den Berg en hij was enthousiast over onze ideeën. Door de ruimtelijke inslag van ons afstudeeronderwerp werd Jan van Nieuwenhuize onze begeleider vanuit de leerstoelgroep Landgebruiksplanning van Wageningen Universiteit. Leo van den Berg met z'n achtergrond op het gebied van stadsranden werd onze begeleider vanuit Alterra.

Wij willen bij deze dan ook eerst onze beide begeleiders Jan van Nieuwenhuize en Leo van den Berg bedanken voor een voor ons zeer leerzame en vlekkeloos verlopen samenwerking. Niet alleen deze scriptie, maar ook het meedoen aan de "PlanDag 2002" was een resultaat van deze samenwerking. In het begin van de dag niet zo zeker van onszelf als na afloop, was het een zeer geslaagde dag met positief commentaar vanuit het publiek.

Verder willen wij Gerrit Kleinrensink (Wageningen Universiteit) bedanken voor het ter beschikking stellen van historisch kaartmateriaal en het verschaffen van digitale ondersteuning bij de verwerking van top 10 vectorbestanden. En tot slot willen wij Chris Baltjes (Wageningen Universiteit) bedanken voor de hulp bij de digitale verwerking van GIS gerelateerde informatie.

Wij hebben een leerzame en leuke tijd achter de rug en hopen dat het resultaat u zal aanspreken.

Sjoerd van Eijk
Wouter Rozendaal

Samenvatting

Binnen het nieuw voorgestelde beleid, verwoord in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening wordt, een aantal doelstellingen gelanceerd op het gebied van Ruimtelijke ordening. Een van de belangrijkste doelstellingen is het behoud en versterken van ruimtelijke kwaliteit in Nederland. Er wordt hierbij geschetst wat criteria voor ruimtelijke kwaliteit zijn en er worden een aantal handreikingen gedaan voor de uitwerking van het beleid op een lager schaalniveau. Het concept stedelijke netwerken is hier een voorbeeld van. Een uitwerking op de laagste schaalniveau's ontbreekt echter. Door aandacht te besteden aan het vormgeven van stadsranden binnen stedelijke netwerken kunnen doelstellingen die voortkomen uit de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en het concept stedelijke netwerken beter nagestreefd worden. Door het analyseren van de manier waarop stadsranden zich door de tijd heen ontwikkeld hebben en welke wensen er spelen vanuit de samenleving met betrekking tot de stadsrand, kan er een algemeen inrichtingsconcept voor de stadsrand ontwikkeld worden. Dit inrichtingsconcept zorgt voor draagvlak voor de stadsrand, zodat deze een stabiel geheel gaat vormen. Stedelijke ontwikkeling kan beter gestuurd worden, waardoor het makkelijker wordt het landelijk gebied tussen stedelijke kernen open te houden.

Historische kaartanalyse stadsranden (hoofdstuk 4)

Aan de hand van de Noordelijke Randstad als studiegebied is er een analyse gemaakt van de manier waarop stadsranden zich in het gebied ontwikkeld hebben door de tijd heen. De start is hierbij gemaakt met topografische kaarten uit 1850 met daaropvolgend de jaartallen 1920, 1960 en 2000. Om de ontwikkelingen te kunnen beschrijven is er een indeling in typen stadsranden gemaakt. De typen zijn van elkaar onderscheiden op basis van de fysiek ruimtelijke kenmerken van de randen. Dit resulteert in een zestal typen stadsranden, te weten: Diffuus, Scherp gemengd, Scherp stedelijk, Hard gemengd, Hard stedelijk en Lintbebouwing.

Door te kijken hoe de stadsrand zich door de tijd heen verplaatst heeft en welke typeveranderingen er op zijn getreden zijn er regelmatigheden in stadsrandontwikkelingen gevonden. Door deze regelmatigheden verder uit te werken kunnen er voorspellingen gedaan worden over hoe een stadsrand zich in de toekomst zal gaan ontwikkelen. Dit wordt vervolgens gebruikt in het stadsrandconcept om gewenste of ongewenste ontwikkelingen aan te pakken.

Het stadsrandconcept (hoofdstuk 6)

Het stadsrandconcept dat uitgewerkt wordt in hoofdstuk 6 is gebaseerd op een aantal verschillende analyses. Dit zijn de theoretische achtergronden (hoofdstuk 2), de beleidsmatige achtergronden (hoofdstuk 3), de historische stadsrandanalyse (hoofdstuk 4) zoals hierboven beschreven en de analyse van de sectorwensen met betrekking tot de stadsrand (paragraaf 5.2). Deze analyses vormen samen met de visie van de onderzoekers op de stadsrand (paragraaf 5.3) de basis voor het inrichtingsconcept voor de stadsrand.

Het stadsrandconcept bestaat uit een aantal basisprincipes die ieder voor zich een handreiking geven hoe met een stadsrand om te gaan. De principes kunnen los van elkaar toepast en uitgewerkt worden, maar de kracht zit in de combinatie van de principes. Door alle principes toe te passen op een stadsrand ontstaat er draagvlak vanuit de bewoners van de stadsrand, vanuit de bewoners van het stedelijk gebied en de bewoners uit het landelijk gebied voor het aldus ingerichte gebied. De mensen gaan het zien als een gebied dat voor een stukje van zichzelf is. Als de mensen de inrichting van het gebied waarderen blijft de inrichting hetzelfde. Wanneer er plannen zijn voor de verandering van de inrichting zal er protest komen van alle mensen die de rand mooi vinden en hem gebruiken.

De principes die voor het draagvlak zorgen zijn:

- Ontworpen harde stadsrand

Door een stadsrand als een harde overgang te ontwerpen van stad naar land is het duidelijk waar de scheidingslijn ligt tussen het stedelijk en het landelijk gebied. Aan de stedelijke kant is de mogelijkheid voor bebouwing. De landelijke kant bestaat tegen de rand aan uit een groene barrière, vormgegeven door een parkachtige structuur met daarin gebruiksfuncties voor de stedeling gesitueerd. Het raakvlak tussen stedelijk en landelijk wordt zo lang mogelijk, zodat veel mensen direct aan het landelijk gebied kunnen wonen.

- Koppeling van stad en land

Het stedelijk en het landelijk gebied worden visueel en functioneel met elkaar gekoppeld. Groen/blauw/recreatieve structuren lopen vanuit het stedelijk gebied het landelijk gebied in. Gebruiksfuncties voor de stedeling in het landelijk gebied zorgen er voor dat mensen het landelijk gebied gaan gebruiken. Naast de recreatieve functie heeft de koppeling van stad en land middels een groen/blauwe structuur ook een ecologische functie

- Structuur

Structuur zorgt voor versterking van het karakter van het landschap. Door het aanleggen en versterken van bestaande landschapselementen als groenstructuren en waterlopen, krijgt het landschap een ingericht karakter, waardoor het landelijk gebied niet zo snel meer als planologische reserveruimte wordt gezien. Structuur kan indien gewenst ook gebruikt worden om visueel vervuilende functies af te schermen voor de gebruikers van het landschap.

- Aansluitingspunten infrastructuur

Door bewust met aansluitingspunten van infrastructuur om te gaan kan stedelijke ontwikkeling gestuurd worden. Het wel of niet aansluiten van verschillende schaalniveau's van infrastructuur op elkaar zorgt voor het wel of niet creëren van mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling. Door verder hiërarchie aan te brengen in

de infrastructuur kan stedelijke ontwikkeling nog beter gestuurd worden. Stadsranden moeten van binnenuit ontsloten worden om verdere stedelijke ontwikkeling tegen te gaan.

Deze principes zorgen er gezamenlijk voor dat mensen een stadsrand als prettig gaan ervaren en er in willen wonen en / of er gebruik van willen maken.

Toetsing (hoofdstuk 7)

Bij het gebruik van het stadsrandconcept in een drietal situaties blijkt dat het concept goed als instrument gebruikt kan worden bij het maken van een inrichtingsplan voor stadsranden. Er zijn een aantal kanttekeningen te maken bij het concept, maar als deze kanttekeningen meegenomen worden bij het uiteindelijke gebruik van het concept blijkt dat het concept een goede handreiking biedt voor het maken van een inrichtingsplan.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding onderzoek

In januari 2001 is deel 1 van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening uitgebracht. In dit deel wordt onder andere het concept stedelijke netwerken gelanceerd. Een van de doelstellingen van de Vijfde Nota is het behouden en versterken van de ruimtelijke kwaliteit. Vanuit dit doel is het wenselijk het proces van stedelijke netwerkvorming zo te sturen dat “de verstedelijkte ruimte niet de vorm aanneemt van een uitdijende, amorfe massa steen, maar van een aantal goed met elkaar verbonden maar toch duidelijk van elkaar onderscheiden stedelijke kernen” (VROM, 2001). In dit kader is de stadsrand, het gebied tussen het puur landelijke en puur stedelijke gebied, een gebied waar binnen de netwerksamenleving veel processen plaatsvinden en waar de ruimtedruk hoog ligt.

Het is nog niet duidelijk hoe dit gebied ruimtelijk ingericht zou kunnen worden en hoe er concreet invulling kan worden gegeven aan het concept stedelijke netwerken. Juist de stadsrand is van groot belang voor het welzijn van de bewoners uit het stedelijk netwerk en zij zijn er dan ook bij gebaat dat er daar zorgvuldig en weloverwogen met de ruimte wordt omgegaan.

1.2 Probleemverkenning

De stadsrand kent een veelheid aan ruimtelijke verschijningsvormen en is voortdurend aan verandering onderhevig, de stadsrand kent een hoge ruimtelijke dynamiek. Het is een gebied met tal van activiteiten, deze zijn niet altijd gewenst en gepland en zijn soms zelfs illegaal. De dynamiek en de veelheid aan verschijningsvormen maken van de stadsrand een uitdagend gebied voor plannenmakers

Het huidige beleid, met daarin het concept stedelijke netwerken zou een handreiking moeten bieden over hoe met de stadsrand om te gaan. Detailuitwerkingen van het concept stedelijke netwerken zijn echter niet te vinden in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. Deze detailuitwerkingen worden overgelaten aan decentrale overheden. Dit is iets wat door meerdere actoren al als een probleem aangeduid is (Colenbrander, 2001; Vromraad, 2001). Hier ligt voor ons de uitdaging om een concept te ontwikkelen voor stadsranden binnen stedelijke netwerken dat in alle stadsrandsituaties toepasbaar is, maar toch de afwisseling in de verschijningsvormen van stadsranden waarborgt.

Probleemstelling:

Vanwege het ontbreken van een ruimtelijke uitwerking voor de stadsrand vanuit het nationaal beleid, blijft de inrichting van die stadsrand ongestuurd. Toch moet het mogelijk zijn om vanuit een aantal basisprincipes tot een algemeen sturend inrichtingsconcept te komen.

1.3 Doelstelling van het onderzoek

Dit onderzoek heeft een hoofddoelstelling welke ondersteund wordt met een aantal subdoelstellingen. Aan de hand van deze doelstellingen zal geprobeerd worden een antwoord te geven op de probleemstelling. In de volgende hoofdstukken zal gepoogd worden om te voldoen aan de hoofddoelstelling met haar subdoelstellingen.

Hoofddoelstelling:

Het ontwikkelen van een inrichtingsconcept voor stadsranden binnen stedelijke netwerken dat in alle stadsrandsituaties toepasbaar is.

De subdoelstellingen zijn de volgende:

- Het zichtbaar maken van ontwikkelingsrichtingen van stadsranden.
- Het te ontwikkelen concept moet geen eenheidsworst van stadsranden opleveren.
- Het te ontwikkelen concept moet voldoen aan het voorgestelde beleid in de Vijfde Nota Ruimtelijke ordening.
- Het te ontwikkelen concept dient zo breed mogelijk gedragen te worden, er moet dus rekening gehouden worden met wensen vanuit verschillende sectoren.
- Het te ontwikkelen concept moet flexibel toepasbaar zijn en ruimte bieden voor veranderingen in de tijd.

1.4 Onderzoeksvragen

De volgende onderzoeksvragen zullen de leidraad vormen bij het onderzoeken van de stadsrand en het ontwikkelen van een concept voor deze rand.

1. Hoe heeft de ruimtelijke ontwikkeling van de stadsrand in de afgelopen 150 jaar plaatsgevonden?
2. Aan welke voorwaarden moet een ruimtelijk inrichtingsconcept voor de stadsrand voldoen?
3. Hoe ziet een ruimtelijk concept voor de stadsrand er uit zodat een goede ruimtelijke uitwerking van het concept stedelijke netwerken uit de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening wordt gegeven, binnen de algemene denkbeelden uit de Vijfde Nota ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit.
4. Hoe goed is het ontwikkelde stadsrandconcept bruikbaar bij het maken van concrete inrichtingsplannen voor stadsranden?

1.5 Werkwijze / onderzoeksmethoden

De onderverdeling is gebaseerd op het viertal onderzoeksvragen uit de vorige paragraaf. Iedere onderzoeksvraag zal in een of meerdere hoofdstukken verder uitgewerkt worden.

Deel 1:

Door middel van een analyse van oude kaartbeelden, literatuur en bezoek betreffende de Noordelijke Randstad, wordt de historische ontwikkeling van de stadsrand in beeld gebracht. Door het maken en gebruiken van een indeling in verschillende typen stadsranden ontstaat er duidelijkheid over waar welk type stadsrand aanwezig is in de verschillende jaartallen. De kaarten die gebruikt worden komen uit de jaren 1850, 1920, 1960 en 2000. Aan de hand van het verschuiven van de verschillende typen stadsranden in de tijd kunnen een aantal ontwikkelingen onderscheiden worden. Deze ontwikkelingen worden gebruikt om een aantal algemene ontwikkelingsrichtingen voor de verschillende typen stadsrand uit te werken, dit gecombineerd met de rol van aanwezige infrastructuur. Door nog eens ter plekke de situatie te bekijken wordt het inzicht in stadsranden verder uitgebreid.

Deel 2:

Dit deel omvat de onderzoeksvragen 2 en 3. Allereerst wordt de context van het onderzoek verder uitgewerkt in de theoretische achtergronden. Er wordt bekeken wat de relevante theorieën voor dit onderzoek zijn en waaraan een concept vanuit de theorie bekeken moet voldoen. Er wordt onderzocht wat een concept exact is en welke elementen het bevat.

Vervolgens wordt bekeken aan welke voorwaarden een concept moet voldoen om breed toepasbaar te zijn en kans van slagen te hebben. Dit wordt ten eerste gedaan door te bekijken hoe het huidige beleid tot stand is gekomen en hoe het concept stedelijke netwerken staat binnen het beleid.

Daarna wordt er geïnventariseerd welke inrichtingswensen er zijn in de stadsrand. Deze inrichtingswensen worden uitgewerkt aan de hand van een zestal sectoren.

Aan de hand van deze wensen, het beleid, de theorie en de ontwikkelingsrichtingen uit deel 1 wordt er een visie opgesteld voor de ontwikkeling van stadsranden.

De laatste stap richting het stadsrandconcept bestaat uit het combineren van alle verzamelde informatie in een visie met betrekking tot de stadsrand.

Aan de hand van de opgestelde visie wordt het stadsrandconcept ontwikkeld. De basis voor het concept wordt gevormd door een aantal inrichtingsprincipes. Deze inrichtingsprincipes krijgen in de verschillende onderscheiden uitgangssituaties, voortvloeiend uit deel 1, een aparte uitwerking.

Deel 3:

Het ontwikkelde ruimtelijk planconcept wordt vervolgens getoetst door een drietal concrete stadsrandsituaties uit te werken aan de hand van het ontwikkelde stadsrandconcept. Eerst zal er geanalyseerd worden wat er speelt in de stadsranden. Vervolgens zal er een ontwerp gemaakt worden voor die stadsrand aan de hand van het stadsrandconcept.

Na het uitwerken van drie verschillende stadsranden wordt er gekeken in hoeverre het concept bruikbaar was bij het ontwerpen van de stadsranden en worden eventuele kanttekeningen gemaakt.

2 Theoretische achtergronden

In dit hoofdstuk worden de theoretische achtergronden van dit onderzoek nader toegelicht. Allereerst worden de voor dit onderzoek relevante theoretische achtergronden besproken, zij vormen een kader waarbinnen dit onderzoek plaatsvindt. Vervolgens worden de achtergronden met betrekking tot stadsranden gegeven en worden verschillende benaderingen van stad-land relaties behandeld.

2.1 Relevante planningtheorieën

Om tot conceptvorming te komen wordt er in dit onderzoek gewerkt binnen vooraf afgebakende theorieën. Hieronder volgt een overzicht binnen welke theorieën gewerkt wordt en hoe deze toe worden gepast in de conceptvorming. Vervolgens wordt er een doorsteek gemaakt in de richting van het netwerkdenken en wordt er een daarbij behorend begrippenkader gegeven.

2.1.1 Discoursen voor stad en land

Discoursen voor stad en land zijn te omschrijven als: “Min of meer samenhangend geheel van denkbeelden over (aspecten van) de ruimtelijke organisatie van stad en land, dat wordt geconstrueerd en gereconstrueerd in interactie tussen onderzoekers, planners, ontwerpers, beleidsmakers, politici en belangengroepen” (Foucault, volgens Hidding et. al. 1998). Door Hidding et. al. 1998, worden de volgende discoursen onderscheiden:

- Stad en land als tegenpolen
- Stad en land als netwerk van activiteiten
- Stad en land als ecosysteem
- Stad en land als stelsel van plekken
- Stad en land als vastgoed

(Zie figuur 2.1)

Stad en land als tegenpolen	Dit discours omvat de traditionele visie op stad-land relaties. Stad en land zijn als ruimtelijk gescheiden eenheden met hooguit enige overlap. Verweving is absoluut niet aan de orde. Stad en land worden gezien als tegengesteld aan elkaar.
Stad en land als netwerk van activiteiten	In dit discours is er sprake van de driedeling, knopen, lijnen en mazen. De netwerkbenadering wordt ingevuld vanuit een sociaal-economische optiek. Gebieden met een hoge dichtheid aan sociaal-economische handelingsnetwerken zijn aan te merken als stedelijk. Mazen zijn aan te merken als landelijk. Stad en land zijn echter meer te onderscheiden naar hun interacties dan naar hun ruimtelijke verschijning.
Stad en land als ecosysteem	De netwerkbenadering wordt binnen dit discours bekeken vanuit een fysiek-ecologische invalshoek. De nadruk ligt op het natuurlijk substraat en natuurlijke ruimtelijke stromen, niet op de maatschappij en haar behoeften. De leefomgeving wordt gezien als ecosysteem. De oorsprong van dit discours komt uit het streven naar duurzame ontwikkeling.
Stad en land als stelsel van plekken	De nadruk in dit discours ligt bij de karakteristieken van een plek, de genius loci. Aandacht van de ruimtelijke ordening zou er naar uit moeten gaan plekken te creëren met een eigen kwaliteit en uitstraling. Er moet gebruik gemaakt worden van lokale kwaliteiten en verschillen. Binnen dit discours is het mogelijk stad en land te onderscheiden, dit kan door bewust landelijkheid of stedelijkheid te benadrukken.
Stad en land als vastgoed	Ruimtelijke inrichting en dus ook de ordening van stad en land is te verklaren volgens eigendomsrechten en marktwerking. Afstand en aanwezigheid van objecten, voorzieningen en activiteiten spelen een belangrijke rol binnen de marktwerking. Dit discours gaat niet uit van een scheiding van stad en land.

Fig. 2.1 Discoursen (Hidding et. al. 1998)

Een discours heeft drie ingangen voor onderzoek naar stad-land relaties. Deze drie ingangen worden ook wel de lagen van een discours genoemd.

- Analyse: onderzoek dat gericht is op het beschrijven, het verklarend interpreterend en het toekomstgericht verkennen van ontwikkelingen in de relatie stad-land, met bijzondere aandacht voor de wijze waarop een en ander tot uitdrukking komt in gebruik en inrichting van de ruimte
- Ordening: onderzoek gericht op het ontwikkelen en evalueren van planconcepten voor stad en land
- Sturing: onderzoek ten aanzien van de inrichting van plan- en besluitvormingsprocessen en de instrumentatie van beleid.

Fig. 2.2 Lagen van een discours (Hidding et. al. 1998)

Gezien de hoofddoelstelling en de subdoelstellingen zoals in hoofdstuk 1 uiteengezet, zijn de analyse en met name de ordeningslaag van een discours het meest relevant voor dit onderzoek. Van belang zijn de historische en de toekomstige vorm en inrichting van stadsranden. Het onderzoek wordt dan ook uitgevoerd vanuit deze invalshoek van ruimtelijke planning. Theorieën omtrent deze invalshoek komen vanuit de ruimtelijke organisatie.

2.1.2 Planning en de ruimtelijke organisatie

Mensen scheppen op twee manieren hun omgeving, deze beide manieren worden samengenomen in het begrip ruimtelijke organisatie: “De wijze waarop ruimte is georganiseerd, komt zowel tot uitdrukking in de ligging van functies ten opzichte van elkaar, de verbindingen tussen de diverse locaties en de aard, intensiteit en omvang van de daar plaatsvindende activiteiten (de maatschappelijk-ruimtelijke organisatie) als in de wijze waarop het land ten behoeve van de verschillende functies in fysieke zin is omgevormd en ingericht (de fysiek-ruimtelijke organisatie)” (Hidding en Kleefmann 1989). Er is dus sprake van een maatschappelijke en een fysieke ruimtelijke organisatie (Hidding en Kleefmann, 1989). Deze twee zijn echter alleen analytisch te onderscheiden, en vormen in werkelijkheid één ruimtelijke organisatie (Hidding, 1997).

Ruimtelijke planning is tweeledig van karakter, er is een inrichtingsopgave en een stuuringsopgave. De inrichtingsopgave heeft tot doel: “Het zoeken naar mogelijkheden voor de toekomstige ruimtelijke organisatie” (Hidding, 1997). Hierbij dienen maatschappelijke aanspraken op de ruimte en de fysieke mogelijkheden en beperkingen in overweging te worden genomen. De stuuringsopgave heeft te maken met het richting geven aan het planningsproces, hierbij is communicatie en omgang met actoren van groot belang (Hidding, 1997).

2.1.3 Concepten

In de ordeningslaag van een discours is onderzoek gericht op het ontwikkelen en evalueren van planconcepten. Een ruimtelijk planconcept “geeft in kernachtige vorm, via woord en ook via beeld, een uitdrukking aan de wijze waarop een planactor aankijkt tegen de gewenste ontwikkeling van de ruimtelijke inrichting, alsmede de aard van de interventies die noodzakelijk worden geacht” (Zonneveld, 1991 B). Een ruimtelijk planconcept richt zich zoals blijkt uit bovenstaande definitie en uit onderstaand schema op de ruimtelijke inrichting, dus op de fysiek ruimtelijke organisatie en de inrichtingsopgave van planning.

Een concept heeft de volgende kenmerken:

- Een concept is een (metaforische) aanduiding van een inrichtings- of functioneringsprincipe.
- Een concept is een visie op de gewenste ruimtelijke organisatie of een nadere uitwerking. Het is geen ontwerp!
- Een concept is (voor een tijdje) een breed geaccepteerd uitgangspunt of denkkader of paradigma. Het wordt als het ware door iedereen gebruikt voor handelen wanneer de betreffende inrichtingsvraag en het gebruikskader aan de orde zijn

Fig. 2.3 Kenmerken van een concept (Le Clercq volgens Theunissen, 1997)

Om aan de hoofddoelstelling, het ontwikkelen van een inrichtingsconcept te voldoen, wordt in dit onderzoek de meeste nadruk gelegd op de fysiek-ruimtelijke organisatie en op de inrichtingsopgave van planning. De stadsrand wordt puur vanuit de visuele, fysieke-ruimtelijke invalshoek benaderd. De verschijningsvorm van een landgebruiksvorm is meer richtinggevend dan zijn functie.

Om tot een gewenste duurzame ruimtelijke inrichting te komen van stad en land kunnen er combinaties gemaakt worden tussen de in paragraaf 2.1.1 genoemde discoursen. Een van deze combinaties ligt in de richting van het denken in stromen en netwerken. Om een mogelijke oplossing aan te bieden voor de probleemstelling, is dit denken in stromen en netwerken uiterst zinvol. Om tot bovengenoemde combinatie te komen dient er een brug geslagen te worden tussen het discours “stad en land als netwerk van activiteiten” en het discours “stad en land als ecosysteem”. Voor een breed gedragen vormgeving van stad en land is het zinvol elementen van het discours “stad en land als stelsel van plekken” toe te voegen.

Het bereiken van de gewenste inrichting van de stadsrand en het koppelen van deze discoursen kan plaatsvinden door het ontwikkelen van een concept voor de stadsrand. Concepten zijn op een aantal verschillende manieren te onderscheiden, onder andere naar aanleiding van hun functie (Fig. 2.4) en naar aanleiding van een bepaalde onderliggende basis (Fig. 2.5).

- Strategisch planconcept: Beschrijft voor een langere termijn de contouren van keuzesituaties en heeft daardoor een kaderfunctie voor concrete ruimtelijke beslissingen.
- Instrumenteel planconcept: Geeft op directe wijze richting aan het handelingsniveau in de planning, doordat met dit planconcept gebieden en locaties worden aangewezen waar een specifiek planning- en beleidsinstrumentarium wordt ingezet.

Fig. 2.4 Planconcepten onderscheiden naar functie (Zonneveld, 1991 A)

Het te ontwikkelen concept voor de stadsrand dient van instrumentele aard te zijn zodat het een handleiding gaat vormen om tot een gewenste fysiek-ruimtelijke inrichting van de stadsrand te komen.

- Patroonconcepten (gericht op bepaalde ruimtelijke structuren)
- Procesconcepten (gebaseerd op processen die aan de basis liggen van ruimtelijke structuren)
- Plekconcepten (gericht op een streven naar ruimtelijke kwaliteit en identiteit)
- Vastgoedconcepten (marktwerking met een vorm van overheidsbemoediging vormen het uitgangspunt)

Fig. 2.5 Planconcepten onderscheiden naar onderliggende basis (Hidding et. al. 1998)

Om invulling te geven aan een toekomstige netwerkgerichte ruimtelijke organisatie van stad en land geven de discoursen “stad en land als netwerk van activiteiten” en “stad en land als ecosysteem” de meeste en meest waardevolle aanknopingspunten. Elementen uit deze twee discoursen worden dan ook toegepast bij het ontwikkelen van een ruimtelijk planconcept van het type plekconcept gebaseerd op natuurlijke en maatschappelijke processen zoals deze gehanteerd worden bij procesconcepten.

Procesconcepten

Procesconcepten zijn zoals in figuur 2.4 vermeld gebaseerd op processen die ten grondslag liggen aan ruimtelijke structuren. Binnen deze processen is er het onderscheid te maken tussen natuurlijke en maatschappelijke processen. De groep concepten die gebaseerd is op natuurlijke processen vindt zijn grondslag in het discours van stad en land als ecosysteem, de groep gebaseerd op maatschappelijke processen in het discours stad en land als netwerk van activiteiten (Hidding et. al. 1998).

Netwerken vormen de kanalen die de processen geleiden, op die wijze zijn ze dus nauw met elkaar verbonden. Hier is een onderscheid te maken tussen enkelvoudige netwerken en geïntegreerde netwerken (Theunissen, 1997). Enkelvoudige procesconcepten geven richting aan enkel een proces in een netwerk, meervoudige procesconcepten geven richting aan meerdere processen binnen een netwerk (Hidding et. al. 1998).

Plekconcepten

Het kernpunt van plekconcepten is: “Het creëren van plaatsen met een duurzame aantrekkingskracht op grond van hun eigenheid” (Hidding et. al. 1998). Op die manier wordt er gestreefd naar ruimtelijke identiteit en kwaliteit in de fysiek-ruimtelijke inrichting. Deze inrichting heeft zowel functionele als maatschappelijke waarde. Functioneel als vestigings- of verblijfsplaats van bepaalde activiteiten. Maatschappelijk als het mogelijk maken en waarborgen van bepaalde levensstijlen op een bepaalde plaats (Hidding et. al. 1998). Binnen dit type concept wordt echter multifunctioneel gebruik van plaatsen niet uitgesloten.

2.1.4 Netwerken en begrippenkader

Bij het slaan van een brug tussen de twee netwerkgerichte discoursen zijn vanzelfsprekend netwerken en stromen erg belangrijk. Denken en handelen, en dus ook conceptvorming is zonder begrippen niet mogelijk (Zonneveld, 1991 B). Het is dus uiterst zinvol allereerst een begrippenkader op te stellen met betrekking tot netwerken en stromen.

Corridor:

“Een verstedelijkingsas, opgebouwd langs doorgaande verkeersverbindingen via wegen en rails en waar mogelijk via water, samengesteld uit (bestaande) stedelijke kernen in combinatie met tussengelegen, in suburbane dichtheden uit te voeren bebouwingszones, zowel bedoeld voor bedrijven en kantoren als voor voorzieningen en bewoners” (Vromraad, 1999). “Verstedelijking in de vorm van een ‘kralensnoer’ langs de vervoersassen met kralen op punten waar vervoersassen elkaar kruisen” (RPD, 1997)

Netwerk:

“Een ruimtelijke structuur waarbinnen de elementen sterke onderlinge relaties hebben” (Theunissen, 1997). De netwerken kunnen zowel fysiek (wegen, spoorlijnen, kabels, leidingen en watergangen etc.) als niet-fysiek (ecologisch, economisch, sociaal, functioneel etc.) zijn.

Netwerksamenleving:

“Een samenleving waarin contacten tussen mensen onderling en tussen mensen en instellingen steeds veelvuldiger, grootschaliger en meer continu worden, wordt een netwerksamenleving genoemd. De netwerken (fysieke en sociale) hebben een belangrijke plaats ingenomen in het leven van alledag en bepalen in toenemende mate economische, sociale en fysieke verhoudingen” (Boelens, 2000).

Netwerkstad:

“Een netwerkstad biedt een compleet en vitaal aanbod van woon- en werkmilieus en voorzieningen. Dit aanbod voldoet aan de gedifferentieerde en wisselende vraag van bewoners en ondernemers. Netwerksteden leveren een grote bijdrage aan de culturele ontwikkeling en aan de welvaart van Nederland. Daarnaast zorgen netwerksteden voor een grotere maatschappelijke betrokkenheid en wordt sociale en

economische teruggang tegengegaan” (Jansen et. al. 2001). De stadsrand biedt een belangrijk deel van het aanbod van woon- en werkmilieus en voorzieningen.

Stedelijke netwerken:

“Sterk verstedelijkte zones die de vorm aannemen van een aantal goed met elkaar verbonden compacte grotere en kleinere steden, gescheiden door niet verstedelijkt gebied” (VROM, 2002). Als we dit niet verstedelijkt gebied als de ‘mazen van het netwerk’ beschouwen beseffen we dat er zonder die ‘mazen’ geen sprake is van stedelijke netwerken. Het concept geeft echter geen enkel houvast met betrekking tot de inrichting van deze ‘mazen’.

Strategie van de twee netwerken:

Heel anders ligt dat bij de strategie van de twee netwerken. Daarvan is het uitgangspunt het voorkomen van veel milieuproblemen door het ecologisch verantwoord vormgeven van stedelijke ontwikkeling. Hiertoe worden het water- en verkeersnetwerk gezien als belangrijke dragers (Tjallingii, 1996; RPD, 1996). Het verkeersnetwerk stuurt de ontwikkeling aan van een groot aantal stedelijke en intensief landelijke activiteiten en kan ook als zodanig benut worden. Het waternetwerk stuurt de ontwikkelingsmogelijkheden voor natuurgebieden en gebieden voor vormen van extensieve recreatie. Veel, en met name de suburbane, woonmilieus bevinden zich aan de uiteinden van het verkeersnetwerk en leunen sterk op het waternetwerk. Een zo lang mogelijke rand van de woongebieden ten opzichte van het groen is hier en uitvloeisel van. Met de strategie van de twee netwerken komen nieuwe mengvormen van stad en land in zicht, locatiekeuzes op enige afstand van de centrale stad zijn meer waarschijnlijk dan voorheen (Witsen en Zonneveld, 1996).

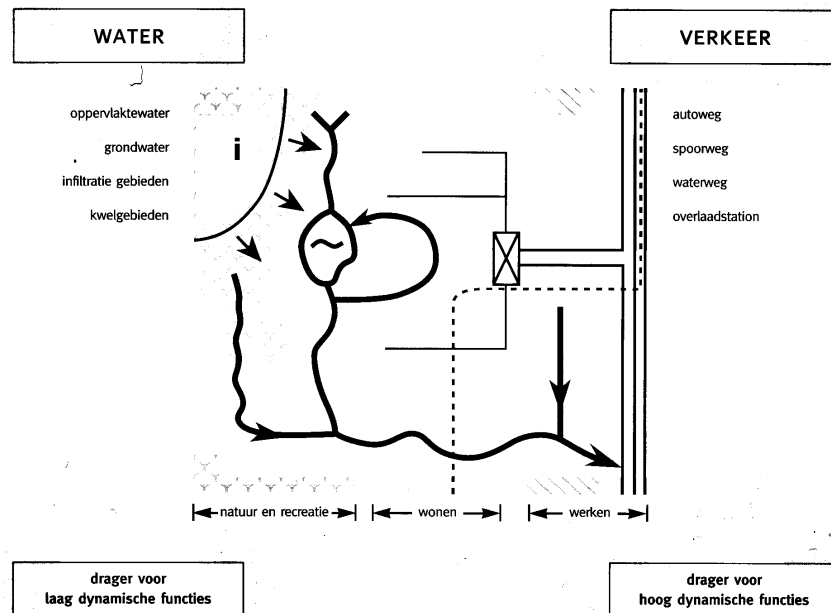


Fig. 2.6 Strategie van de twee netwerken (RPD, 1996)

Scheiding / verweving:

Bij verweving wordt ruimte geboden aan meer dan één functie binnen hetzelfde gebied, deze functies beïnvloeden elkaar wezenlijk. Bij scheiding is dit niet het geval (Zonneveld, 1991 B). Ondanks scheiding op een hoog schaalniveau, kan er sprake zijn van verweving op een lager schaalniveau en omgekeerd. Scheiding tussen stad en land op het schaalniveau van de gehele stad, kan door middel van een groene dooradering wel verweving betekenen op het wijkniveau. Scheiding op kavelniveau, van bijvoorbeeld een tuin en de woning kan wel verweving zijn op wijkniveau, de tuin wordt dan als binnenstedelijk groen aangeduid.

Stadslandschap:

“Gebied waar stedelijke veranderingsprocessen een rol spelen naast de krachten van het natuurlandschap en het agrarisch cultuurlandschap. Zowel de stad als het ommeland behoren tot het stadslandschap; kenmerkend is de fysieke en functionele verstrengeling van deze twee” (LNV volgens Ploeger, et.al. 1996).

Stedelijk knooppunt:

“Een stad die een regionale centrumfunctie vervult en die een goede uitgangspositie heeft om nationaal en internationaal, in de concurrentie van steden mee te komen” (Zonneveld, 1991 B).

2.2 De stadsrand

In deze scriptie staat de overgang van het stedelijke naar het landelijk gebied en andersom centraal. Deze stadsrand is al in vele studies onderwerp van onderzoek geweest. Wat speelt zich af in de stadsrand? Welke rol spelen netwerken? Wat zijn de kansen, wat de bedreigingen? En hoe moet dit alles zo goed mogelijk vorm worden gegeven?

2.2.1 Wat is de stadsrand?

Voor de stadsrand zijn in de grote hoeveelheden literatuur, betreffende het onderwerp, verschillende beschrijvingen gegeven. Deze beschrijvingen proberen allemaal aan te geven wat een stadsrand is. Er zijn echter zo veel factoren en actoren die een rol spelen in de stadsrand dat het vrijwel niet mogelijk is een eenduidige definitie van de stadsrand te geven. Iedereen kijkt met andere ogen naar de stadsrand en gebruikt hem ook op een andere manier. De een woont in de stadsrand, de ander gebruikt de stadsrand om te recreëren en weer een ander verbouwt zijn gewassen op de agrarische grond in de rand (Peters en de Boer, 1984; de Boer, 1986; Harms, 1987; van Maren en de Zeeuw, 1990). Deze veelheid aan activiteiten in de stadsrand zorgt voor een geheel van functionele netwerken die gepaard gaan en ondersteund worden met fysieke netwerken. In stadsranden zijn netwerken vaak richtinggevend voor de inrichting. Wat betreft een definitie voor de stadsrand kan er gezegd worden dat de stadsrand ergens ligt tussen het stedelijk gebied en het landelijk gebied. De grens kan heel abrupt zijn en als smalle lijn aangeduid worden, maar er is misschien

wel vaker sprake van een geleidelijke overgang, zodat de stadsrand niet als een smalle, maar als een brede strook aangeduid kan worden. Het betreft het gebied tussen het puur stedelijk en het puur landelijk gebied. Deze definitie wordt verder gedurende dit gehele onderzoek gehanteerd.

De stadsrand heeft een oneindige hoeveelheid aan verschijningsvormen, geen enkele stadsrand is hetzelfde. Er zijn echter wel een aantal kenmerken die een stadsrand bezit, waardoor deze gedefinieerd wordt als een stadsrand. Met als belangrijkste dat het gaat om een verandering van een stedelijke naar een landelijke omgeving. Kenmerkend voor de stadsrand zijn verder de zogenaamde stadsrandfuncties. Dit zijn functies die om een bepaalde reden in de stadsrand terecht zijn gekomen en die geen echt landelijk karakter hebben. In de onderstaande figuur zijn verschillende stadsrandfuncties met hun reden van vestiging in de stadsrand weergegeven.

In de figuur op de volgende pagina wordt gesproken over stadsrandfuncties, dit zijn veelal stedelijke functies. Niet alle functies hebben ook een stedelijke uitstraling, de verschijningsvorm van een functie kan landelijk zijn terwijl het gebruik ervan stedelijk is.

De in figuur 2.7 weergegeven stadsrandfuncties zorgen voor een grote heterogeniteit in de stadsrand. De traditionele rol van de landbouw als ruimtegebruiker neemt in de stadsrand steeds verder af door het opkomen van stedelijke functies. De landbouw komt in de stadsrand onder andere onder druk te staan door de toenemende versnippering die ontstaat door de toename aan infrastructuur (Lucas en van Oort, 1992). Juist door de afname van de landbouw en functieverandering van de ruimte wordt de dynamiek van stadsranden bepaald. Deze dynamiek zorgt voor een nog verdergaande heterogeniteit van stadsranden.

Reden van vestiging in de stadsrand	Stadsrandfuncties
Milieutechnisch / Ruimtebeslag	<ul style="list-style-type: none"> • Autosloperijen • Slibdepot • Vuilstortplaatsen • Waterzuiveringsinstallaties • Benzine, gas en tank opslagplaatsen • Havenfuncties • Industrievestigingen • Vliegvelden • Begraafplaatsen / crematoria
Ruimtebeslag / Mooie omgeving	<ul style="list-style-type: none"> • Kantoorvestigingen • Zandwinputten – recreatieplas • Begraafplaatsen / crematoria • Maneges • Grootschalige recreatieprojecten • Sportvelden • Hospitalen / sanatoria etc. • Volkstuinen, verblijfstuinen • Wonen • Gemeentelijke camping • Golfterreinen
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Kantoren / Bedrijven (bij afslagen snelweg)
Lage grondprijs	<ul style="list-style-type: none"> • Tuincentra • Caravanopslag • Houtopslagplaatsen • Volkstuinen, nutstuinen • Woonwagenkampen • Sloofterreinen • Weidewinkels
Technische overweging	<ul style="list-style-type: none"> • Ontgroningen: zandwininput, kleiput

Fig. 2.7 Stadsrandfuncties en hun reden van vestiging in de stadsrand (Vrij naar: van Maren en de Zeeuw, 1990)

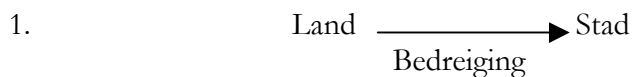
De twee begrippen, heterogeniteit en dynamiek kunnen voor ruimtelijke conflicten zorgen:

- Een spanningsveld tussen “sterke” stedelijke functies en “zwakke” landelijke functies
- Spanningen tussen ruimtegebruikers onderling
- Spanningen tussen ruimtegebruikers en overheden, omdat er zich ontwikkelingen hebben voorgedaan tegen het gewenste beleid in

Fig. 2.8 Ruimtelijke conflicten in de stadsrand (Lucas en van Oort, 1992)

2.2.2 De benadering stad / land

Er zijn op hoofdlijnen een tweetal manieren van kijken te onderscheiden als het gaat om de stadsrand. Het gaat hierbij om het kijken naar het landelijk gebied vanuit de stad en het kijken naar de stad vanuit het landelijk gebied (van Maren en de Zeeuw, 1990).



Het landelijk gebied wordt bedreigt door de stad die een aanstormende stedelijke massa vormt. Deze stedelijke massa dreigt volgens deze benadering het landelijk gebied op te slokken en er niets van over te laten.



De stedeling ziet het omringende landelijk gebied als een mogelijkheid voor verdere uitbreiding. Het landelijk gebied wordt gezien als pure reserveruimte.

Deze benadering geeft aan dat de inrichtingsproblematiek van de stadsrand geen eenzijdige problematiek is. Welke benadering moet er gekozen worden om tot een goede inrichting te komen van de rand? Of moet er een middenweg worden gekozen?

Om de mazen in het stedelijk netwerk open te houden (zie paragraaf 2.1.4) is het belangrijk dat er veel aandacht besteed wordt aan de bedreiging die de stad vormt voor deze ruimte. Het is echter een feit dat er meer ruimte nodig is voor stedelijke functies. Om een niet te grote aanslag op de mazen te plegen moet deze ruimte allereerst gevonden worden in de stad zelf, uiteraard zonder daar de groene ruimtes binnen de stad voor op te offeren. Daarna moet er pas gekeken worden naar ruimte buiten de stad die gebruikt zou kunnen worden voor stedelijke functies. Een

tweezijdige kijk, zowel vanuit het stedelijk als uit het landelijk gebied is dus van belang.

2.2.2 Problemen

De stadsrand is het gebied dat ligt tussen het puur stedelijke en het puur landelijke gebied. Dit betekent dat in de stadsrand zowel landelijke als stedelijke functies aanspraak maken op de ruimte, hetgeen leidt tot een zeer grote ruimtedruk en tot de ruimtelijke conflicten zoals ze in figuur 2.7 genoemd zijn. Aangezien stedelijke functies van een groter economisch belang zijn dan de landelijke functies winnen de stedelijke functies de vraag naar ruimte vaak in de stadsrand (van Maren en de Zeeuw, 1990; Draaisma et. al. 1999).

De relatief sterke stedelijke functies verdringen de relatief zwakkere landelijke functies waardoor de stad steeds verder het landelijk gebied inkruipt. In het landelijk gebied komen hierdoor steeds meer stedelijke vormen.

Landelijk	Stedelijk
<ul style="list-style-type: none">• Landbouw• Natuur• Landschap• Water• Recreatie	<ul style="list-style-type: none">• Woningen• Bedrijven• Sportparken• Stedelijk groen• Stedelijk water• Stedelijke recreatie

Fig. 2.9 Activiteiten en functies in de stadsrand

Niet bij iedere stadsrand is de snelheid van het proces waarbij stedelijke functies het landelijk gebied inkruipen even groot. De ene stadsrand is stabielere dan de andere. Dit heeft te maken met de functies die in de stadsrand aanwezig zijn (de Boer et. al. 1986). Indien aan de rand zwakke landelijke functies liggen zullen deze sneller vervangen worden door de relatief sterkere stedelijke functies. Slecht functionerende landbouw is een voorbeeld van een zwakke landelijke functie. Indien er een landgoed aan de rand ligt zal niet zo snel besloten worden om dit te vervangen door stedelijke functies. Hier is dan sprake van een relatief sterke landelijke functie en vormt de rand een relatief stabiel geheel.

3 Beleidsmatige achtergronden

Beleidsmatige achtergronden worden in dit hoofdstuk verdeeld in een paragraaf die zich richt op de geschiedenis van nota's inzake ruimtelijke ordening en een paragraaf die zich richt op het huidige beleid. Beide paragrafen hebben ieder een eigen functie. Na de historische analyse van stadsranden wordt er een terugkoppeling gemaakt naar de geschiedenis van het ruimtelijk ordeningsbeleid. Het huidige beleid zal bekeken worden om meer inzicht te krijgen in het probleem zoals dit gesteld is in de probleemstelling en om als verdere basis te dienen bij de conceptontwikkeling.

3.1 Overzicht geschiedenis ruimtelijke ordeningsbeleid

Het huidige beleid ten aanzien van ruimtelijke ordening en stedelijke ontwikkeling is niet uit het niets ontstaan, maar is een resultante van beleid uit het verleden en denkbeelden uit het heden. Om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen met betrekking tot stedelijke groei en uitbreiding wordt hieronder eerst een historisch overzicht gegeven met als startpunt de Eerste Nota inzake Ruimtelijke Ordening uit 1960.

3.1.1 De Eerste Nota Ruimtelijke Ordening (1960)

Er wordt een effectief netwerk van steden voorgestaan dat een voldoende ontwikkeld voorzieningenniveau waarborgt voor zowel het stedelijk gebied als het landelijk gebied. Het gaat om voorzieningen op economisch, sociaal en cultureel vlak. Dorpen, regionale centra en bovenregionale centra moeten ontwikkeld worden met ieder een verzorgingsniveau passend bij hun omvang.

Met betrekking tot Nederlands grootste stedelijk gebied, de Randstad, wordt gezegd dat steden niet aan elkaar mogen groeien, maar gescheiden dienen te worden door groene bufferzones: "Open, groene ruimten die behouden moet blijven op die plaatsen waar een aaneengroeien van steden dreigt" (Zonneveld, 1991 B). Zo zullen afzonderlijke kernen met een overzichtelijke omvang en eigen identiteit behouden blijven (MVB, 1960; VROM, 2001).

3.1.2 De Tweede Nota Ruimtelijke Ordening (1967)

Na het proces van concentratie treedt als gevolg van een toenemende mobiliteit het omgekeerde proces, deconcentratie of suburbanisatie op, met allerlei nadelige gevolgen. Gezien de in 1966 spelende woonwensen en het niet wenselijke beeld van verregaande deconcentratie wordt een middenweg gekozen, de gebundelde deconcentratie, figuur. 3.1 (Zonneveld, 1991 B). Enerzijds wordt er binnen deze strategie een maximum aan mogelijkheden geboden voor wonen, werken en recreatie

en anderzijds wordt de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Nederland nog niet teveel vastgelegd. Het principe van gebundelde deconcentratie wordt dan ook nagestreefd in de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening (MVRO, 1967).

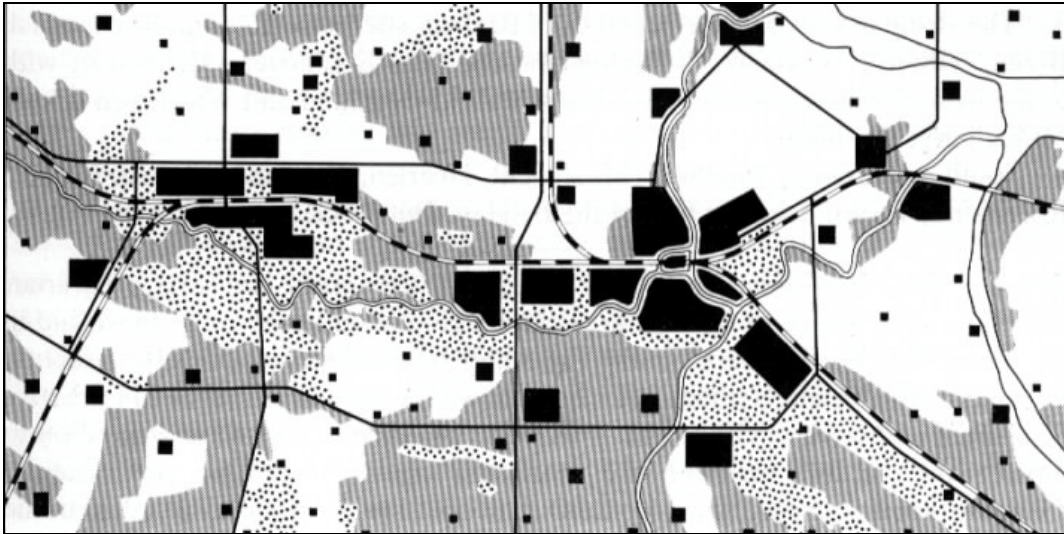


Fig. 3.1 Voorbeeld van gebundelde deconcentratie (MVRO, 1967)

De aandacht moet bij de stedelijke ontwikkeling niet gevestigd worden op de woongebieden zelf, maar deze moet gericht worden op het stadsgewest: "Een gespreid samenstel van een of meer grote centra (steden of agglomeraties) met omringende kleinere kernen, die door hun vele onderlinge relaties één functioneel geheel vormen." (Zonneveld, 1991 B). Om invulling te geven aan de gebundelde deconcentratie worden zogenaamde groeikernen aangewezen waarin met name de groei van de randstadbevolking opgevangen dient te worden (Zonneveld, 1991 B; VROM, 2001). Stadscentra gaan steeds meer functioneren als werkgebieden, met een toename van mobiliteit als gevolg. Het volledig voor gemotoriseerd verkeer toegankelijk maken van binnensteden wordt niet mogelijk geacht. De oplossing wordt gezocht in het beter toegankelijk maken van het openbaar vervoer voor de bevolking. Vooral deze vormen van vervoer zijn geschikt voor het alledaagse woon-werk verkeer. Daarnaast wordt ingezet op het scheiden van verschillende soorten verkeer (MVRO, 1967). Voor de langere afstanden wordt het "Structuurschema hoofdwegenet 1966" opgenomen. Hierin wordt een dicht wegennet over Nederland gepresenteerd. Dit vanwege de toename in gemotoriseerd verkeer, de groei van afstanden tussen woon- en werkplaatsen en de toegenomen behoefte aan recreatie in de buitenlucht (MVRO, 1967). Uitgangspunten in het structuurschema zijn onder andere:

- Aansluiting van iedere grote stad of stadsgewest aan het hoofdwegenet
- Versnippering veroorzaakt door diagonaalverbindingen voorkomen
- Het streven naar evenwichtige capaciteitsverhoudingen (MVRO, 1979; VROM, 2001)

3.1.3 De Derde Nota Ruimtelijke Ordening (1979)

In de Derde Nota Ruimtelijke Ordening wordt het beleid van gebundelde deconcentratie voortgezet. In tegenstelling tot wat er na de Tweede Nota gebeurde, kwamen de groeikernen nu wel van de grond. Een groeikern valt nu aan te merken als: "Een kern die een groei doormaakt die sterker is dan uit de eigen behoefte voortkomt" (Zonneveld, 1991 B). Het beleid wordt uitgebreid met een compleet verkeers- en vervoersbeleid, in tegenstelling tot een beleid alleen gericht op de hoofdwegen zoals in de Tweede Nota. Het structuurschema verkeer en vervoer neemt een sleutelpositie in het ruimtelijk ordeningsbeleid. Deze uitbreiding is er omdat beseft wordt dat zowel de individuele stedeling als het stadsgewest alleen goed kunnen functioneren wanneer verschillende delen van het gebied snel bereikbaar zijn (MVRO, 1979; VROM, 2001).

3.1.4 De Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (1989)

Het beleid ten aanzien van stadsgewesten wordt in de Vierde Nota gehandhaafd, centra en subcentra dienen elkaar aan te vullen en de taakverdeling dient goed gestructureerd te worden. Het groeikernenbeleid wordt echter losgelaten en maakt plaats voor stedelijke vernieuwing met eerst inbreiding, daarna pas uitbreiding (VROM, 1989).

Ter voorbereiding op de Vierde Nota is gekeken waar de troeven van Nederland liggen met het oog op het veiligstellen van de goede concurrentiepositie waar Nederland in verkeert. Een van die troeven was de bijzondere stedelijke structuur van Nederland, deze werd uitgewerkt in het thema Nederland Stedenland. Dit thema is in de nota verder uitgewerkt in het concept stedelijke knooppunten (VROM, 1989; VROM, 2001).

Om goede verbindingen tussen stedelijke knooppunten te realiseren en om de functie van Nederland als doorvoerland veilig te stellen zijn er een aantal hoofdtransportassen voor verkeer over weg, water en rail aangewezen (VROM, 1989; VROM, 2001). Er wordt dan ook ingezet op een nauwere samenhang tussen het ruimtelijk beleid en het verkeer- en vervoersbeleid. Met name wordt getracht het openbaar vervoer verder te versterken. Dit gebeurt door het afstemmen van woon- en werklocaties en voorzieningen op het aanbod van openbaar vervoer door middel van het locatiebeleid (VROM, 1989).

3.1.5 De Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) (1991)

Een van de hoofdzaken van beleid is het concentreren van wonen, werken en voorzieningen op verschillende schaalniveaus. Nationaal gezien betekent dit dat er niet naar een spreidingsbeleid wordt gestreefd, maar naar een bundelingsbeleid. "Het bundelingsbeleid houdt in dat gebieden met een grote bevolkingsomvang de groei van de behoefte aan huisvesting, werkgelegenheid en voorzieningen wordt

opgevangen in stadsgewesten” (VROM, 1991). Op regionaal niveau is het uitgangspunt de compacte stad: “Een aaneengesloten verstedelijkt gebied van een dusdanige omvang, dat de bestaande voorzieningen, werkgelegenheid en infrastructuur optimaal kunnen worden gebruikt” (Zonneveld, 1991 B).

Het beleid ten aanzien van stedelijke knooppunten wordt voortgezet. De aanwijzing als stedelijk knooppunt levert een versterking van:

- bundeling van voorzieningen
- telecommunicatie
- goede bereikbaarheid

Bereikbaarheid en leefbaarheid worden als essentieel beschouwd in het functioneren van steden. Om de mobiliteitsontwikkeling in goede banen te leiden wordt onder andere het locatiebeleid uit de Vierde Nota voortgezet.

3.2 Het huidige beleid, De Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening

In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening PKB deel 3 is het huidige beleid ten aanzien van ruimtelijke ordening in Nederland beschreven. Allereerst worden er algemene denkbeelden ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling en kwaliteit beschreven. Vervolgens wordt het te voeren beleid verder uitgewerkt aan de hand van een aantal thema's, waaronder het concept stedelijke netwerken.

3.2.1 Hoofdpijnen

Om een uitwerking te kunnen geven op een lager schaalniveau van het te voeren ruimtelijk ordeningsbeleid is het van belang dat dit valt binnen de algemene denkbeelden ten aanzien van ruimtelijke inrichting en ruimtelijke kwaliteit. Er zijn een zevental criteria betreffende ruimtelijke kwaliteit, een mooie en een functionele leefomgeving, opgesteld. Deze criteria zijn in onderstaand schema weergegeven.

Ruimtelijke diversiteit	Verschillen tussen stad en land moeten worden geaccentueerd. Uiteenlopende stedelijke milieus en landschappen moeten hun eigen karakter kunnen behouden en versterken.
Economische en maatschappelijke functionaliteit	Functies als wonen, werken, mobiliteit en ontspanning mogen elkaar niet verdringen, maar moeten goed op elkaar aansluiten, zodat ze elkaar versterken. Daardoor verbetert het vestigingsklimaat en wordt verspilling tegengegaan.
Culturele diversiteit	Mensen en groepen moeten zich op hun eigen manier kunnen ontplooiën. Er moet ruimte zijn voor een verscheidenheid aan culturele, recreatieve en bewegingsactiviteiten. De historie moet naast de technologische vernieuwing zichtbaar blijven en waar mogelijk als inspiratiebron dienen.

Sociale rechtvaardigheid	Zowel tussen sociale groepen als tussen regio's bestaat ongelijkheid. Deze ongelijkheid moet worden tegengegaan. Ook lagere inkomensgroepen moeten toegang hebben tot wonen, werken, recreatie en mobiliteit. Voorkomen moet worden dat er een rijk landelijk gebied ontstaat, in contrast met de arme steden. De ruimtelijke omstandigheden moeten iedereen kans bieden op een gezond bestaan.
Duurzaamheid	Ecologische waardevolle systemen moeten in stand blijven of worden hersteld. Ook het ruimtelijk systeem van steden en platteland moet duurzaam zijn, wil het vitaal blijven in economische en sociaal-culturele zin. De ruimtelijke ordening moet bijdragen aan de bestrijding van milieuproblemen en aan de zorg voor een veilige omgeving.
Aantrekkelijkheid	Behoud van landschaps- en stedenschoon is een cultuuropgave. Er is meer aandacht nodig voor ontwerp en inrichting, niet alleen van stad en landschap, maar ook van de inpassing van infrastructuur.
Menselijke maat	De inrichting van de ruimte moet passen bij de behoeften en de belevingswereld van de burgers. Zij mogen niet worden overweldigd door gebouwen en infrastructuur. Waar de maatvoering groot is, moet extra aandacht worden besteed aan de inrichting van de openbare ruimte.

Fig. 3.2 *Criteria ruimtelijke kwaliteit (VROM, 2001)*

Deze criteria vormen de belangrijkste uitgangspunten waarbinnen het ruimtelijke ordeningsbeleid op lagere schaalniveaus nader uitgewerkt dient te worden.

Het is in Nederland een feit dat er vraag is naar ruimte. Dit botst tot op zekere hoogte met de bovengenoemde criteria, een grote ruimtedruk zorgt al snel voor een verlaging van de omgevingskwaliteit. Om te zorgen dat de omgevingskwaliteit niet daalt en er toch wordt voldaan aan de ruimtevraag zijn een drietal strategieën gegeven.

- Het intensiveren van het ruimtegebruik in de steden.
- Het combineren van functies, “multifunctioneel landgebruik”
- Het transformeren van gebieden met een relatief geringe ruimtelijke kwaliteit (VROM, 2002)

Door deze strategieën te combineren met de genoemde criteria worden de voorwaarden zichtbaar waar het verder te ontwikkelen beleid aan moet voldoen. Deze voorwaarden zijn echter nog vrij ruim, er dienen dus nog keuzen gemaakt te worden. Deze keuzen worden deels gemaakt in de PKB-tekst deel 3, van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. Met betrekking tot stedelijke ontwikkeling en ontwikkeling van stedelijke regio's worden de reeds gemaakte keuzen weergegeven in het concept “stedelijke netwerken” en in het contourenbeleid. Zowel het concept “stedelijke netwerken” als het contourenbeleid zijn nogal onduidelijk en het

ontbreekt beide aan een uitwerking op een lager schaalniveau. Het concept “stedelijke netwerken” is strategisch van aard en geeft geen slechts een kader voor verder uitwerkingen. Aangezien het concept “stedelijke netwerken” en de onduidelijke uitwerking hiervan de aanleiding is van dit onderzoek wordt het contourenbeleid hier verder buiten beschouwing gelaten. Wel zou dit onderzoek een bijdrage kunnen leveren aan het verder uitwerken van het contourenbeleid. Het concept “stedelijke netwerken” wordt op de volgende pagina’s verder toegelicht.

3.2.2 Het concept stedelijke netwerken

De nu volgende uitwerking is gebaseerd op de PKB-tekst deel 3, van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening.

Het concept stedelijke netwerken uit de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening is een verdere uitwerking van het perspectief Stroomland uit de discussienota Nederland 2030, waarin netwerken centraal staan. Steden in Nederland kunnen en mogen ruimtelijk en functioneel niet meer los van elkaar gezien worden. Ook de koppeling met buitenlandse steden moet worden gemaakt. Er zijn binnen Nederland een aantal stedelijke netwerken te onderscheiden op grond van huidige of potentiële kenmerken.

Er kunnen verschillende onderdelen worden onderscheiden binnen een stedelijke netwerk. Deze drie onderdelen zijn ook terug te vinden in figuur 3.3. Het betreft: kernen, verbindingen en het niet-verstedelijkt gebied.

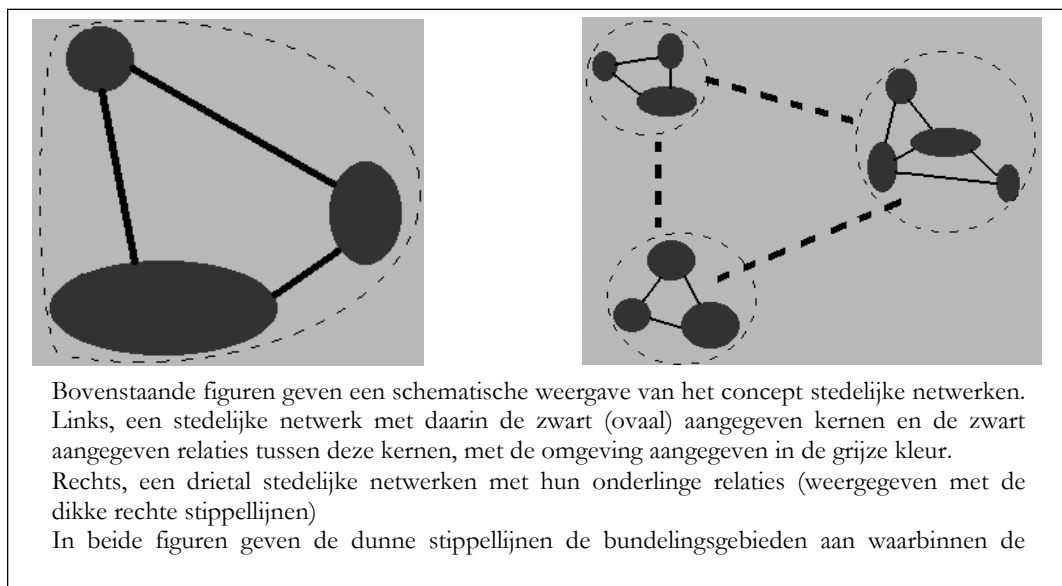


Fig. 3.3 Het Stedelijk netwerk en relaties tussen netwerken

Kernen

De kernen binnen het stedelijk netwerk vormen zowel op stedelijk-ruimtelijk als op stedelijk-functioneel gebied de centra van het netwerk. Binnen de kernen is naast wonen en werken een groot scala aan voorzieningen te vinden. Afzonderlijke kernen dienen elkaar aan te vullen, zodat binnen een stedelijk netwerk een volledig scala aan stads- en dorpsmilieus met bijbehorende voorzieningen te vinden is. Deze voorzieningen moeten voor iedereen toegankelijk en bereikbaar zijn en bijdragen aan het welzijn en de gezondheid van alle burgers. Bedrijven en voorzieningen dienen op een dergelijke wijze gelokaliseerd te worden zodat er een optimale bijdrage wordt geleverd aan de vitaliteit van het stedelijk netwerk. De zwaartekracht voor de centrumontwikkeling komt te liggen op plaatsen waar knooppunten van vervoer aanwezig zijn.

Stedelijke functies worden zoveel mogelijk binnen de bundelingsgebieden geplaatst. Deze stedelijke bundelingsgebieden bevinden zich op strategische plaatsen binnen het stedelijk netwerk en zijn reeds globaal aangegeven in de PKB-tekst deel 3, van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening.

Verbindingen

De verbindingen in het concept stedelijke netwerken vormen een belangrijk onderdeel. Door de verbindingen worden de afzonderlijke stedelijke kernen met elkaar verbonden. Er zijn hierbij een tweetal verbindingen te onderscheiden. Allereerst de fysiek waarneembare verbinding, welke wordt gevormd door (auto)(snel)wegen, spoorlijnen kanalen en autoverkeer. Ten tweede onzichtbare verbindingen, waaronder telecommunicatie, ondergrondse hoogspanningslijnen en functionele verbindingen geschaard kunnen worden.

Knooppunten van fysieke verbindingen bieden hierbij potenties voor ontwikkeling van allerlei functies. In ieder geval moet het door middel van multimodale knooppunten makkelijk gemaakt worden om van de ene vorm van vervoer over te stappen op de andere.

Verbindingen binnen het stedelijk netwerk moeten er voor zorgen dat:

- Een snelle frequente hoogwaardige (openbaar vervoer)verbinding tussen centra ontwikkeld wordt, met zoveel mogelijk gebruikmaking van bestaande infrastructuur voor weg, spoor en water.
- Een netwerk van wegen, openbaar vervoerslijnen, fiets- en voetpaden, gekoppeld aan de centra, de regionale parken en de recreatiegebieden ontwikkeld word.
- Een totaal vervoerssysteem ontwikkeld wordt dat zowel het stedelijk netwerk draagt en gestalte geeft als de mensen die er wonen en werken dagelijks snel, frequent, veilig en comfortabel verplaatst.

Het niet-verstedelijkt gebied

Het niet-verstedelijkt gebied heeft binnen het concept stedelijke netwerken de functie van uitloopgebied voor de stedelijke kernen. Met name de gebieden die worden aangewezen als regionaal park en recreatief groengebied hebben deze functie. De niet-verstedelijkte gebieden en de verstedelijkte gebieden binnen het stedelijk netwerk dienen dan ook onderling een goede samenhang te hebben met goede onderlinge verbindingen. Bebouwing die niet binnen reeds bebouwd gebied gerealiseerd kan worden dient direct daarop aansluitend te worden gerealiseerd.

Er dient ingezet te worden op het vasthouden, benutten en bergen van water, met gebruikmaking van aanwezige cultuurhistorische en ecologische kwaliteiten. Ook moeten mogelijkheden van recreatie en van transport over water benut worden.

De traditionele drager van dit gebied, de landbouw, komt binnen het concept “stedelijke netwerken” helemaal niet aan de orde. Wel worden er groene bufferzones voorgesteld om stedelijke kernen niet aan elkaar te laten groeien. Deze bufferzones vormen een groene contramal van het stedelijk gebied en kunnen goed gecombineerd worden met het thema water. Deze groene gebieden moeten gaan zorgen daarbij ook weer voor een recreatief aantrekkelijk gebied.

3.2.3 Stedelijke netwerken en de stadsrand

Binnen de beschrijving van het concept stedelijke netwerken wordt aandacht besteedt aan drie elementen, de kernen, de verbindingen en het niet-verstedelijkt gebied. Juist in het gebied waar deze drie bij elkaar komen, de stadsrand, ontbreekt een uitwerking van het concept stedelijke netwerken. Het contourenbeleid geeft hier geen alternatief voor, het geeft geen uitwerking van hoe stadsranden in stedelijke netwerken vormgegeven zouden moeten worden.

Een mogelijke conceptuele uitwerking voor de stadsrand is dan ook uiterst interessant gezien de dynamiek in de stadsrand. Deze uitwerking zal wel moeten voldoen aan de algemene denkbeelden ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit zoals deze in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening ten doel worden gesteld. Daarnaast dient de uitwerking gebaseerd te zijn op het hierboven beschreven beleid ten aanzien van stedelijke netwerken

4 Analyse stadsrandontwikkelingen

4.1 Werkwijze kaartanalyse

Het doel van de kaartanalyse is inzicht te krijgen in de ontwikkelingen van de stadsrand van 1850 tot het heden. Dit verworven inzicht wordt vervolgens mede gebruikt om het stadsrandconcept te ontwikkelen. Het gaat er bij de analyse niet alleen om hoe de stadsrand verschoven is, maar ook hoe die stadsrand er uit heeft gezien door de tijd heen.

Om dit te kunnen analyseren is er een onderverdeling in een zestal typen stadsranden gemaakt. Ieder type heeft zijn eigen ruimtelijke kenmerken en zijn eigen belevingswaarde. De typen zijn tot stand gekomen tijdens de analyse.

Aan de hand van de onderscheiden typen worden de stadsranden in de jaartallen: 1850, 1920, 1960 en 2000 bekeken. Er wordt op een kaart (figuur 4.8) precies aangegeven waar welk type stadsrand ligt in welk jaar. Ieder jaartal krijgt zijn eigen kleur en ieder type zijn eigen symbool. Vervolgens wordt er aan de hand van de gemaakte kaart bekeken welke algemene ontwikkelingen er onderscheiden kunnen worden bij de verschillende typen stadsranden.

Vervolgens kan deze informatie gebruikt worden om voorspellingen te doen over hoe een bepaalde stadsrand er in de toekomst uit zal gaan zien en of hoe een stadsrand ontworpen moet worden om een gewenst toekomstbeeld te kunnen verwezenlijken.

Er wordt bij het analyseren van de stadsranden gebruik gemaakt van topografische kaarten schaal 1:50.000. Dit schaalniveau is voldoende om de aanwezige stadsranden te kunnen typeren zonder dat er onnodig veel details te zien zijn, of er benodigde informatie ontbreekt.

Aan het einde van dit hoofdstuk zal er een terugkoppeling gemaakt worden naar hoofdstuk 2 en 3. Er wordt hier bekeken of feitelijke ontwikkelingen te herleiden zijn naar bepaalde denkbeelden en beleidsmaatregelen uit het verleden.

4.2 Typen stadsranden

Ieder onderscheiden type stadsrand heeft zijn eigen kenmerken op basis waarvan hij zich onderscheidt van de andere typen. De zes onderscheiden typen zoals die in figuur 4.1 zijn weergegeven, worden in deze paragraaf verder uitgewerkt. Bij ieder type staat een schematische ruimtelijke weergave. De infrastructuur variant in de laatste kolom van de figuur geeft aan hoe de infrastructuur ligt ten opzichte van de stadsrand (figuur 4.12).

Type	Typenaam	Infrastructuur
Type 1	-Diffuus	
Type 2	-Scherp	
Type 3	- Gemengd	
	- Stedelijk	
Type 4	-Hard	
Type 5	- Gemengd	
	- Stedelijk	
Type 6	-Lint	

Fig. 4.1 Typering stadsranden

Type 1. Diffuus

Een gebied waar naast typisch stedelijke en landelijke functies en vormen ook de zogenaamde typische stadsrandfuncties vertegenwoordigd zijn, wordt diffuse stadsrandzone genoemd. Bij dit type is het in tegenstelling tot de overige typen niet noodzakelijk dat er een stedelijke kern in de nabije omgeving is, deze rand kan zowel tegen een stedelijke kern aanliggen als vrij in het landelijk gebied voorkomen. Daarom wordt hier wel de term zone gebruikt en bij de overige typen niet. Onder de typische stadsrandfuncties vallen van vroeger uit al begraafplaatsen, pesthuizen en vuilstortplaatsen. Meer recentelijk zijn hier verscheidene andere functies zoals: sportvelden, paardenmaneges, volkstuincomplexen, caravanstallingen, autosloperijen etc. bij gekomen. De zone kenmerkt zich onder andere door een onsamenhangende ruimtelijke structuur waarin de verschillende bovengenoemde functies verspreid liggen. Het is niet noodzakelijk dat een van de functies de overhand heeft. Het gebied wordt deels als landelijk en deels als stedelijk ervaren, maar geeft bovenal een visueel rommelige indruk.

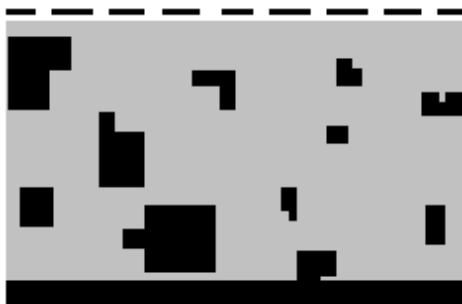


Fig. 4.2 Diffuus

De grijze achtergrond geeft de aanwezigheid van landelijke vormen weer. De zwarte vlakken vertegenwoordigen de stedelijke vormen. De donkergrijze vlakken representeren de typische stadsrandfuncties, die zowel stedelijk als landelijk van vorm kunnen zijn.

Type 2. Scherp gemengd

Bij de stadsrand die onder de noemer scherp gemengd geplaatst kan worden kan een duidelijke grens worden aangegeven tot waar een stedelijke invloed aanwezig is. Veelal is deze grens een kavelgrens en is er dus vrijwel geen barrière voor stedelijke functies met daarbij komende stedelijke vormen om verder het landelijk gebied in te gaan. Binnen de aangegeven grens liggen stedelijke vormen van landgebruik verspreid en is nog niet alle ruimte gevuld met deze vormen. Er is dus nog de mogelijkheid om deze stedelijke vormen uit te breiden binnen de grens.



De zwarte onderbroken lijn geeft de scherpe stadsrand weer. De zwarte blokken geven de verspreid liggende stedelijke vormen aan en de grijze gebieden daartussen de gebieden die nog niet opgevuld zijn met stedelijke vormen. De zwarte band geeft de stad weer

Fig. 4.3 Scherp gemengd

Type 3. Scherp stedelijk

De grens van het stedelijk gebied is bij de scherp stedelijke stadsrand duidelijk aanwezig, ook hier vormt de grens geen barrière voor stedelijke vormen. Binnen deze grens kan gesteld worden dat er sprake is van een afgerond stedelijk geheel waarbinnen op enkele locaties nog plaats is voor eventuele inbreiding.



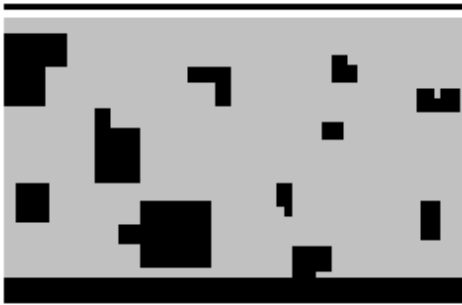
De zwarte onderbroken lijn geeft de scherpe stadsrand weer. Het zwarte vlak representeert de stedelijke vormen die het hele gebied opvullen. Inbreidingslocaties liggen in het zwarte gebied.

Fig. 4.4 Scherp stedelijk

Type 4. Hard gemengd

De harde gemengde stadsrand heeft een duidelijke begrenzing door een harde rand. De rand vormt als het ware een grote barrière voor uitbreiding van stedelijke vormen. Het is dus onwaarschijnlijk (maar niet uitgesloten) dat deze vormen zich aan de andere kant van de barrière gaan vestigen. Visueel kenmerkt de rand zich door zijn strakke lijnvormige karakter welke als een barrière wordt ervaren en dit fysiek ook is. De ruimte tot de harde grens is nog niet helemaal opgevuld met stedelijke

vormen. Er is nog sprake van landelijke vormen tussen de stedelijke. Deze landelijke vormen kunnen bijvoorbeeld bestaan uit landbouw, of braakliggend terrein.



De zwarte lijn geeft de harde barrière aan. Het zwarte vlak en de grijze ondergrond geven de afwisseling aan tussen stedelijke en landelijke vormen. De zwarte band geeft de stad weer.

Fig. 4.5 *Hard gemengd*

Type 5. Hard stedelijk

Het hard stedelijke type kenmerkt zich door de aanwezigheid van een harde stadsrand zowel op visueel als op ruimtelijke kenmerken. De ruimte tot deze harde rand is helemaal opgevuld met stedelijke functies. Dit betekent niet dat alle ruimte bebouwd moet zijn, ook tuinen en parken behoren tot stedelijke functies. Over het algemeen heeft het gebied een stedelijke verschijningsvorm.



Het zwarte vlak geeft de stedelijke functies weer. Het gehele gebied tot de harde grens (zwarte lijn) is gevuld met stedelijke functies.

Fig. 4.6 *Hard stedelijk*

Type 6. Lintbebouwing

Lintbebouwing is de soort bebouwing welke zich heeft ontwikkeld langs infrastructuur en een zodanige dichtheid heeft dat het als stedelijk ervaren wordt. De aanwezige bebouwing is niet alleen agrarisch van aard, er staat ook bebouwing tussen die niet agrarisch van aard is. De breedte van de stedelijke vormen langs de weg is echter minimaal. De beleving van het gebied is belangrijk voor de indeling.

- Wanneer men zich in het stedelijk gebied waant is er sprake van lintbebouwing. Indien men zich in het landelijk gebied waant is er sprake van bebouwing met een landelijke functie.
- Wanneer de stedelijke vormen zich alleen maar langs de oorspronkelijke infrastructuur ontwikkelen wordt de bebouwing tot lintbebouwing gerekend. Wanneer de stedelijke vormen zich ook langs overige, afwijkende infrastructuur gaan vestigen wordt dit tot een ander soort bebouwing gerekend. Deze wordt al naar gelang de aard en de hoeveelheid van de bebouwing ingedeeld tot een ander type stadsrand.



De zwarte vlakken geven de stedelijke vormen aan welke langs een weg, weergegeven door de donkergrijze vlakken, zijn gesitueerd. De lichtgrijze ondergrond geeft de landelijke vormen weer.

Fig. 4.7 *Lintbebouwing*

4.3 Ontwikkelingsrichtingen stadsrand

Binnen de noordelijke Randstad zijn een groot aantal verschillende stadsranden te vinden. Deze stadsranden hebben zich in de tijd op een bepaalde manier ontwikkeld. Hoe de huidige stadsranden zijn ontstaan is iets wat in deze paragraaf verder uiteengezet zal worden.

Het harde en scherpe type werden bij de typering in de vorige paragraaf nog opgesplitst in een gemengde en een stedelijke variant. Bij het beschrijven van de ontwikkelingsrichtingen wordt deze onderverdeling nog wel gebruikt, maar niet alle typen worden als eindtoestand gezien. De scherp stedelijke en de beide gemengde varianten worden aan de hand van de analyse als tussenstadium gezien richting een climaxstadium, de hard stedelijke stadsrand. In figuur 4.8 is te zien hoe de stadsranden zich in het studiegebied hebben ontwikkeld.

Er is in deze analyse uitdrukkelijk voor gekozen om de ontwikkeling van de stadsrand vanuit de visueel-ruimtelijke invalshoek te benaderen. Van belang voor het te ontwikkelen concept zijn de ontwikkelingsrichtingen van stadsranden. Het is niet mogelijk om voor iedere ontwikkelingsrichting één bepaalde achterliggende oorzaak aan te wijzen, dit is namelijk gebiedsspecifiek en kan per situatie variëren. Gezien het gestelde doel waarvoor deze analyse gebruikt gaat worden: “Het ontwikkelen van een algemeen toepasbaar ruimtelijk inrichtingsconcept”, wordt het hier dan ook niet noodzakelijk geacht onderzoek te plegen naar de achtergronden van de stadsrandontwikkeling van iedere op zichzelf staande situatie.

4.3.1 Algemene ontwikkelingen

Rond 1850 is er in het gebied sprake van twee relatief grote kernen, namelijk Amsterdam en Haarlem. De stadsranden van deze kernen zijn nog relatief hard te noemen. Stedelijke vormen bevinden zich vooral binnen de stadsmuren en de daar omheen liggende grachten. Kleine kernen in het gebied bestaan vrijwel allemaal nog uit lintbebouwing.

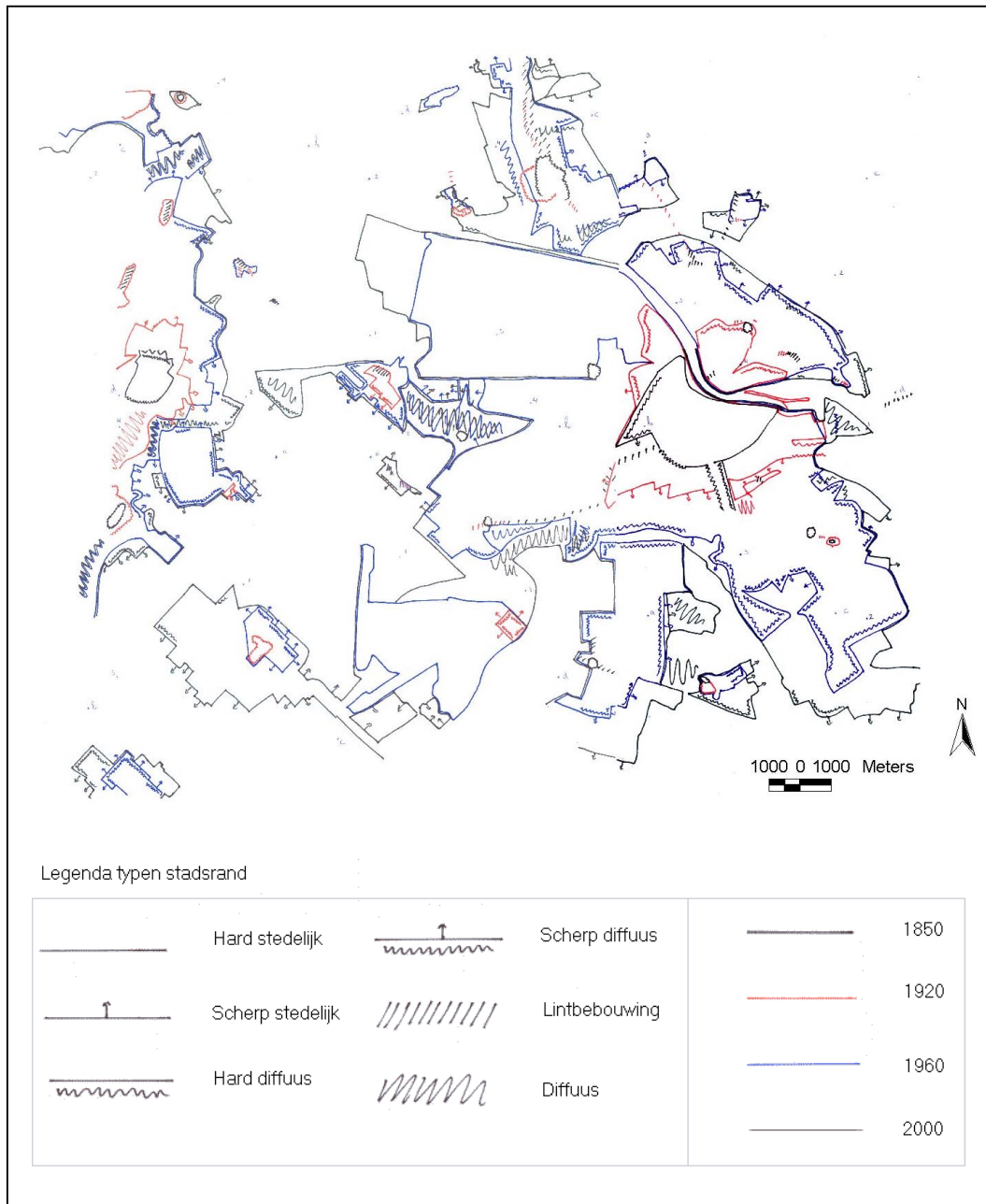


Fig. 4.8 Ontwikkeling stadsranden

In 1920 is er al sprake van grote uitbreidingen buiten de stadsmuren. De stadsranden bij deze uitbreidingen zijn veelal van een scherp karakter. Het platteland wordt langzaam overspoeld met stedelijke vormen. De kleinere kernen in het gebied groeien ook wel, maar deze groei is niet van een dergelijke orde van grootte als in de grote kernen. De vorm van bebouwing bij deze kleinere kernen gaat over van lintbebouwing naar bebouwing met veelal scherp gemengde randen.

In 1960 zet de trend uit 1920 zich voort. Opvallend is wel dat de kleinere kernen in het gebied over gegaan zijn van een gemengd uitgroeïende kern tot een kern waarbij uitbreidingswijken gepland worden. Dit zorgt voor het verschijnen van de scherpe stadsranden rond deze kleinere kernen. De kleinere kernen beginnen dus echt te groeien.

Amsterdam heeft tussen 1920 en 1960 een groot deel van het gebied opgeslokt. Hierdoor ontstaat er een grote lengte aan stadsranden van een zeer verschillend karakter.

Schiphol komt ook echt op de kaart te staan in deze periode, waardoor er een grote druk op het landelijk gebied van de Noordelijke Haarlemmermeer komt te staan.

De huidige situatie is te vergelijken met de situatie van 1960. Er heeft natuurlijk wel uitbreiding van de steden plaatsgevonden, maar wat betreft de stadsrand is er weinig veranderd. Er is nog steeds een grote verscheidenheid aan stadsranden te vinden in het gebied. Er zijn echter steeds meer stedelijke ontwikkelingen die stuiten op een barrière.

Hoe de verschillende typen stadsranden zich ontwikkeld hebben in de tijd zal uiteengezet worden in de volgende paragraaf.

4.3.2 Ontwikkelingen typen stadsranden

Stedelijke ontwikkeling vindt plaats binnen randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden worden gevormd door de fysieke eigenschappen van het landschap en door niet-fysieke, vaak door de mens gecreëerde factoren. Onder deze laatste groep factoren valt onder andere het beleid op het gebied van ruimtelijke ordening. Het gaat er bij de analyse stadsrandontwikkelingen echter om dat de ontwikkeling in de ruimtelijke verschijningsvorm van de stadsrand wordt weergegeven in een situatie die gebaseerd is op de ondergrond waarop de stadsrand gebouwd is en op de typologie van de omringende elementen.

Lintbebouwing

Kenmerkend voor lintbebouwing is dat de bebouwing zich ontwikkeld heeft langs infrastructuur. Lintbebouwing was in 1850 overal verspreid in het gebied aanwezig. Een aantal knooppunten binnen deze lintbebouwing zijn uitgegroeïd tot grotere kernen. Voorbeelden hiervan zijn Amstelveen en Hoofddorp. In deze kernen is nog maar weinig te zien van de oorspronkelijke lintbebouwing. In de huidige situatie is

nog nauwelijks lintbebouwing aanwezig, wel is er veel bebouwing langs infrastructuur met een landelijk karakter. Een plaats waar de typische lintbebouwing nog wel aanwezig is, is tussen de A10 en Oostzaan aan de Noordzijde van Amsterdam.

Lintbebouwing kan dus in zijn oorspronkelijke vorm blijven bestaan door de tijd heen. En kan ook op nieuwe plekken ontstaan. Lintbebouwing kan echter ook uitgroeien tot een stedelijke kern met verschillende typen stadsranden.

De scherpe stadsrand

Kenmerkend voor de scherpe stadsrand is de verschijningsvorm als een echte grens tussen stad en land, maar met daarbij de wetenschap dat deze grens zeer veranderlijk is. De stad wordt bij deze stadsrand ervaren als een oprukkende massa die steeds verder het landelijk gebied intrekt. Binnen de scherpe stadsrand is het onderscheid te maken tussen een gemengde en een stedelijke variant.

Nadat een gebied in gebruik is genomen voor stedelijke uitbreiding is er vaak een scherp gemengde rand ontstaan, deze begrenzing wordt gekenmerkt door het "tot hier bouwen is voorlopig voldoende" karakter. De nadruk ligt hierbij duidelijk op voorlopig. De volgende stap in de ontwikkeling van de stadsrand is dat deze van een scherp gemengde vorm overgaat in een scherp stedelijke vorm waarbinnen een al dan niet afgerond stedelijk geheel is ontstaan. Vervolgens wordt de scherpe rand met zijn tijdelijke karakter verlegd in de richting van het landelijk gebied en wordt er een nieuwe rand gevormd. Deze kan wederom scherp van karakter zijn en neemt eerst de gemengde vorm aan, dan weer overgaand in de stedelijke vorm. Dit proces kan zich verscheidene malen herhalen tot er tegen een barrière wordt aangestoten. Hier verandert de stadsrand dan van typologie. Hij gaat van een scherpe rand naar een harde rand.

Een scherpe stadsrand wordt veelal gevormd door makkelijk te overschrijden randen. Hierbij moet worden gedacht aan kavelgrenzen of wegen van een lage orde. Ook de mate waarin het mogelijk is om nieuwe infrastructuur aan te sluiten op de bestaande infrastructuur bepaalt of een stadsrand scherp of hard wordt. Er kan wel sprake zijn van een zodanige bestaande infrastructuur dat het vrijwel niet mogelijk is daar nog meer infrastructuur op aan te sluiten. De kans op een nieuwe uitbreidingswijk is in dit geval kleiner.



Fig. 4.9 Harde stadsrand, Amsterdam Noord

In bijlage 1A en 1B is de ontwikkeling van een scherpe stadsrand goed te zien. Op deze afbeeldingen is de ontwikkeling aangegeven van de stadsranden in Amsterdam Noord ten noorden van het IJ. Te zien is dat er zich vanuit lintbebouwing in 1850 zich een harde (gemengde) rand heeft ontwikkeld in 1920. De harde grens wordt hier gevormd door water. In 1960 heeft deze bebouwing zich verder ontwikkeld over de harde grens heen. Hierdoor is er een gedeeltelijk harde gemengde rand en een gedeeltelijk scherpe gemengde rand ontstaan. Op de huidige topografische kaart is te zien dat er zich een harde stadsrand ontwikkeld heeft, die op vrijwel de gehele lengte een stedelijk karakter heeft. De barrière die de stadsrand hard maakt is de autosnelweg A10 (figuur 4.9). Deze grens is nog eens harder gemaakt door een groene strook aan te leggen ten noorden van de A10 tegen de autosnelweg aan en door de ligging van het cultuurhistorisch beschermde Waterland ten noorden van de A10 en de groenstrook. In deze groenstrook liggen onder andere tuinhuisjes en een golfbaan. De strook heeft een groot maatschappelijk draagvlak waardoor de kans op stedelijke ontwikkeling op die plek gering is.

De harde stadsrand

Indien een barrière sterk genoeg is om stedelijke uitbreiding te stoppen, zal er een harde stadsrand ontstaan. Een barrière is sterk genoeg wanneer er elders in de stad voldoende mogelijkheden zijn voor respectievelijk stedelijke in- of uitbreiding. Binnen de harde stadsrand is er wederom de tweedeling gemengd en stedelijk te maken. De gemengde variant is vaak een overgangsstadium naar de stedelijke variant toe. De hard stedelijke stadsrand is dus een soort climaxstadium van de evoluerende stadsrand. Wanneer er in een later stadium toch nog de barrière wordt overschreden, bijvoorbeeld wanneer er een snelweg wordt opgenomen in het stedelijk weefsel en er een nieuwe ringweg wordt aangelegd, begint het hele proces weer van voor af aan. Totdat deze nieuwe ringweg weer een nieuwe harde stadsrand vormt (van Maren en de Zeeuw, 1990).

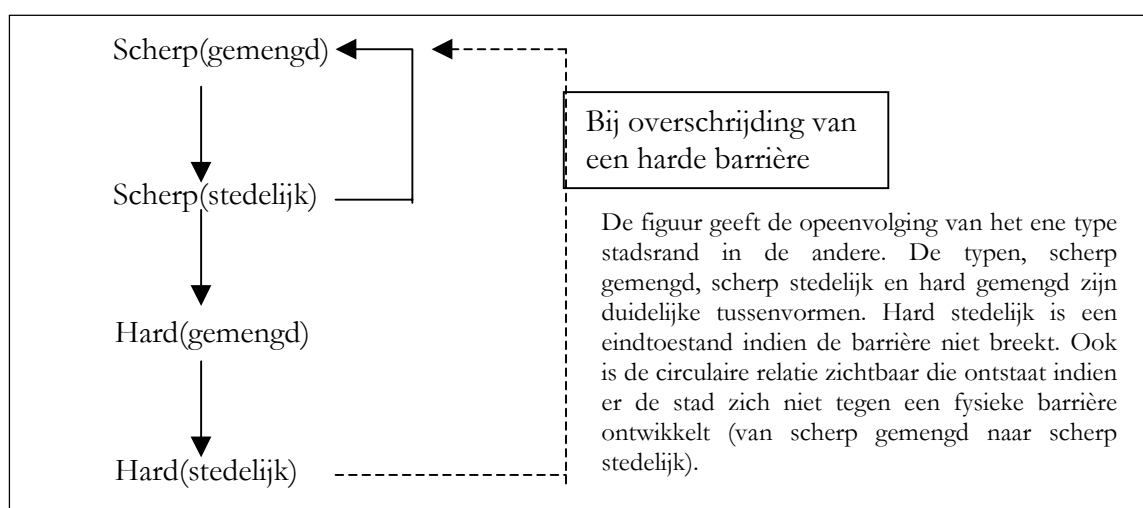


Fig. 4.10 Ontwikkelingsrichtingen stadsranden

Meestal worden de barrières gevormd door infrastructuur of door waterlopen (Natuurbeschermingsraad, 1993). Ze kunnen door vorm en omvang duidelijk ruimtebegrenzend werken (Peters en de Boer, 1984). Niet al deze barrières zijn even hard, ze hebben een verschillende mate van hardheid. Spoorwegen, kanalen en snelwegen vertonen een hoge mate van hardheid. Dit komt door hun vaak rechtlijnige karakter en de kosten die het met zich meebrengt om de barrière over te steken. Bij kanalen is de breedte en de scheepvaartintensiteit van belang voor het aantal overbruggingen en de kosten die dit met zich meebrengt. Wat al deze barrières met elkaar gemeen hebben is hun strakke lijnvormige karakter met daarin flauwe bochten of knikken. Juist deze vormen zorgen voor het duidelijk visueel aanwezig zijn van de harde stadsrand in het landschap (van Maren en de Zeeuw, 1990).

Barrières kunnen ook gevormd worden door vlakvormige elementen. Voorbeelden hiervan zijn meren, natuurgebieden en parkachtige omgevingen zoals het Amsterdamse Bos. Meren zijn niet geschikt om op te bouwen (uitzonderingen daar gelaten), parkachtige omgevingen kunnen door de bewoners uit de stad gebruik worden en hebben daardoor een stabiel karakter.

De diffuse zone

Diffuse stadsrandzones ontstaan op plaatsen waar ruimte is die nog niet echt een bestemming heeft. Een stuk grond dat door iedereen een beetje vergeten wordt en daarmee tevens vogelvrij verklaard wordt. Deze stukken grond ontstaan op een tweetal manieren. Ten eerste doordat deze gebieden ingesloten raken door grote infrastructuurlijnen en uitdijende steden (van Maren en de Zeeuw, 1990).

Een goed voorbeeld van het ontstaan van deze vogelvrije stukken grond is te zien in het gebied tussen Haarlem en de stedelijke uitbreiding Schalkwijk (Bijlage 2A en 2B). Door de bouw van deze wijk ontstaat er ruimte tussen de bestaande bebouwing van Haarlem en de nieuw aangelegde wijk. Deze ruimte komt in de verdrukking, waardoor er een diffuse zone ontstaat.



Fig. 4.11 Autosloperij, een stadsrandfunctie

Onbestemde ruimte ontstaat ook op de plaatsen waar al typische stadsrandactiviteiten plaatsvinden. Deze stadsrandactiviteiten hebben zich al op die plaatsen ontwikkeld om een aantal redenen. Namelijk vanwege de grote ruimtedruk in de stad, de

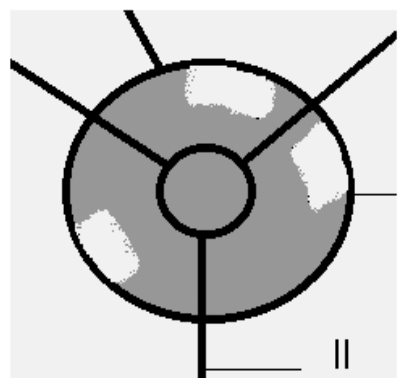
goedkopere grond buiten de stad en de strenge milieuregels in de stad en vaak in gebieden die landbouwkundig weinig perspectief bieden. In de diffuse zones wordt een weinig strikt beleid gevoerd met betrekking tot bestemmingen, waardoor functies zich (semi -) illegaal kunnen vestigen (Natuurbeschermingsraad, 1993; Peters en de Boer, 1984). In het verleden werden deze functies zelfs bewust op afstand van de stad af gelegd om zo de stad geen overlast te bezorgen. In een gebied waar al een aantal stadsrandfuncties voorkomen is sprake van een aantrekkingskracht op andere stadsrandfuncties. Zo ontstaan er concentraties van stadsrandfuncties. Het is een feit dat er typische stadsrandfuncties zijn en dat deze ook altijd een plaats moeten krijgen. Diffuse zones blijken door de tijd heen een stabiel geheel te vormen. De inrichting van de gebieden blijft vrijwel gelijk, hoewel er een aantrekkingskracht is van het gebied op stedelijke functies en vormen.

4.4 Infrastructuur

Wat is nu de invloed van infrastructuur op de ontwikkeling van stadsranden? Er is hierbij het onderscheid te maken tussen een tweetal ontsluitingsstructuren. Namelijk de tangentele en de radiale structuur (Natuurbeschermingsraad, 1993), zie figuur 4.12. Deze beide structuren zorgen op een andere manier voor ontwikkeling van stedelijke vormen.

De tangentele structuur vormt als het ware steeds een nieuwe harde rand. Als de stedelijke vormen 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 (figuur 4.10).

De radiale structuur loopt van het centrum van de stad naar buiten toe. Stedelijke 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 (NRC Handelsblad, 30 januari 1999).



- I. Tangentele wegeenstructuur
- II. Radiale wegeenstructuur

Fig. 4.12 Infrastructuurvormen

4.5 Stadsrandontwikkelingen in theorie en beleid

In deze paragraaf worden de stadsrandontwikkelingen, zoals ze hiervoor beschreven worden, bekeken aan de hand van de in de hoofdstukken 2 en 3 beschreven theorie en beleid. Er wordt gekeken of de feitelijke ontwikkelingen terug te leiden zijn op benaderingen en visies ten aanzien van de relatie stad-land. Vervolgens wordt gekeken of de feitelijke ontwikkelingen te herleiden zijn op het door de jaren heen gevoerde beleid ten aanzien van ruimtelijke ordening en stedelijke ontwikkeling.

4.5.1 Feitelijke ontwikkelingen en theorie

In de ontwikkeling van stadsranden is een opeenvolging van stad-land benaderingen te onderscheiden. In 1850 is er nog een benadering te onderscheiden die tegenwoordig niet meer voor te stellen is en in een land als Nederland ook niet meer reëel te noemen is. Het landelijk gebied wordt dan nog gezien als een gebied waarvan de bedreigingen komen voor de stad, niet zozeer vanuit de ruimtebehoefte, maar meer vanuit het veiligheidsoogpunt. Stedelijke uitbreiding buiten de stadsmuren is dan ook nog niet aan de orde. De visie op stad-land relaties is nog duidelijk die van stad en land als tegenpolen zoals ze in het gelijknamige discours van Hidding et. al. uit figuur 2.1 wordt neergezet. Vanaf 1920 is te zien dat de benadering waarin het landelijk gebied als mogelijke uitbreiding en reserveruimte voor de stad meer naar de voorgrond komt. In 1960 is dit nog duidelijker het geval, grote uitbreidingslocaties verschijnen nabij de steden. Na 1960 neigt de benadering meer in tegenovergestelde richting. De stad wordt meer gezien als bedreiging voor het landelijk gebied. Slechts op enkele locaties komen er nog nieuwe stadsuitbreidingen bij, de meeste groei vindt plaats binnen de grote uitbreidingswijken uit de jaren 1960.

4.5.2 Feitelijke ontwikkelingen en beleid

Tot 1960 is er nauwelijks sprake van ruimtelijk ordeningsbeleid, stedelijke uitbreiding gaat meestal stapsgewijs via scherpe randen en langs infrastructuur. Van enig beleid is dan ook niets terug te vinden in de ontwikkelingen van de steden. De woningwet uit 1901 zorgt wel voor meer aandacht op het gebied van stedelijke uitbreiding maar van een echte invloed op de stedelijke uitbreiding was geen sprake.

Vanaf 1960 komt hier met het verschijnen van de Eerste Nota Ruimtelijke Ordening verandering in. Kleine kernen groeien als gevolg van het beleid dat kernen ontwikkeld moeten worden met ieder een voorzieningenniveau passend bij hun omvang.

Het beleid van gebundelde deconcentratie met het daarbij horende groeikernenbeleid, dat in de Tweede en Derde Nota Ruimtelijke Ordening gevoerd wordt is goed te herkennen in de feitelijke groei van de steden. In het studiegebied is dit het meest duidelijk bij Hoofddorp, vooral na 1960 maakt deze plaats een enorme groei door als gevolg van de aanwijzing als groeikern. Als gevolg van het opnemen

van het hoofdwegennet in het ruimtelijk ordeningsbeleid zijn er na 1960 grote stukken snelweg bijgekomen die later een barrière vormen voor verdere stedelijke uitbreiding. Vooral aan de noordzijde van Amsterdam is dit goed waarneembaar. In 1960 is het tracé van de A10 al op de kaart aanwezig, en vormt dan al een grens van de bebouwing, in 2000 wanneer de snelweg er ook daadwerkelijk ligt, vormt deze een duidelijke barrière voor verdere stedelijke groei.

Met het verschijnen van de Vierde Nota en later de VINEX maakt het groeikernenbeleid plaats voor het compacte stad beleid, met als motto: “inbreiding voor uitbreiding”. Dit is ook in de ontwikkeling van de stadsranden te zien, gemengde randen maken steeds meer plaats voor stedelijke randen, het oppervlak aan gebieden met een landelijke uitstraling binnen de stadsrandgrenzen neemt duidelijk af.

Het beleid ten aanzien van stedelijke knooppunten en stedelijke netwerkvorming is niet duidelijk terug te vinden in de uitgevoerde stadsrandanalyse. Dit wil echter niet zeggen dat dit helemaal niet zijn fysieke uitwerking heeft gehad. Op een hoger schaalniveau zoals dat van de gehele Randstad, of van het nationale niveau zou het beter waarneembaar kunnen zijn.

Over het algemeen is het beleid wel enigszins terug te vinden in de feitelijke ontwikkelingen. Meer resultaat zou geboekt worden wanneer er met kortere tussenposen naar kaarten was gekeken, met name na 1960, omdat beleid (in de vorm van de nota's ruimtelijke ordening) op het gebied van ruimtelijke ordening toen ontwikkeld is.

5 Wensen ten aanzien van de stadsrand

5.1 Visievorming

Voordat tot de conceptvorming wordt gekomen, worden in dit hoofdstuk de aspecten uit de hoofdstukken 2, 3 en 4 met elkaar gekoppeld voortkomend uit de tweede onderzoeksvraag. Dit wordt gedaan middels het opstellen van een visie ten aanzien van de stadsrand. In deze visie worden ook de sectorwensen met betrekking tot de stadsrand meegenomen aangezien deze wensen onmisbaar zijn voor een goed inrichtingsconcept. Deze sectorwensen worden dan ook eerst beschreven, gevolgd door de visie.

In onderstaande figuur is te zien hoe de ingrediënten uit het voorgaande en uit dit hoofdstuk samen worden gebracht in de visie op de stadsrand. Deze visie zal in het volgende hoofdstuk als basis zal dienen voor het algemeen inrichtingsconcept voor de stadsrand.

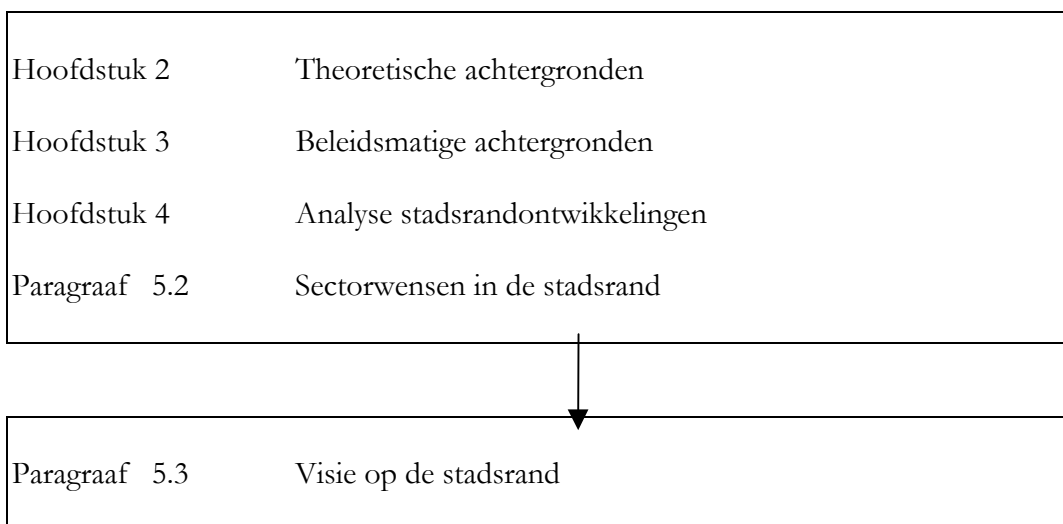


Fig. 5.1 *Visievorming*

De sectorwensen worden uitgewerkt aan de hand van een zestal sectoren, namelijk: natuur, landbouw, wonen, recreatie, bedrijvigheid en nutsvoorzieningen.

5.2 Sectorwensen in de stadsrand

Bij de stadsrand zijn zeer veel sectoren betrokken. Zowel de “landelijke” als de “stedelijke” sectoren maken aanspraak op het gebied. Bij het ontwikkelen van een algemeen toepasbaar inrichtingsconcept voor de stadsrand moet dan ook zeker rekening gehouden worden met de wensen van deze sectoren. Door dit ook daadwerkelijk te doen, wordt het draagvlak voor een stadsrand groter. Er is

onderscheid gemaakt in een zestal sectoren. Per sector zal uiteengezet worden wat de wensen van de sector zijn met betrekking tot de stadsrand.

5.2.1 Natuur

Ieder gebied heeft zijn eigen natuur. Bij het nastreven van natuur als inrichtingsfactor is het van belang dat er gestreefd wordt naar een gebiedseigen ecologische vorm (IKC Natuurbeheer, 1995). Naast deze gebiedsspecifieke ecologische vorm zijn er nog een aantal algemene inrichtingsfactoren die van belang zijn. Deze factoren hebben te maken met de ecologische structuur. Deze structuur kan worden gedefinieerd als: “Het geheel van ruimtelijke factoren en kwalitatieve eigenschappen van ruimtelijke factoren en kwalitatieve eigenschappen van de habitat dat van belang is voor het voorkomen van een organisme, populatie of soort” (Harms, 1987).

De inrichtingsfactoren betrekking hebbende op de ecologie

- De aanwezigheid van ecologische kerngebieden op een regionaal niveau
- De grootte van deze ecologische kerngebieden
- De verbindingen tussen de ecologische kerngebieden

In kerngebieden ligt het accent op behoud en verhoging van de aanwezige ecologische waarden. Ruimte aan nieuwe natuur wordt geboden in de natuurontwikkelingsgebieden. Verbindingszones worden ingericht om de uitwisseling van soorten tussen de afzonderlijke natuurterreinen te verbeteren (IKC Natuurbeheer, 1995).

Door de koppeling tussen water en natuur te maken kunnen er hoogwaardigere verbindingen gemaakt worden (RPD, 1996). Overgangen tussen nat en droog zijn de ecologisch meest waardevolle gebieden. Hierbij staat wel voorop dat het water van een goede, niet te veel geëutrofiërde, kwaliteit is. Scheiding van regen en afvalwater kan hier een grote bijdrage aan leveren (RPD, 1996). Naast het kwalitatieve aspect van water is ook de waterkwantiteit van groot belang. Er is in de toekomst een aanzienlijk extra oppervlak nodig voor de berging van water ten aanzien van veiligheid en de zoetwatervoorraad, de koppeling met natuurwaarden is hier gewenst en zeker zeer nuttig (VROM, 2001).

Er is niet alleen sprake van ecologische waarden in het landelijk gebied. Ook in de stad komen waardevolle ecologische elementen voor. Hierbij moet gedacht worden aan stadsparken of vergeten stukjes grond op rangeerterreinen. Door ook in het stedelijk gebied te streven naar het verbinden van ecologische waarden zal ook hier de kwaliteit van de ecologie stijgen. Om dit te bereiken moet de ontwikkeling van de stad aangepast worden aan de wensen vanuit de stadsecologie (Tjallingii, 1992).

In de stadsrand ligt nu de opgave om het stedelijk ecologisch netwerk te verbinden met het ecologische netwerk in het landelijk gebied. Het is hierbij belangrijk dat de stadsrand geen barrière vormt voor deze verbindingen.

5.2.2 Landbouw

De landbouw in de stadsrand staat onder enorme druk van de oprukkende stad. Dit heeft voor de landbouw zowel voor- als nadelen, kansen als bedreigingen.

Door de oprukkende stad is de ruimtedruk in de stadsrand groot. Het is voor de landbouwbedrijven niet meer betaalbaar om hun grondgebied uit te breiden in de rand. Iets dat door de bedrijven ervaren wordt als een achteruitgang (van den Berg, 2001).

Verder wordt het door nieuwvestiging van stedelijke functies steeds moeilijker om een efficiënte landbouw te blijven bedrijven. Door toenemende infrastructuur en bebouwing in het landelijk gebied raakt het agrarisch gebied meer en meer versnipperd. Daarnaast wordt er vanuit de stad vaak met argusogen gekeken naar uitbreidingsplannen voor nieuwe agrarische gebouwen en wordt er geklaagd over geluids- en stankoverlast (van den Berg, 2001; van de Riet, 1995). Investerings in het bedrijf blijven uit, omdat de agrariërs toch denken dat hun bedrijf binnen afzienbare tijd opgeslokt wordt door de stad. Hierdoor krijgt het landelijk gebied rond de stad een minder verzorgde uitstraling.

Echte kansen voor de traditionele “productie” landbouw liggen er in de nabijheid van de stad dus niet meer. Kansen zijn er echter wel buiten de traditionele agrarische bedrijfsvoering, namelijk in de vorm van landbouw in dienst van de stad, stadslandbouw genaamd. Hierbij maakt de landbouw gebruik van de stad en de stad gebruik van de landbouw, de synergie tussen stad en land (van den Berg, 2001; ministerie van LNV, 1995). Dit kan op een aantal verschillende manieren.

- De stadslandbouw kan gebruik maken van de stedelijke netwerken van vervoer, distributie, energie, kennis, afval, etc.
- De stadslandbouw kan gebruik maken van stedelijke arbeidskrachten.
- De stadslandbouw kan de stedelijke afzetmarkt direct bedienen.
- De stadslandbouw kan een aantrekkelijke recreatie en woonomgeving bieden.
- De stadslandbouw kan neveninkomsten vergaren in de stedelijke sfeer, zowel in stad als op het bedrijf zelf

Agrariërs zelf staan lang niet altijd onwelwillend tegenover het fenomeen stadslandbouw en verbrede landbouw. Ze zijn zich er terdege van bewust dat ze zich in een underdog positie bevinden. De meeste boeren zien wel wat in nevenactiviteiten zoals agrarisch natuurbeheer, of zelfs het verzorgen van rondleidingen en meedoen aan toeristisch-recreatieve arrangementen. Men wil echter over het algemeen het liefste zo veel mogelijk op de oude voet verder. Glastuinders voelen zich minder beperkt door veranderingen in de omgeving, zij denken de huidige bedrijfsvoering wel te kunnen blijven voeren. Warmte en energiekoppeling met de stad behoort wel tot de mogelijkheden (van den Berg, et. al. 2000). Toeristen uit de stad op hun bedrijf zien glastuinders echter niet zitten.

5.2.3 Wonen

Het is in Nederland een gegeven dat er de komende 30 jaar nog een groot aantal mensen bijkomen. In de verschillende scenario's wordt uitgegaan van 16.5 tot 18 miljoen inwoners in 2030 (CBS, 1999). Door deze toenemende bevolking en de steeds lagere bewonersdichtheid per huis moet er rekening gehouden worden met een groei van 1,5 tot 2 miljoen huishoudens. Dit komt neer op een extra ruimtevraag tussen 39.000 en 85.000 hectare, al naar gelang de bebouwingsdichtheid (VROM, 2001).

Binnen de woonwensen van Nederlandse huishoudens zijn een tweetal aandachtsvelden te onderscheiden. Namelijk de woning waarin mensen willen wonen en de omgeving waarin deze woning staat.

Allereerst de woning zelf. De gewenste woning, hoewel deze niet voor iedere inkomensklasse weggelegd is, is een eengezins koopwoning waarbij er nog het liefst gewoond wordt in een hoekhuis, twee-onder-één-kap woning of een vrijstaande woning. Diegene die in een flat geïnteresseerd zijn, wonen liever in middelhoogbouw één tot vier hoog, dan in een torenflat. Luxe en comfort in een woning worden erg belangrijk gevonden. Maar wanneer er een keuze gemaakt moet worden tussen meer ruimte of luxe en comfort, wordt er toch gekozen voor een ruimere meer sobere woning. Naast een grote woning scoort een eigen tuin hoog op de lijst van belangrijke voorzieningen (VROM, 1994).

Een tweede aandachtsveld met betrekking tot wonen is de woonomgeving. Deze is erg belangrijk bij de keuze van de woning en voor het uiteindelijke welzijn van mensen. De woonomgeving moet bij voorkeur een groen karakter en uitstraling hebben, de zogenaamde groen-stedelijke woonmilieus welke voornamelijk te vinden zijn aan de rand van de stad. Naast dit type is er een tweede ideaaltype, een centrum-stedelijk woonmilieu. Dit woonmilieu in het centrum van de stad heeft als grote voordeel dat alle stedelijke voorzieningen in de buurt zijn (VROM, 1994). In de leefomgeving van vele mensen is de aanwezigheid van groen erg belangrijk. De vraag naar zowel groen in als om de stad groeit. Daarom is zowel binnen- als buitenstedelijk groen erg belangrijk, waarbij beiden gebruikt zouden moeten kunnen worden voor recreatieve doeleinden. Mensen willen niet alleen wonen, maar ook werken in het groen. Het merendeel van de bevolking vindt groen belangrijker dan nabijheid van winkels, parkeervoorzieningen voor de deur en speelgelegenheid voor kinderen in de buurt (VROM, 2001). Omdat de wensen van bewoners en de bewonerssamenstelling kunnen veranderen is het belangrijk dat de inrichting van een groengebied flexibel is (LNV en VROM, 1999).

Boven alles moet er bij iedere woonlocatie een basis kwaliteitsniveau gehaald worden ten aanzien van gezondheid, veiligheid, milieu en sociale rechtvaardigheid.

Veiligheid is een belangrijk kwaliteitsaspect van een woning. Niet alleen de bouwtechnische veiligheid, maar ook inbraak- en brandpreventie zijn van belang.

Om sociale problemen te voorkomen en te verhelpen is het van belang dat er voldoende goed toegankelijke en goed uitgeruste voorzieningen in de buurt zijn. Hierbij moet gedacht worden aan winkels, parkeervoorzieningen voor de deur en speelgelegenheid voor kinderen in de buurt.

Bereikbaarheid (met de auto) van zowel de woning als voorzieningen staat hoog in het vaandel. Ook moet de wijk goed passen in het bestaande vervoersnetwerk en wil men graag de auto bij de eigen woning kunnen parkeren. Bereikbaarheid mag echter niet ten koste gaan van veiligheid (VROM, 2001; CROW, 1998).

5.2.4 Recreatie

Een toenemend deel van de stedelijke bevolking, met name mensen uit achterstandsposities en uit de lagere inkomensklassen, is voor hun recreatieve activiteiten aangewezen op het groen in en om de stad (Alterra en IKC natuurbeheer, 2000). Daarbij komt dat niet iedereen hetzelfde wil op recreatief gebied. Er zijn verschillende vormen van recreatie welke in de stadsrand kunnen voorkomen. De omgeving zal dus zo ingericht moeten worden dat er voor iedereen de mogelijkheid wordt geboden om te recreëren.

Afwisseling in het landschap, aanwezigheid van voorzieningen als bankjes, prullenbakken enz., voldoende capaciteit en een scheiding van verschillende gebruikersgroepen zijn punten die zorgen voor een verhoogde recreatieve kwaliteit van de omgeving (Jansen en den Held, 1995). Om de belevingswaarde van natuur en landschap te verhogen zijn enkele voorwaarden te noemen, samenvattend weergegeven in de onderstaande figuur.

Een belangrijk aspect, waarin de stadsrand een grote rol speelt is de bereikbaarheid van de recreatiemogelijkheden. Deze bereikbaarheid kan middels een netwerk van fiets- en wandelpaden vanuit de stad richting het omliggende groen verbeterd worden. Van belang is het dan dat deze zogenaamde “langzame netwerken” van wandel- en fietsroutes zorgen voor de verbinding tussen de stad en het land en de stadsdelen onderling (VROM en LNV, 1999). Barrièrevorming aan de stadsrand, bijvoorbeeld door infrastructuur, moet worden vermeden (Alterra en IKC natuurbeheer, 2000). Verder zorgt de scheiding tussen het langzame en het snelle netwerk voor een toename van de verkeersveiligheid, hiertoe dienen er voorzieningen getroffen worden op de punten waar het langzame netwerk het snelle netwerk kruist (bijvoorbeeld dmv. ongelijkvloerse kruisingen). Door deze scheiding is het voor recreanten aantrekkelijker recreëren.

Algemene voorwaarden voor natuur en landschap om aan een hoge belevingswaarde te voldoen

<p>Gebruiks-niveau</p>	<p>De mate waarin de omgeving zich leent voor de uitoefening van een bepaalde recreatievorm.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kwaliteit van de weg • Begaanbaarheid van de weg • Breedte van de weg • Lengte van de weg • Hoogte onderdoorgangen • Diepte vaarwater
<p>Eenheid en heelheid van het landschap</p>	<p>De aanwezigheid van samenhang tussen vorm en functie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aanwezigheid van karakteristieke elementen • Duidelijke interne structurering • Op elkaar afgestemd zijn van delen
<p>Ruimtelijkheid</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Differentiatie van ruimten, interne ruimtelijke geleiding • Vergezichten, doorzichten • Oriëntatiepunten • Reliëf en glooiingen
<p>Natuurlijkheid</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mogelijkheid van natuurbeleving • Kleinschaligheid, menselijke maat, gedifferentieerdheid • Het kunnen beleven van de seizoenen
<p>Gebruik</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verwevenheid van functies • Keuze van routes en activiteiten • Goede ontsluiting / op elkaar aansluitende routes • Mogelijkheden om te rusten / te verpozen • Zintuiglijke gewaarwording: rust, stilte, geuren, kleuren, geluiden

Fig. 5.2 Aspecten die een rol spelen bij de belevingswaarde van de omgeving (Naar Jansen en den Held, 1995)

Ook de sociale veiligheid is van groot belang voor de recreatie, door het goed overzichtelijk maken van de routes, of door paden te situeren langs verlichte of dikkere voorzieningen wordt de route aantrekkelijker gemaakt (Beunen, 2000).

Vele van bovengenoemde aspecten zijn juist te realiseren door plaatsen met kwaliteiten te koppelen aan het langzame netwerk. Zo zijn er vele mogelijkheden om ecologische verbindingzones te combineren met recreatieve routes en water. Door deze koppeling door te voeren vanuit de stad het landelijk gebied in, ontstaan kwalitatief hoogwaardige verbindingen (Jansen en den Held, 1995; Natuurbeschermingsraad, 1993; Tjallingii, 1996).

5.2.5 Bedrijvigheid

Tot 2030 is er landelijk een ruimtebehoefte voor werken die ligt tussen 32.000 ha (laag economisch groeiscenario) en 54.000 ha (hoog economisch groeiscenario). Deze vraag heeft betrekking op bedrijventerreinen, kantoorlocaties haventerreinen en overige werklocaties. Hierbij is rekening gehouden met gemengde woon- / werkmilieus. Door deze menging wordt de totale ruimtevrage van wonen en werken samen circa 20% minder. Bij het hoge groeiscenario waar in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening vanuit wordt gegaan, is dit 7,8% van de totale extra ruimtevrage tot 2030. Van de 54.000 ha. liggen er maar liefst 13.000 ha. buiten formele bedrijventerreinen. De groei aan ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen vindt vooral plaats tot 2020, daarna zwakt deze behoorlijk af. De ruimte is dus op betrekkelijk korte termijn al nodig (VROM, 2001).

De nu volgende informatie heeft betrekking op het nationale niveau, het is dus goed mogelijk dat er per gebied of landsdeel (grote) afwijkingen zijn.

Tot 2020 blijft de vraag naar bedrijventerreinen steeds groter dan de vraag naar kantoorlocaties, dit verschil neemt echter wel verder af en wordt nagenoeg nul. De ruimtevrage naar nieuwe bedrijventerreinen zal in de toekomst minder zijn dan in het recente verleden, dit komt door de verdienstelijking van de economie en het afnemende aandeel van de traditioneel ruimtevrage bedrijfstakken in de werkgelegenheid. De vraag naar kantoorlocaties neemt echter toe, deze vraag dient voornamelijk opgevangen te worden op speciale kantoorlocaties. De vraag naar zeehaventerrein is en blijft duidelijk de kleinste, en neemt ook duidelijk verder af (CPB, 1999).

Aangenomen wordt dat locatievoorkeur van bedrijven blijkt uit de verdeling van de verschillende typen bedrijven uit de huidige situatie (Brouwer et. al. 2001). In onderstaande figuur zijn de vestigingsplaatsfactoren uitgewerkt, opgedeeld in “oud” en “nieuw” naar gelang de recente opkomst van de “nieuwe” factoren.

“Oude” vestigingsplaatsfactoren	<ul style="list-style-type: none"> • Voldoende ruimte • Aanwezigheid van een goede arbeidsmarkt • Bereikbaarheid met verschillende vormen van vervoer
--	--

“Nieuwe” vestigingsplaatsfactoren	<ul style="list-style-type: none"> • Imago van de vestigingsplaats • Internationaal stedelijk klimaat met bijbehorend voorzieningenniveau • Groene kwaliteit van vestigingslocaties en van woon- en leefomgeving
--	---

Fig. 5.3 Vestigingsplaatsfactoren bedrijven (Coolen et.al. 2001)

Een goede bereikbaarheid is en blijft een van de belangrijkste vestigingsvoorwaarden. In het geval van bedrijvigheid met hoge concentraties van personen dienen er bedrijfslocaties ontwikkeld te worden op knooppunten van het wegen- en openbaar vervoersnetwerk. In het geval van goederenvervoer moet ook uitdrukkelijk de koppeling gemaakt worden met het waterwegennetwerk en het railnetwerk. Naast deze fysieke vormen van infrastructuur is het ook van groot en toenemend belang dat bedrijven aangesloten zijn op een snelle ICT-verbinding (Coolen et.al. 2001).

Bedrijven zelf hechten tegenwoordig veel waarde aan een hoogwaardige omgeving, dit is dan ook steeds meer een vestigingsplaatsfactor van belang (www.stipo.nl). Er worden aan een bedrijventerrein hoge eisen gesteld ten aanzien van beeldkwaliteit en identiteit. De openbare ruimte is in dit kader erg belangrijk en wordt wel gezien als drager voor de structuur van een bedrijventerrein. Bij de inrichting van de openbare ruimte moet niet alleen naar de straten gekeken worden, maar ook naar de gebouwen zelf, groene, blauwe structuren, eenheid van straatmeubilair enz. Ook is het van belang dat de invloeden van het bedrijventerrein op de omgeving mee wordt genomen en aandacht wordt geschonken aan de vormgeving van het omliggende landschap (www.stipo.nl).

Door de bedrijvenlocaties duurzamer in te richten en te beheren, kan er een kwaliteitsslag worden gemaakt. Goede verbindingen tussen woon- en werklocaties dragen hieraan bij. En er is meer aandacht nodig voor het ontwikkelen van gemengde werk- en woonlocaties.

5.2.6 Nutsvoorzieningen

De nutsvoorzieningen zijn onder te verdelen in afval, water en energie (RMNO, 2000) Het zijn voorzieningen die er voor zorgen dat de maatschappij blijft functioneren. Het zorgen voor de input (water, energie) en het opvangen van de

output (afval) is de belangrijkste taak. De nutsvoorzieningen als rioolwaterzuivering, energiecentrales, waterwingebieden, afvalverbrandingscentrales en vuilstortplaatsen hebben een grote ruimtevrage. Deze ruimte wordt de nutsvoorzieningen vooral geboden in de stadsrand of verder het landelijk gebied in. Dit niet alleen vanwege de grote ruimtevrage, maar ook vanwege de (visueel) vervuilende werking die de voorzieningen hebben. De voorzieningen worden het liefst buiten de stad geplaatst. Ze zijn binnen het kader van dit onderzoek te typeren als stadsrandfuncties.

Echte wensen specifiek gericht op de stadsrand zijn er niet vanuit de nutsvoorzieningen.

De voorzieningen moeten alleen ergens een plaats krijgen en op een niet al te grote afstand van de stad. Dit in verband met de afstand waarover grondstoffen en producten vervoerd moeten worden. Verder liggen er mogelijkheden in de koppeling van verschillende nutsvoorzieningen met elkaar en met de stad, hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan afvalverbranding en het opwekken van energie (RMNO, 2000).

5.3 Visie op de stadsrand

Bij de ontwikkeling van het concept voor de stadsrand zijn een aantal aandachtspunten met betrekking tot de stadsrand van belang. Deze aandachtspunten zijn in de nu volgende visie uitgewerkt. Het belangrijkste aandachtspunt is het creëren van een leefomgeving waarin iedereen zich op zijn gemaakt voelt. Een hoogwaardige leefomgeving zal er echter niet voor iedereen hetzelfde uit zien, de vraag naar bijzondere woonmilieus neemt toe (VROM, 2002). Het is dan ook niet de bedoeling om alles er hetzelfde uit te gaan laten zien, maar om een omgeving te creëren waarin zoveel mogelijk sectoren zich kunnen vinden. Een leefomgeving dient multifunctioneel te zijn, bewoners willen thuis naast wonen ook kunnen werken, studeren en hobby's uitoefenen (VROM, 2002). De visie geeft de gewenste ontwikkelingsrichting aan voor het overgangsgebied tussen stad en land. De uitwerking van die richting mondt uit in het stadsrandconcept. De visie is opgesplitst in een visie met betrekking tot de infrastructuur, het stedelijk gebied, het landelijk gebied en de overgang van stad naar land.

5.3.1 Infrastructuur

Aandachtspunten

- Verbindingen
- Scheiding hoog- / laagdynamisch
- Voorkomen barrièrevorming
- Hoogdynamisch

Infrastructuur moet benut worden om een goede structuur aan te brengen in de ruimtelijke configuratie van de elementen in het stedelijk krachtenveld.

Infrastructuur heeft de functie te zorgen voor zowel goede verbindingen tussen verschillende stedelijke netwerken als voor verbindingen tussen de kernen binnen een stedelijk netwerk. Deze verbindingen moeten gevormd worden door verschillende vormen van hoogwaardige infrastructuur met multimodale knooppunten op de plaatsen waar deze verschillende vormen van infrastructuur kruisen (VROM, 2002).

Van belang is dat hoogdynamische en laagdynamische netwerken worden gescheiden. Hoogdynamische netwerken worden gevormd door de snelle infrastructuur, met daarin het autoverkeer en de verschillende openbaar vervoersnetwerken. Laagdynamische netwerken bestaan langzame verbindingen waarbij de gebruiker gebruik maakt van het fiets- en voetpadennetwerk. De scheiding dient toe te worden gepast in het kader van veiligheid en beleving. Wanneer een gebruiker van het laagdynamische netwerk gescheiden wordt van het autoverkeer en gekoppeld wordt aan groene en / of blauwe structuren, wordt deze minder vaak blootgesteld aan gevaarlijke situaties. Daarnaast wordt de beleving van het landschap voor deze gebruiker verhoogd (Alterra en IKC Natuurbeheer, 2000; LNV en VROM, 1999; Jansen en den Held, 1995).

Naast scheiding van hoog- en laagdynamisch dient er tevens ingezet te worden op bundeling van infrastructuur uit het hoogdynamische netwerk en het parallel laten lopen hiervan met groene en blauwe verbindingen. Barrièrevorming wordt zodoende zoveel mogelijk voorkomen en beperkt, dit ten gunste van de ecologische en recreatieve verbindingen (LNV en VROM, 1999). Bundeling van laagdynamische verbindingen is juist niet gewenst, de mogelijkheid om een eigen route te kiezen is erg belangrijk voor fietsers, wandelaars etc. (Coeterier en Schöne, 1999). De bundeling van laagdynamische netwerken kan op plaatsen echter juist wel gewenst zijn, bijvoorbeeld de koppeling van water en recreatieve netwerken.

5.3.2 Stedelijk gebied

Aandachtspunten

- Geen aan elkaar gegroeide stedelijke massa
- Geen corridorvorming
- Geen wildgroei
- Voldoen aan wensen uit alle bevolkings- / inkomensgroepen
- Bundeling / menging functies, wonen, werken, recreatie

Gecontroleerde groei van het stedelijk gebied en het waarborgen van groene open ruimtes tussen afzonderlijke kernen en binnen de kernen zelf.

Het stedelijk gebied moet gecontroleerd kunnen en mogen groeien zonder dat daardoor een aaneengroeiing ontstaat van stedelijke kernen met corridorvorming langs de verbindingen in het stedelijk netwerk. Om dit te garanderen is het van belang dat uitbreidingen gecontroleerd plaats vinden en dat er dus geen wildgroei in het landelijk gebied plaatsvindt. Er moeten ook niet steeds nieuwe woonwijken bijgebouwd worden. Eerst moet er gekeken worden naar mogelijkheden voor inbreiding en multifunctioneel grondgebruik. Inbreiding mag hierbij niet zorgen voor aantasting van groenstructuren binnen de stad. Uitbreiding dient op een zodanige manier plaats te vinden dat er een zo klein mogelijk effect is op de verstedelijking van het landelijk gebied. Van belang is dat er rekening wordt gehouden met de wensen van verschillende inkomens- en bevolkingsgroepen ten aanzien van de leefomgeving.

Bundeling van functies als wonen, werken en recreëren is wenselijk. Door het bundelen van wonen en werken kan de mobiliteit gestabiliseerd en misschien zelfs verminderd worden en worden reistijden korter. Naast het sociale aspect van reistijdvermindering is er, en zeker niet minder belangrijk, het economische aspect. Kortere reistijden en daarmee minder congestie zorgen voor lagere transportkosten van zowel personen als goederen. Wonen en werken kan echter niet overal gerealiseerd worden. Aparte bedrijventerreinen moeten zeker een plaats krijgen. Koppeling van hoogdynamische functies aan het verkeersnetwerk en laagdynamische functies aan het waternetwerk biedt hier hiertoe een goede basis (RPD, 1996).

Koppeling van wonen en recreatie zorgt voor een verhoogde omgevingskwaliteit (Jókövi en Schöne, 1998). Wanneer men in de directe woonomgeving ook vertier en recreatiemogelijkheden vindt, wordt hier eerder gebruik van gemaakt en wordt het meer gewaardeerd. Een hoog voorzieningenniveau in de afzonderlijke kernen draagt ook bij aan een verhoogde waardering van de leefomgeving en is ook wenselijk ten aanzien van bundeling van functies (Wassenberg et.al. 1994).

5.3.3 Het landelijk gebied

Aandachtspunten	
Openheid	Cultuurhistorie
Identiteit	Ecologie
Landbouw	Water
Recreatie	Landschap
Het creëren van een hoogwaardig landelijk gebied, welk gebruikt wordt en kan worden door mensen uit de stad t.b.v. recreatie.	

Een belangrijk uitgangspunt bij het te ontwikkelen concept, is het behouden van de rurale uitstraling van het landelijk gebied. Stedelijke vormen zijn dus niet wenselijk in het landelijk gebied. Het landelijk gebied binnen het stedelijke netwerk moet in dienst staan van het stedelijk netwerk, maar visueel geen onderdeel worden van het stedelijk gebied. Het landelijk gebied wordt als stedelijk uitloopgebied gebruikt. Mensen uit de stad moeten in het tussengebied kunnen recreëren in een voor hen hoogwaardige omgeving.

Om te zorgen dat het gebied als hoogwaardig ervaren wordt moet er aandacht besteed worden aan ecologie, water, cultuurhistorie, identiteit en landbouw.

Ecologische zones in het landelijk gebied moeten aangelegd en verder ontwikkeld worden in combinatie met kerngebieden. De stadsecologie en de landelijke ecologie moeten aan elkaar gekoppeld worden om zo een waardevoller geheel te krijgen.

Bij de inrichting van het gehele stedelijk netwerk, dient er voldoende aandacht uit te gaan naar water, zowel kwalitatieve aspecten als kwantitatieve aspecten zijn belangrijk. Koppeling van functies als ecologie en recreatie aan water is erg belangrijk. Scheiding van vervuilde en niet (minder) vervuilde waterstromen en daarmee respectievelijk het stedelijk en het landelijk water. Het vasthouden van gebiedseigen water speelt bij de inrichting ook een grote rol. Daarnaast moet, indien dit noodzakelijk is, de veiligheid ten aanzien van water voorop staan bij de inrichting van een gebied.

Cultuurhistorie biedt een houvast bij het inrichten van landelijke en stedelijk gebied. Cultuurhistorische elementen dienen een prominente plaats te krijgen in de te ontwerpen stadsrand, zodoende houdt ieder gebied zijn eigen identiteit. Deze identiteit wordt door mensen als zeer belangrijk aangegeven (VROM, 2002).

De landbouw binnen het stedelijk netwerk staat net als de andere aandachtsvelden in dienst van de stad. De taak van de landbouw in het stedelijk netwerk is dus niet in de eerste plaats produceren, maar ze moet vooral zorgen voor een aantrekkelijk landschap. De landbouw is dus de drager van het landschap. Dit eventueel in combinatie met het aanbieden van voorzieningen voor mensen uit de stad. Deze

voorzieningen moeten wel in de sfeer van het landelijk gebied passen. Op een afstand van de stad en of buiten de stedelijke netwerken is meer plaats voor productiegerichte landbouw. Glastuinbouw (productiegericht) is wel mogelijk dicht bij de stad, indien de visueel vervuilende eigenschap maar verminderd wordt.

Het landelijk gebied binnen het stedelijk netwerk is bedoeld als recreatief uitloopgebied van de stedelijke kernen. Het gebied moet daarom voor recreatie aantrekkelijk worden ingericht. Bereikbaarheid van het landelijk gebied voor de mensen uit de stedelijke kernen is van groot belang.

5.3.4 Overgang stad land

In het gebied waar de ruimte onder stedelijke druk staat kan door middel van de inrichting voor een tweetal typen stadsranden de ongeremde stedelijke ontwikkeling en daarmee het aaneengroeien van steden een halt toe worden geroepen. De twee in het hierna volgende stuk onderscheiden stadsrandtypen komen voort uit de stadsrandanalyse gemaakt in hoofdstuk 4. De twee gewenste typen zijn de “hard stedelijke rand” en de “diffuse zone”. De scherpe rand wordt hierbij buiten beschouwing gelaten, omdat deze als een tussenfase gezien kan worden naar de harde stadsrand toe. De diffuse zone kan als gewenst beschouwd worden, omdat uit de historische kaartanalyse blijkt dat een diffuse zone een stabiel stadsrandtype is en daarmee als een soort barrière gezien kan worden tussen puur stedelijk- en puur landelijk gebied.

Hard stedelijke rand

Aandachtspunten

Wonen
Koppeling stedelijk en landelijk groen
Recreatie
Identiteit

De ontwikkeling van een harde rand, waardoor het landelijk gebied open gehouden wordt en waarin mensen zichzelf thuisvoelen en alles wat ze nodig hebben binnen handbereik is. Dit echter zonder dat de stadsrand een barrière wordt voor mensen om het landelijk gebied te gebruiken.

De ontwikkeling van een hard stedelijke rand zorgt er voor dat de stad niet verder het landelijk gebied intrekt. De harde grens wordt gevormd door een barrière. De stadsrand zal op een zodanige manier vormgegeven moeten worden, zodat het zowel visueel, als fysiek een barrière vormt. Hierdoor ontstaat er een rand die ervaren wordt als een goede leef- en recreatieomgeving, waardoor er draagvlak ontstaat voor de stadsrand. Dit draagvlak gaat er voor zorgen dat de stadsrand op die plek blijft en niet verder het landelijk gebied inschuift, wanneer dit niet gewenst is. De barrière die

er voor zorgt dat de stadsrand op zijn plek blijft moet wel geen belemmering zijn voor de stedeling om het achterliggende landelijk gebied te gebruiken.

De inrichting van de rand moet gebiedsspecifiek zijn. Gebiedseigen kenmerken moeten duidelijk in de rand terug komen om zo iedere stadsrand zijn eigen identiteit te geven en te laten behouden. Hiermee wordt voorkomen dat er een eentonige verzameling aan stadsranden ontstaat.

Diffuse zone

Aandachtspunten

- Structuur
- Ecologie
- Recreatie
- Kwaliteit
- Stadsrandfuncties

De kwaliteit van het gebied verbeteren en zo het gebied en zelfs het achterliggende gebied veilig stellen voor ontwikkeling van stedelijke vormen.

Een gebied dat volgens de typering van hoofdstuk 4 behoort tot de diffuse zone biedt goede mogelijkheden om een aantrekkelijke stadsrand te creëren. De gebieden zijn echter in hun huidige situatie vaak weinig aantrekkelijk, zowel visueel als qua gebruikswaarde. In de gebieden liggen veel “visueel vervuilende” stadsrandfuncties verspreid, gemengd met landelijke vormen en stedelijke vormen.

De diffuse zones moeten op visueel en gebruiksniveau veel aantrekkelijker gemaakt worden. De zone als geheel moet een aantrekkelijk geheel gaan vormen zodat de stedeling de zone ook als zodanig gaat ervaren en gaat gebruiken. Er moet hierbij veel aandacht besteed worden aan de bereikbaarheid van de zone vanuit het stedelijk gebied.

Voor typische stadsrandfuncties die voor te veel overlast zorgen op, visueel, milieu, ruimtelijk of akoestisch gebied moeten maatregelen getroffen worden. Bij deze functies moet gedacht worden aan autosloperijen, sloperijen, kleine fabriekjes enz.

Door het aantrekkelijker maken van de zone voor de stedeling ontstaat er ook bij dit type stadsrand draagvlak voor het gebied.

6 Het stadsrandconcept

6.1 Conceptontwikkeling

Vanuit de opgestelde visie, die gebaseerd is op de voorgaande analyses van ruimtelijk beleid, ruimtelijke theorie, historische ontwikkelingen van de stadsrand en wensen specifiek ten aanzien van de stadsrand is gekomen tot een vijftal basisprincipes die de bouwstenen vormen voor het stadsrandconcept.

Deze basisprincipes zijn:

- Draagvlak
- Ontworpen harde stadsrand
- Koppeling van stad en land
- Structuur
- Aansluitingspunten van infrastructuur

De basisprincipes worden beschreven in de volgende paragraaf, daarna zullen aan de hand van een elftal modelmatige stadsrandsituaties de principes nader uitgewerkt worden. Deze uitwerkingen geven aan hoe de principes zouden moeten terugkomen in de onderscheiden uitgangssituaties van stadsranden. Bij het definiëren van deze uitgangssituaties is een koppeling gemaakt tussen de stadsrandtypen uit hoofdstuk 4 en de verschillende infrastructuurvormen uit hetzelfde hoofdstuk. Binnen deze hoofdindeling zijn nog een aantal subtypen onderscheiden, zodat alle mogelijke uitgangssituaties van verschillende typen stadsranden belicht worden.

6.2 Basisprincipes van het stadsrandconcept

Het inrichtingsconcept voor de stadsrand is opgebouwd uit verschillende basisprincipes die op het schaalniveau van de stadsrand ieder voor zich een bijdrage leveren aan een mogelijke invulling van het concept stedelijke netwerken uit de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. Het belangrijkste basisprincipe is draagvlak voor de ontworpen stadsrand. Om draagvlak te doen ontstaan zou de stadsrand aan de hand van een aantal principes moeten worden vormgegeven. Deze principes worden hieronder besproken. Tenslotte wordt er aandacht besteed aan de sturende werking die infrastructuur heeft op de stedelijke ontwikkeling en aan het benutten van die werking.

6.2.1 Draagvlak

Het inrichtingsconcept voor de stadsrand in het stedelijk netwerk heeft als voornaamste doel het voorkomen van het aaneengroeien van de steden en daarmee

het open houden van de mazen in het stedelijk netwerk zodat “de verstedelijkte ruimte niet de vorm aanneemt van een uitdijende, amorfe massa steen, maar van een aantal goed met elkaar verbonden maar toch duidelijk van elkaar onderscheiden stedelijke kernen” (VROM, 2001). Om dit doel te verwezenlijken is het creëren van draagvlak voor de stad, de stadsrand en het landelijk gebied binnen het stedelijk netwerk onvoorwaardelijk noodzakelijk. Dit draagvlak dient er voornamelijk, maar niet alleen, te zijn bij de stedeling. Het betreffende gebied moet voor de stedeling waarde hebben, de stedeling moet de stadsrand en het landelijk gebied als zijn eigendom gaan beschouwen, dan zal er een veel hogere weerstand zijn wanneer er overwogen wordt om de stadsrand en het aan de stad grenzende landelijk gebied te bebouwen en te vullen met stedelijke vormen.

Het draagvlak moet zo breed mogelijk zijn. Dit kan op een aantal manieren worden bereikt. Ten eerste dient het draagvlak te komen vanuit de directe bewoners van de stadsrand, zij zullen ten behoeve van een groot draagvlak voor de stadsrand de rand moeten gaan beschouwen als iets dat bij de eigen woonomgeving hoort en iets dat voor een deel hun “eigendom” is. Ten tweede dient er draagvlak te zijn vanuit de bewoners van het achterliggende stedelijk gebied. Ook zij moeten de meerwaarde van het gebied gaan zien en het kunnen gebruiken. Tenslotte is het van belang dat er bij de inrichting van de stadsrand rekening wordt gehouden met de inrichtingswensen voor deze rand vanuit verschillende sectoren zodat er niet alleen draagvlak is vanuit stedelingen, maar ook vanuit ondernemers, agrariërs, natuurorganisaties enz.

Het benodigde draagvlak kan alleen maar tot stand komen door het overgangsgebied voor stad en land volgens een aantal principes te vorm te geven. 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 ontwerpmaatregelen die voor het benodigde draagvlak zorgen zijn een ontworpen harde stadsrand, het koppelen van stad en land en daarmee het gebruiken van het overgangsgebied van stad naar land en het landelijk gebied binnen het stedelijk netwerk als stedelijk uitloopgebied. Tenslotte moet ten behoeve van het draagvlak structuur aangebracht worden in het volledige overgangsgebied.

Er moet echter als kanttekening gemaakt worden dat, wanneer de inrichting van het overgangsgebied veranderd wordt, de kans groot is dat mensen hier bezwaar tegen zullen maken. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om het ontnemen van het uitzicht van mensen aan de bestaande rand door een nieuwe woonwijk tegen de rand aan te leggen. Het streven is het gebied zo vorm te geven dat het totale draagvlak voor het gebied toeneemt. Er moet bij de inrichting van het gebied rekening gehouden worden met zoveel mogelijk wensen. En de nieuwe inrichtingssituatie moet gebaseerd zijn op de specifieke situatie van het gebied.

6.2.2 Ontworpen harde stadsrand

Vanuit de analyse van stadsrandontwikkelingen is gebleken dat bij stedelijke ontwikkeling slechts twee situaties te onderscheiden zijn waarbij sprake is van een relatief stabiele situatie. Dit zijn de diffuse zone en de hard stedelijke stadsrand.

Gezien de verschillende ontstaanswijzen van deze twee situaties en hun verschillende visuele kenmerken geeft de harde stadsrand de beste en meeste mogelijkheden om een stabiele stadsrand te ontwerpen die het aaneengroeien van steden kan stoppen en voorkomen. De harde stadsrand heeft namelijk een duidelijke overgang van stedelijk naar landelijk gebied. Bij het vormen van een nieuwe harde rand, moet deze niet direct aan de oude rand vast gelegd worden, maar op geringe afstand (figuur 6.1). Tussen de oude en nieuwe rand moet een parkachtige structuur ontwikkeld worden die er voor zorgt dat er niet een aaneengegroeid stedelijk geheel gevormd wordt. Door de nieuwe rand zo lang mogelijk te maken kunnen stad en land fysiek en visueel goed met elkaar vervlochten worden en kunnen er meer mensen direct aan het landelijk gebied wonen. Wanneer dit laatste teruggekoppeld wordt naar het creëren van een zo breed mogelijk draagvlak, dan wordt dit draagvlak door een lange rand aanzienlijk verbreed. De groep mensen die de stadsrand als een deel van hun woonomgeving beschouwen wordt aanzienlijk groter, waardoor het landelijk gebied gevrijwaard blijft van stedelijke vormen.

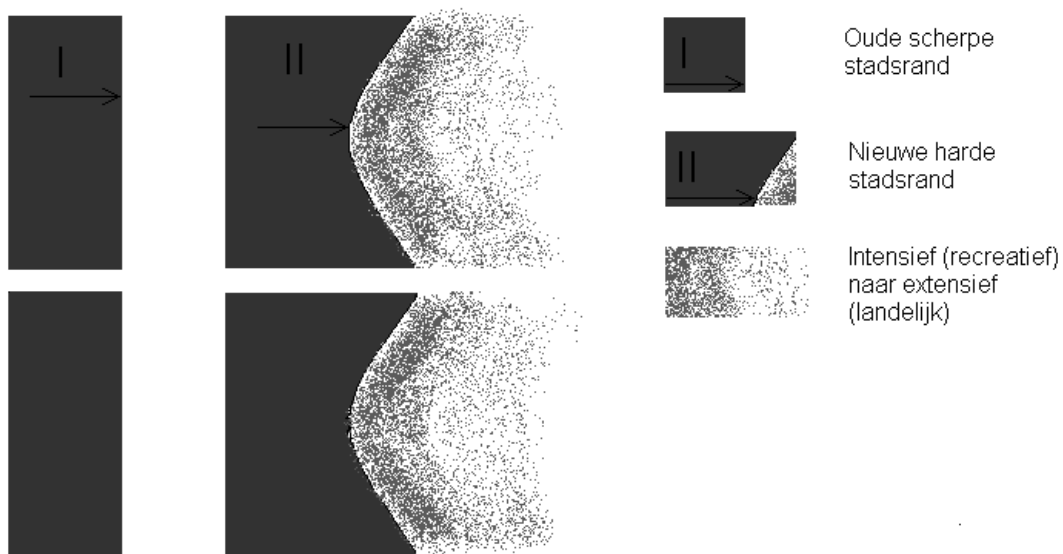


Fig. 6.1 Basisprincipe "Ontworpen harde stadsrand"

Het harde karakter van de rand wordt gevormd door een duidelijke overgang tussen het stedelijk en landelijk gebied. De barrière die de rand hard maakt is een ontworpen groene zone met een parkachtige structuur, met daarin gevestigd landelijke gebruiksfuncties voor de stedeling. De meest intensief gebruikte functies liggen zo dicht mogelijk bij de stadsrand, verder van de stad af neemt ook de intensiteit van de gebruiksfuncties af. De gebruiksfuncties hebben een landelijke uitstraling en liggen ingebed in een groene structuur. Vanuit de stad gezien wordt er dus richting een

groen landelijk gebied gekeken met daarin ingepast landelijke gebruiksfuncties voor de stedeling. Er vindt vanuit de stad een overgang plaats van stedelijk gebruik naar steeds meer productielandbouw verder van de stad af. Vanuit het landelijk gebied gezien is er een overgang van puur landelijk naar puur stedelijk, met een zo lang mogelijke rand. Het overgangsgebied heeft een landelijke uitstraling met een parkachtige structuur. De parkachtige structuur moet afgestemd zijn op het karakter van het bestaande landschap.

6.2.3 Koppeling van stad en land

Stad en land zullen functioneel en visueel gekoppeld moeten worden om het benodigde draagvlak voor de ontworpen stadsrand en het landelijk gebied te verkrijgen en te waarborgen. Het landelijk gebied in het stedelijk netwerk zal in dienst van de stad komen te staan en als stedelijk uitloopgebied benut gaan worden. In de ontworpen barrière komen de intensieve landelijke gebruiksfuncties voor de stedeling. Hieronder worden volkstuincomplexen, sportparken, paardenmaneges en dergelijke verstaan. Een voorbeeld hiervan uit de noordelijke randstad van een dergelijke barrière is het Amsterdamse Bos, hoewel deze barrière wel al voor een deel is geslecht door stedelijke vormen. Verder van de stad af in het landelijk gebied komen naast de productiegerichte landbouw, de minder intensieve gebruiksfuncties voor de stedeling. Deze functies zullen met name bestaan uit stadslandbouw waarbij verschillende voorzieningen aan de stedeling kunnen worden geboden. Deze voorzieningen kunnen variëren van kinderopvang tot verkoop van eigen producten in de boerderijwinkel of het verzorgen van excursies en rondleidingen op het agrarisch bedrijf. Naarmate de afstand tot de stad groter wordt, neemt de intensiteit en de dichtheid van deze gebruiksfuncties af.

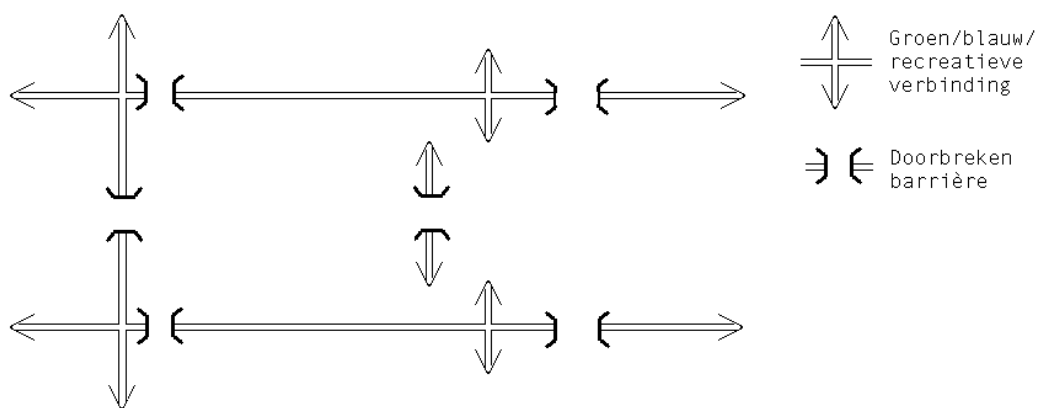


Fig. 6.2 Basisprincipe "Koppeling van stad en land"

De functionele koppeling wordt ondersteund door een fysieke en visuele koppeling van stad en land. Deze wordt op een tweetal wijzen vormgegeven. Ten eerste door het creëren van een zo lang mogelijke stadsrand waardoor het raakvlak stad-land zo lang mogelijk is. Ten tweede middels een groen/blauw/recreatief netwerk. Dit netwerk is vergelijkbaar met de laagdynamische tak uit de strategie van de twee netwerken (paragraaf 2.1.4). Water wordt daarin gezien als drager van ecologische en

extensieve recreatieve verbindingen en zal ook als zodanig benut gaan worden. Het groen/blauw/recreatieve netwerk zorgt voor de koppeling van ecologisch waardevolle gebieden in de steden, met de waardevolle gebieden in het landelijk gebied. Vanwege deze koppeling zal dit netwerk naast dat het al aan het water gekoppeld wordt ook gekoppeld worden aan de structuurelementen in het landelijk gebied.

Daarnaast heeft het groen/blauw/recreatieve netwerk de functie van het geleiden van de stedeling het landelijk gebied in. Hiertoe worden recreatieve verbindingen aangebracht vanuit het stedelijk gebied door de ontworpen barrière, het landelijk gebied in. Dit zullen echter alleen verbindingen voor laagdynamische vormen van infrastructuur en vervoer zijn. De barrière op de overgang van stad naar land wordt dus voor deze vormen van infrastructuur en vervoer opgeheven. Daar waar het hoogdynamische infrastructuurnetwerk en het groen/blauw/recreatieve netwerk elkaar kruisen worden, indien dit wenselijk is, overstapmogelijkheden en voorzieningen als parkeerplaatsen en fietsverhuur geboden.

6.2.4 Structuur

Structuur is een belangrijk onderdeel van een landschap. Structuur zorgt voor de ordening van een landschap. De structuur geeft het landschap een bepaald karakter, een eigen identiteit. Door structurerende elementen binnen een landschap te versterken en zelfs nieuw aan te leggen krijgt het landschap een georganiseerd / ingericht karakter. Het landelijk gebied vormt hierdoor niet meer de visuele planologische reserveruimte voor uitbreidingen van de stad, maar het vormt een aantrekkelijk stuk landelijk gebied dat door mensen uit het stedelijk gebied als mooi en waardevol wordt ervaren. Dit wil niet zeggen dat er in het landelijk gebied een groot parkachtig geheel ontstaat waar geen plaats is voor landbouw. Juist de landbouw is en blijft de drager van de structuur in het landelijk gebied. Ook bestaande bebouwing in het landelijk gebied is een onderdeel van deze structuur.

De structuur hoeft niet alleen als structurerend element gebruikt te worden. De structuurelementen kunnen ook dienen als afscherming van “visueel vervuilend” objecten. Hierbij moet gedacht worden aan grote stallen, autosloperijen enz. Door de structuur op een bufferende manier aan te leggen tussen de recreant en de vervuilende functie ervaart de recreant deze in een veel minder mate als vervuilend object.

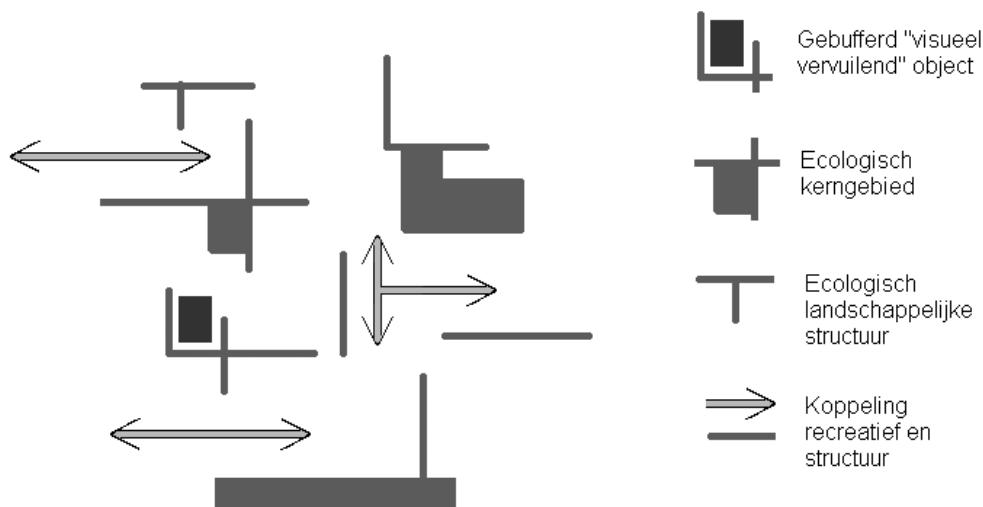


Fig. 6.3 Basisprincipe "Structuur"

De structuur moet een combinatie worden van landschap, cultuurhistorie, ecologie en water. Al naar gelang de karakteristiek van het gebied kan aan de structuur vorm gegeven worden door middel van bijvoorbeeld houtwallen of sloten met waterminnende vegetatiestroken. Door bij het aanleggen / versterken van de structuur rekening te houden met in het gebied aanwezige ecologische sterkten ontstaat er een duurzaam netwerk. Ecologie kan zich hierdoor op een hoog niveau handhaven. Bestaande en nieuwe ecologische kerngebieden kunnen ontwikkeld worden binnen deze structuur, door bijvoorbeeld hele nieuwe bossen, of stukken natte natuur te ontwikkelen.

Door de structuur wordt het gebied voor de stedeling een visueel aantrekkelijk gebied, een gebied dat recreatief goed gebruikt kan worden. Mensen uit de stad waarderen dit, waardoor er draagvlak voor het behoud van het landelijk gebied ontstaat. De ecologische waarden mede voortkomend uit de in het gebied aanwezige en te ontwikkelen structuren zorgen ook nog eens voor een ecologische beschermingsstatus van het gebied, waardoor het gebied makkelijker open gehouden kan worden. De landbouw blijft echter drager en beheerder van het landelijk gebied, er moeten dus wel voldoende mogelijkheden blijven voor een rendabele productiegerichte bedrijfsvoering in de landbouw.

6.2.5 Aansluitingspunten infrastructuur

Uit de geschiedenis is gebleken dat infrastructuur een sterke invloed heeft op stedelijke ontwikkeling. Ze biedt dan ook tal van mogelijkheden om de stedelijke ontwikkelingen te sturen. Iedere vorm van infrastructuur trekt bepaalde functies aan. In het algemeen kan gezegd worden dat infrastructuur van een hoog schaalniveau stedelijke ontwikkeling het hardst aantrekt, bijvoorbeeld het ontstaan van bedrijventerreinen bij op- en afritten van snelwegen.

Door bij het inrichten van een gebied en met name de stadsrand rekening te houden met de hiërarchie in infrastructuur, door stedelijke functies te koppelen aan de hoogdynamische tak van de strategie van de twee netwerken (Tjallingii, 1992), kan stedelijke ontwikkeling gestuurd worden. In figuur 6.4 is te zien dat er onderscheid gemaakt is tussen nationale / regionale wegen, stadsontsluiting, wijkontsluiting en woonerfontsluiting. Ieder van deze vormen van infrastructuur heeft zijn eigen functie en trekt daarmee bepaalde vormen van stedelijke ontwikkeling aan.

Nationale / regionale weg

De nationale / regionale weg heeft als functie het verbinden van de verschillende kernen binnen een stedelijk netwerk en het verbinden van de stedelijke netwerken onderling. De weg is bedoeld om grote hoeveelheden verkeer zich snel te laten verplaatsen over grote afstanden. Deze wegen moet dan ook niet overal aansluitingspunten hebben op de omgeving. In de open ruimten tussen de stedelijke kernen moeten deze aansluitpunten zo min mogelijk voorkomen om zo geen stedelijke vormen aan te trekken. De wegen moeten als het ware boven het gebied komen te liggen. De weg loopt er wel, maar hij heeft verder geen invloed, doordat aansluitingspunten ontbreken. De weg moet slechts op een aantal punten aangesloten worden op de stadsontsluiting.

Stadsontsluiting

De stadsontsluiting heeft de functie van het koppelen van bovengenoemde weg met de stad zelf. Het gevaar hierbij is dat er zich langs de weg bedrijven gaan vestigen vanwege de hoge potenties van de locaties langs de weg. Hiermee moet op een zodanige wijze worden omgegaan dat er geen corridorvorming ontstaat en dat de eventueel nieuw te ontwikkelen bedrijven bij de ontworpen stadsrand worden betrokken. De grootste verplaatsingen binnen de stad vinden zich via de stadsontsluiting plaats. De weg biedt ook grote mogelijkheden voor winkelcentra, zeker op plekken waar wijkontsluitingswegen zijn aangesloten op deze weg.

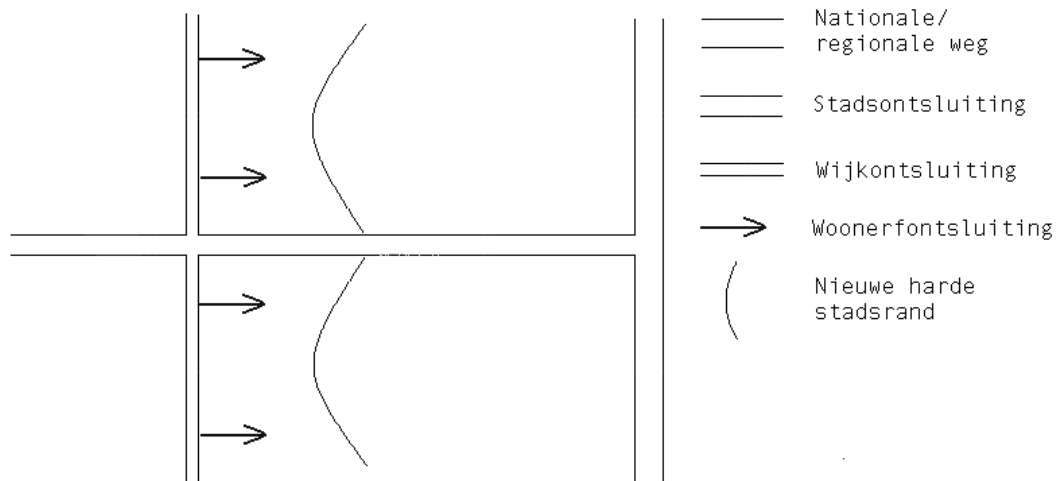


Fig. 6.4 Basisprincipe "Aansluitingspunten infrastructuur"

Wijkontsluiting

De wijkontsluiting is een schaalniveau lager dan de stadsontsluiting. Deze vorm van ontsluiting koppelt de stadsontsluiting met de woonerfontsluiting. De weg heeft geen echte stroomfunctie meer, maar een bereikbaarheidsfunctie.

Woonerfontsluiting

Het laagste schaalniveau vormt de woonerfontsluiting. Huizenblokken worden bereikbaar gemaakt door deze vorm van infrastructuur. Deze vorm van infrastructuur heeft een echte bereikbaarheidsfunctie. Auto's maken alleen gebruik van deze weg om huizen te bereiken.

Door gebruik te maken van deze onderverdeling bij het ontwerpen van een stadsrand kunnen functies gekoppeld worden aan de bijbehorende infrastructuurniveau en ontstaat er daardoor een stabiel geheel. In figuur 6.4 is weer gegeven hoe de verschillende infrastructuur is gesitueerd in de stadsrand. De nieuwe stadsrand wordt als het ware van binnen naar buiten ontsloten door middel van de woonerfontsluitingswegen. De woonerfontsluitingswegen komen niet helemaal tot de nieuwe rand. Huizen met tuinen en niet infrastructuur vormen de nieuwe rand van de stad. Op deze manier zal er niet snel nog verder het landelijk gebied ingebouwd worden. Aan het einde van bepaalde woonerfontsluitingswegen is een punt waar de weg overgaat in een laagdynamische verbinding welke alleen gebruikt kan worden door fietsers en voetgangers. Zo wordt het landelijk gebied voor deze groep bereikbaar gemaakt vanuit de nieuwe harde stadsrand.

Het blijft bij bovenstaande hiërarchie wel zo dat er met de bestaande infrastructuur van een gebied rekening gehouden moet worden en dat er voor iedere situatie een specifieke oplossing gevonden moet worden aan de hand van de hiërarchie en de ontsluitingsmanier.

6.3 Uitwerking uitgangssituaties stadsranden

In het onderstaande schema zijn de verschillende uitgangssituaties weergegeven die onderscheiden zijn. Deze uitgangssituaties worden bepaald door een aantal variabelen.

Allereerst het type stadsrand (scherp, hard, enz.), onderscheiden met behulp van de historische stadsrandanalyse. Vervolgens wordt gekeken naar de structuur van de infrastructuur (radiaal, enz.) in deze stadsrand en tenslotte wordt er het onderscheid gemaakt tussen de verschillende vormen van barrières en de afstand (groot, klein) tot deze barrières (lijn, vlak). Door deze vier variabelen te onderscheiden ontstaan er een elftal uitgangssituaties (1a t/m 7). Op deze uitgangssituaties worden de basisprincipes uitgewerkt die in de vorige paragraaf zijn besproken. Hierbij moet wel gezegd worden dat niet alle principes bij iedere uitgangssituatie weer opnieuw worden uitgelegd vanwege de grote hoeveelheid overlap die er dan ontstaat.

	Scherp S-B groot*	Scherp S-B klein*	Hard Barrière Lijnvormig	Hard Barrière Vlakvormig	Diffuus
Infrastructuur Radiaal	1a	1b	4a	4b	.
Infrastructuur Tangentieel	2a	2b	5	.	.
Infrastructuur Tangentieel en radiaal	3a	3b	6	.	.
Nvt	Zie 1a/1b	Zie 1a/1b	.	.	7

* S-B is de afstand van de scherpe stadsrand tot de barrière.

Fig. 6.5 Schema uitgangssituaties stadsranden.

De uitwerkingen van de basisprincipes in de uitgangssituaties zijn “ideale” uitwerkingen, niet altijd zal het mogelijk zijn stedelijke uitbreiding tegen te gaan. Gezien de ruimtevrage die blijkt uit de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en uit de sectorwensen zal stedelijke uitbreiding ook in de toekomst nog nodig zijn. Stedelijke uitbreiding kan en moet dus ook niet overal tegenhouden worden, maar met behulp van deze uitwerking kan er wel gestuurd worden.

In het schema ontbreken een tweetal uitwerkingen, namelijk de scherpe rand met een barrière op grote afstand, zonder een vorm van infrastructuur en dezelfde variant met de barrière op kleine afstand, In het schema is reeds voor de inrichtingsprincipes van deze randen verwezen naar type 1a/1b. De inrichtingsprincipes komen in de situaties namelijk vrijwel overeen.

Er is bij de uitgangssituaties steeds een kaartje bijgevoegd van een vergelijkbare werkelijke situatie. Deze kaartjes zijn echter maar een voorbeeld van hoe de situatie er uit zou kunnen zien.

De legenda van de figuren van de uitgangssituaties op de volgende pagina's is weergegeven in figuur 6.17 op pagina 86.

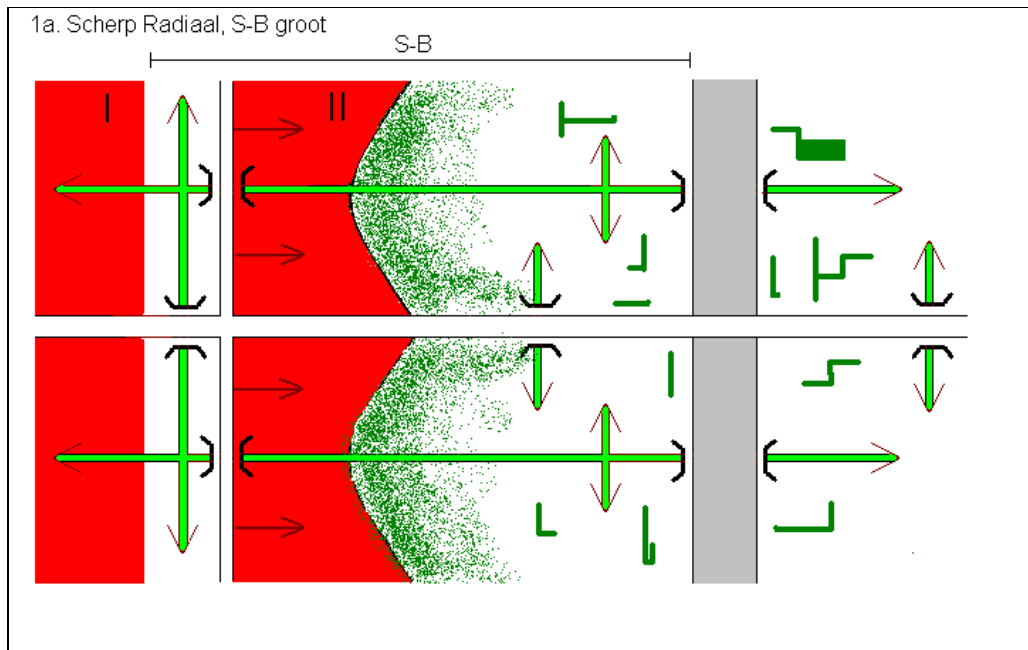


Fig. 6.6a. 1A. Uitgangssituatie Scherp radiaal, grote afstand tot barrière

In de figuur is een oude stadsrand (I) weergegeven met een barrière op relatief grote afstand. Deze barrière kan gevormd worden door een lijnvormig, of een vlakvormig element. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan respectievelijk een kanaal, of een natuurgebied. De barrière wordt bij deze uitgangssituatie echter niet gevormd door een weg, dit is het geval bij uitgangssituatie 3a. De radiale weg die vanuit de stad komt is niet aangesloten op de barrière. Dit kan echter wel het geval zijn, bijvoorbeeld wanneer de kruising een multimodaal knooppunt is. De afstand (S-B) vanaf de oude stadsrand naar de barrière is zo groot dat er nog ruimte is voor het creëren van een nieuwe stadsrand indien stedelijke uitbreiding gewenst is. Vanuit de stadsrand loopt een radiale weg het landelijk gebied in (in figuur 6.6b de A200).



Fig. 6.6b. Voorbeeld type 1A

De aangegeven structuren in het gebied kunnen voor een deel al aanwezig zijn in de oude situatie, de structuren kunnen dan nog worden versterkt. Indien de structuren er niet waren worden ze aangelegd, passend bij het karakter van het landschap.

In de ruimte tussen de oude stadsrand en de barrière wordt een nieuwe harde stadsrand gecreëerd (II). Deze stadsrand wordt zo vormgegeven dat er een lange rand ontstaat. Op deze manier kunnen veel mensen aan het landelijk gebied wonen. Op de plek waar de radiale infrastructuur de stadsrand doorsnijdt is ruimte om bedrijventerreinen te creëren. Zo wordt de gunstige plek bij de infrastructuur benut

en hebben de bedrijven tevens een geluidswerende functie voor de achterliggende woonwijk. Geluidshinder van de infrastructuur moet binnen de hele stadsrand zoveel mogelijk beperkt worden, waardoor de omgeving als prettiger ervaren gaat worden. De nieuwe harde rand wordt niet alleen gevormd vanuit het stedelijk gebied, maar ook vanuit het landelijk gebied. Het landelijk gebied aan de nieuwe stadsrand krijgt een recreatieve functie, hierbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld, sportvelden en volkstuinen. Bij de weg die de stad verlaat is de ruimtedruk nog eens extra groot. De ruimte hier zal opgevuld worden met sterke recreatieve functies om de stedelijke groei tegen te gaan.

De ruimtedruk zou ook nog eens extra groot zijn op de kruising van de radiaal en de barrière, wanneer deze op elkaar aangesloten zouden zijn. De uitgangssituatie is dan vergelijkbaar met 3a.

Belangrijk is dat de oude stad en het nieuwe stadsdeel gekoppeld worden aan het landelijk gebied. Deze koppeling vindt plaats door het realiseren van een laagdynamisch netwerk dat vanuit de oude stad door het nieuwe stadsdeel het landelijk gebied inloopt. Bestaande groen- en waterelementen in het stedelijk en het landelijk gebied worden hiervoor gebruikt. Ze worden aan elkaar gekoppeld zodat mensen uit de stad via een groen/blauwe verbinding het landelijk gebied kunnen bereiken. De oude en de nieuwe stadsrand worden niet aan elkaar gebouwd, maar tussen de stedelijke gebieden wordt een parkachtige verbindingzone gecreëerd die gaat dienen als groen/blauw/recreatieve verbinding. Deze verbindingzone voorkomt tevens het ontstaan van een amorphe massa steen. Deze verbinding moet niet gehinderd worden door barrières. De barrières moeten door over- of onderdoorgangen opgeheven worden. Indien de barrière een natuurgebied is, of een ander recreatief aantrekkelijk element, moet deze gekoppeld worden aan de groen/blauw/recreatieve verbinding, zodat de gebruikswaarde van het geheel nog groter wordt. Ook moet er gepoogd worden om groene elementen in de stad met elkaar te verbinden om zo het netwerk nog uitgebreider te maken.

Het landelijk gebied wordt gekenmerkt door een bepaalde structuur. Door deze structuur te behouden en te versterken wordt de identiteit van het landschap benadrukt en versterkt, dit maakt het landelijk gebied veel aantrekkelijker. Deze structuur begint in de stad en loopt door tot in het landelijk gebied. In de nieuwe stadsrand dient de structuur als aankleding van de recreatieve functies, verder het landelijk gebied in dient de structuur als geleider van de stedeling in het landelijk gebied.

De infrastructuur zorgt in deze uitgangssituatie voor een bedreiging van het landelijk gebied. Vooral waar de weg de stadsrand verlaat is de ruimtedruk hoog. Door het creëren van de nieuwe stadsrand wordt hier gedeeltelijk aan toegegeven, maar wel zo dat er geen corridor ontstaat. Door de nieuwe stadsrand van binnen uit te ontsluiten is het niet te verwachten dat de stad zich nog verder uitbreidt richting barrière. Verder is het van belang om nieuwe infrastructuur op een goede manier aan te sluiten op bestaande infrastructuur om het ontstaan van overbelaste knooppunten te voorkomen.

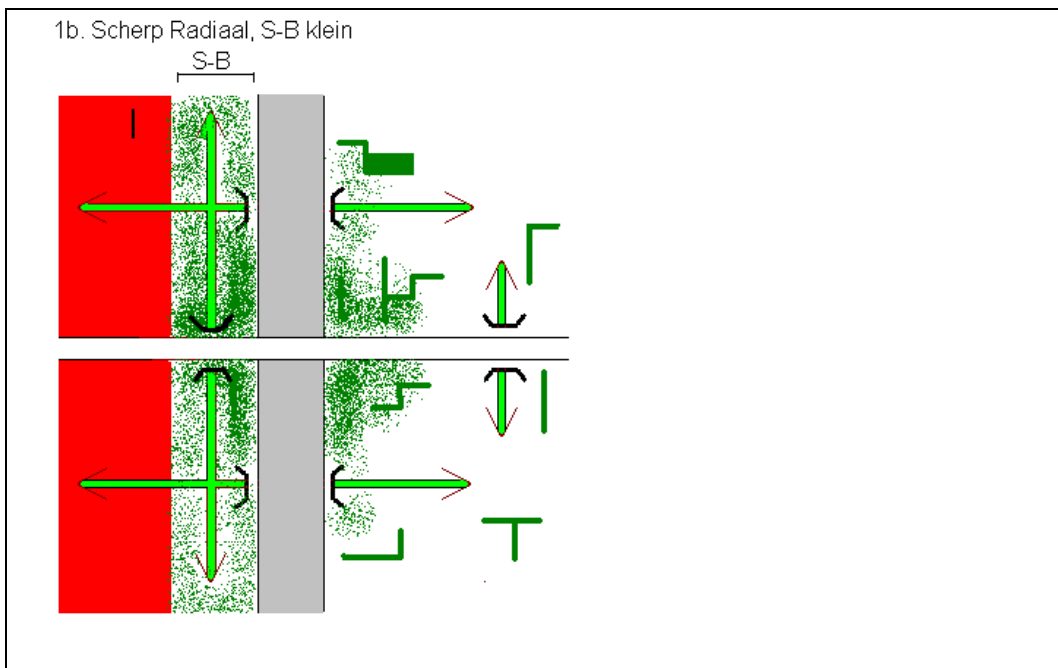


Fig. 6.7a. Uitgangssituatie Scherp radiaal, kleine afstand tot barrière

In deze uitgangssituatie ligt de barrière op veel kleinere afstand van de bestaande stad dan in de vorige uitgangssituatie. De barrière wordt ook in deze situatie niet gevormd door een weg. De afstand tussen de barrière en de stad is nu te klein geworden om nog een stadsuitbreiding te kunnen realiseren en groene ruimte aan de stadzijde van de barrière over te houden. Als deze uitbreiding er wel zou komen zou de ruimte tot de barrière helemaal dichtgroeien met stedelijke vormen. Om dit te voorkomen, moet de ruimte tussen de stad ingericht worden als een intensieve gebruikszone voor de stedeling.



Fig. 6.7b. Voorbeeld type 1b

Ruim opgezette sportparken, volkstuincomplexen en andere recreatieve voorzieningen kunnen er in deze intensieve gebruikszone voor zorgen dat het niet vol wordt gebouwd. Groen/blauw/recreatieve verbindingen zijn ook bij deze uitgangssituatie erg belangrijk. Zij vormen de verbinding tussen het stedelijk- en het landelijk gebied. Groene ruimte in de stad is erg belangrijk om deze koppeling te kunnen maken. Zelfs nog belangrijker dan in de vorige situatie, want daar kon nieuwe groene ruimte worden gecreëerd in de stadsrand. Dat is hier niet, of slechts in beperkte mate mogelijk. Het is in deze situatie wederom erg belangrijk om relatief sterke landelijke functies te situeren op de plaats waar de radiale infrastructuur de stadsrand verlaat. Corridorvorming wordt hierdoor vermeden.

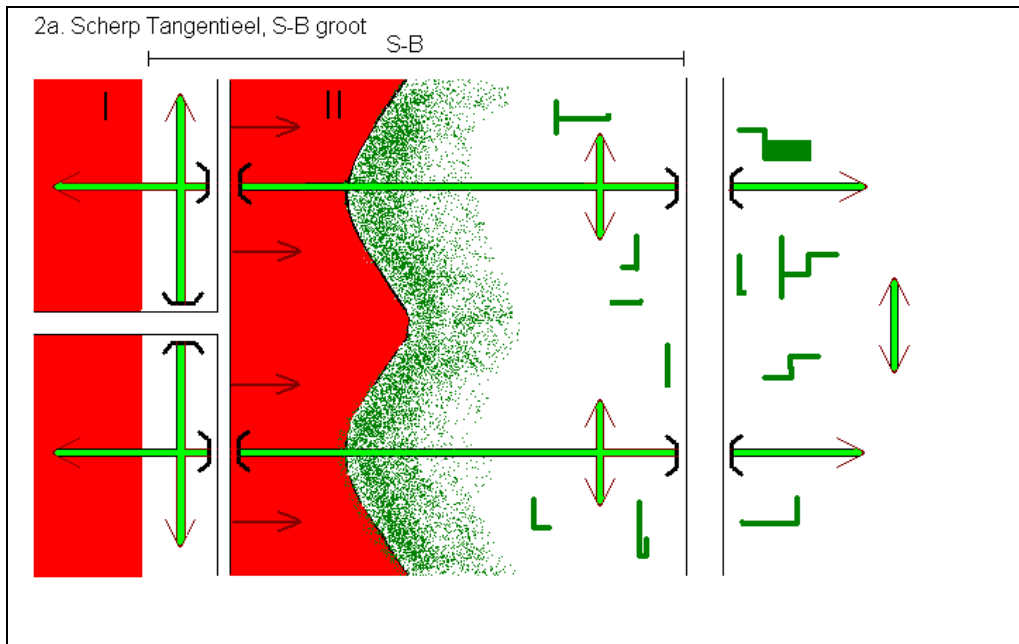


Fig. 6.8a. Uitgangssituatie Scherp tangentieel, grote afstand tot barrière

De principes bij deze uitgangssituatie zijn vergelijkbaar met die van situatie 1a. Het verschil ligt bij het ontbreken van een radiale vorm van infrastructuur. Hierdoor is de extra ruimtedruk van de stad die een radiale structuur met zich meebrengt niet aanwezig en ontbreekt een geleider van stedelijke ontwikkeling. Er hoeft dus niet extra aandacht te worden besteed aan het plaatsen van sterke landelijke functies langs deze weg. De sterke landelijke functies kunnen nu verdeeld worden langs de rand.



Fig. 6.8b. Voorbeeld type 2A

Belangrijk bij deze situatie is het indien mogelijk, voorkomen van radiale infrastructuur. Dit zou namelijk de ruimtedruk onnodig groot maken en stedelijke ontwikkeling in de hand werken. De weg op afstand van de stadsrand moet niet gekoppeld worden met de stad maar moet een (boven) regionaal karakter houden. Dit is echter niet in alle gevallen mogelijk of wenselijk. Wanneer de weg op afstand wel gekoppeld wordt met een weg die doorloopt de stad in wordt ontstaat situatie 3a, de scherpe rand met tangentele en radiale infrastructuur waarbij de tangentele op relatief grote afstand van de stad ligt. Het gebied wordt vormgegeven met een harde lange stadsrand en de koppeling van het stedelijk en het landelijk gebied, met structuur elementen in het landelijk gebied.

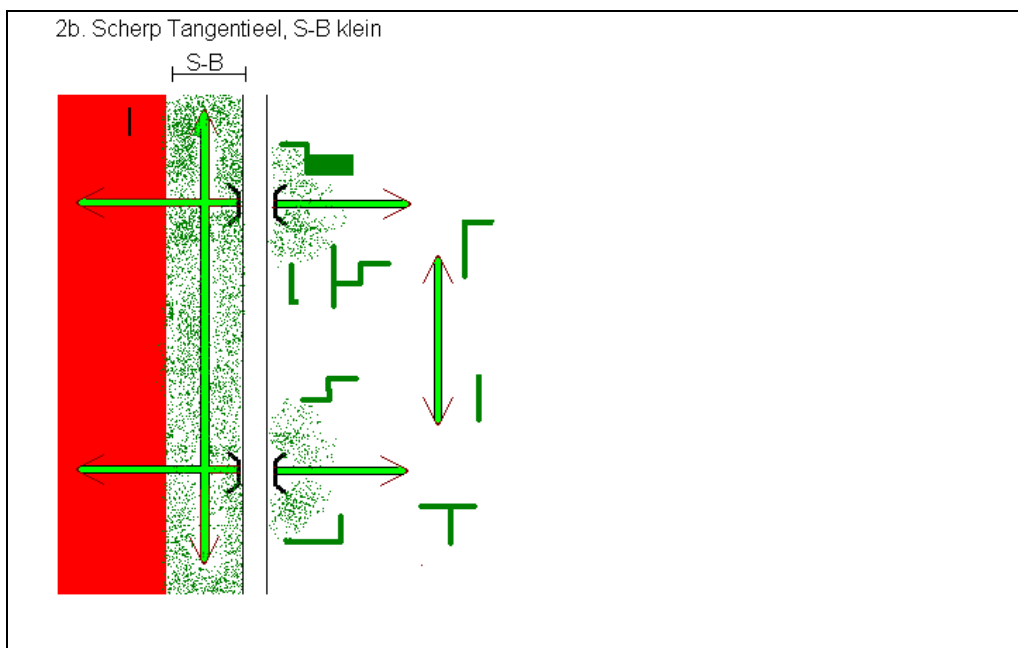


Fig. 6.9a. Uitgangssituatie Scherp tangentieel, kleine afstand tot barrière

De afstand van de stad tot de barrière is hier klein in vergelijking met de vorige situatie. De ruimtedruk op het gebied tussen de barrière en de stad kan alleen open gehouden worden door het in te richten als een parkachtig gebied, met een grote gebruiksfunctie voor de stedeling. Het landelijk gebied achter de

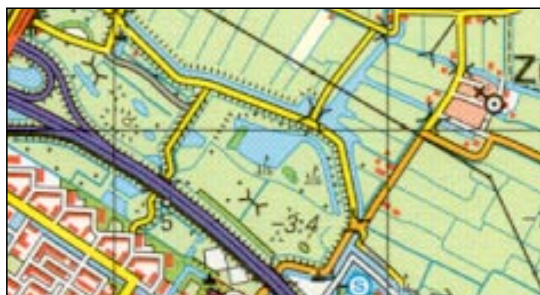


Fig. 6.9b. Voorbeeld type 2B

barrière vormt dan het extensieve gedeelte van het gebruiksgebied. Dit gebied, waar landbouw overheerst, is wel goed bereikbaar voor de stedeling via de groen/blauw/recreatieve structuren. Indien er nog meer ruimte voor landelijke gebruiksfuncties gewenst is, moeten deze op de plaatsen waar de groen/blauw/recreatieve structuren over of onder de tangentele weg door gaan gevestigd worden. De stedeling gebruikt het landelijk gebied dan nog meer, waardoor het draagvlak verhoogd wordt.

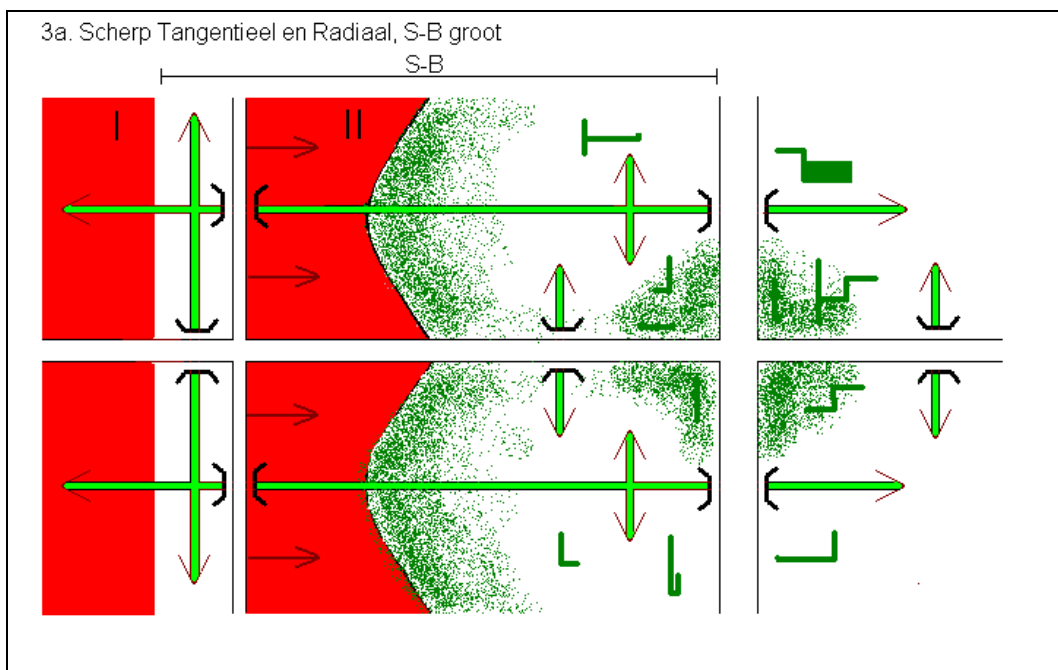


Fig. 6.10a. Uitgangssituatie Scherp tangentieel en radiaal, grote afstand tot barrière

De barrière die bij deze situatie op een relatief grote afstand van de oude stadsrand ligt, wordt gevormd door een weg die is aangesloten op de radiale weg die vanuit de stadsrand komt. Dit levert een grote ruimtedruk op bij de kruising van de tangentielle weg en de weg naar de stadsrand toe kruising (N519 en N232, achter de A9). De locaties zijn uitermate geschikt voor bedrijventerreinen wegens de goede bereikbaarheid en de zichtlocaties. De rest van de situatie is vergelijkbaar met voorgaande uitgangssituaties. Wanneer de radiale en de tangentielle vormen van infrastructuur niet op elkaar aangesloten zijn ontstaat er is situatie zoals deze is weergegeven in uitgangssituatie 1a.



Fig. 6.10b. Voorbeeld type 3A

Door op de plaatsen met de grote ruimtedruk de intensieve landelijke functies te plaatsen zou het landelijk gebied groen gehouden moeten kunnen worden. Ook zou er gekeken kunnen worden naar het afkoppelen van de grote weg (tangentielle structuur). Deze zou dan een puur regionale functie krijgen en als het ware over het gebied heen getild worden. Door het ontbreken van de afslagen zou de locatie minder aantrekkelijk worden voor stedelijke functies. Het realiteitsgehalte van deze laatste oplossing is momenteel echter minimaal. Bij een eventuele vermindering van de mobiliteitsbehoefte in de toekomst is het mogelijk realiseerbaar.

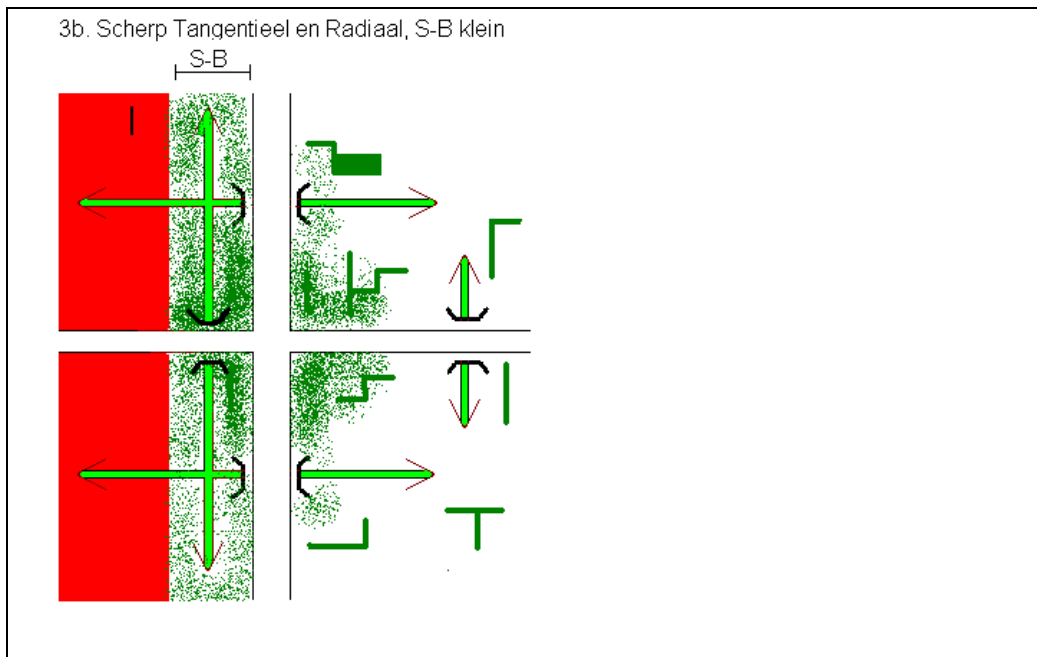


Fig. 6.11a. Uitgangssituatie Scherp tangentieel radiaal, kleine afstand tot barrière

Wanneer de afstand tussen de tangentele infrastructuur en de stadsrand kleiner wordt, neemt de ruimtedruk in het gebied toe. Vooral als er ook nog een radiale vorm van infrastructuur aanwezig is, zoals in deze situatie



Fig. 6.11b. Voorbeeld type 3B

Het gebied met de grote ruimtedruk, daar waar de radiale en tangentele infrastructuur kruisen, moet in zijn geheel met intensief landelijke functies worden vormgegeven. In ieder geval moet het gehele gebied voor de stedeling bruikbaar zijn. Om dit te realiseren krijgt het een parkachtig structuur. Het stedelijk en landelijk gebied worden door middel van de groen/blauw/recreatieve structuur met elkaar in verbinding gebracht. Hierbij moet de tangentele weg, die een barrière vormt, doorbroken worden.

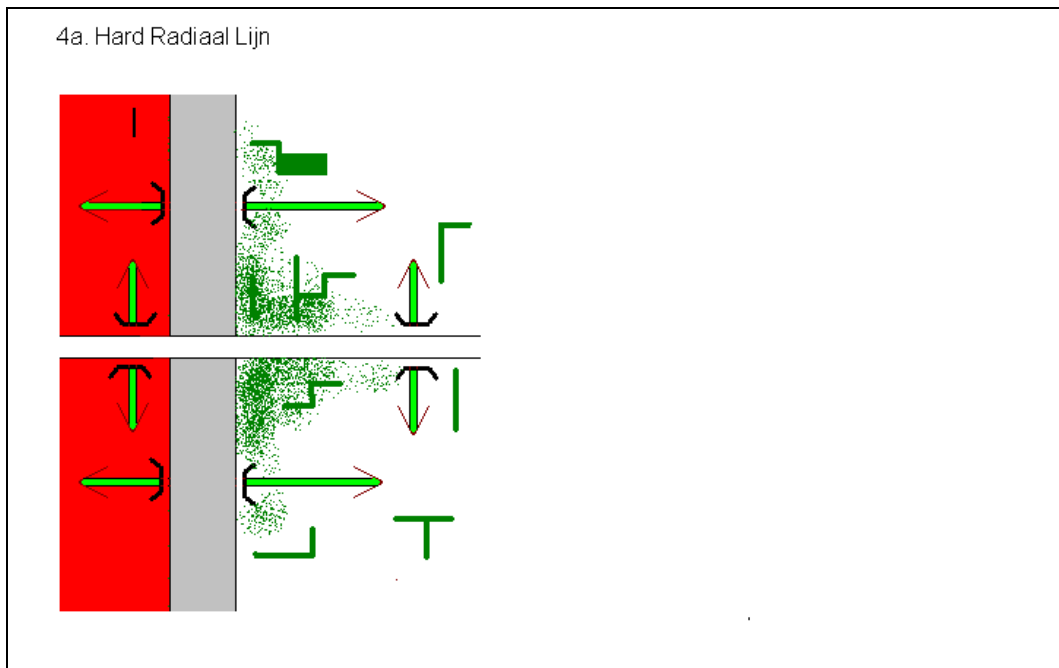


Fig. 6.12a. Uitgangssituatie Hard radiaal lijn

De harde stadsrand wordt gevormd door een lijnvormige barrière. Dit kan bijvoorbeeld een spoorlijn, een bosstrook, of een kanaal zijn. De barrière wordt in deze situatie niet gevormd door een weg. Het gebied aan de overkant van de barrière grenzend aan de radiale structuur biedt mogelijkheden voor bedrijven. Zeker wanneer er een koppeling gemaakt kan worden tussen twee vormen van vervoer, dit wanneer de barrière wordt gevormd door een vorm van vervoer. Om de oversteek van stedelijke functies naar de andere kant van de barrière te voorkomen, moet vooral het gebied aan de radiale structuur ingericht worden met intensief landelijke functies.



Fig. 6.12b. Voorbeeld type 4A

Het is vooral bij de harde rand situaties van belang dat de barrière doorbroken wordt door middel van groen/blauw/recreatieve netwerken. Het landelijk gebied achter de barrière moet door de stedeling gebruikt kunnen worden. Groene elementen uit de stad kunnen als begin van zo'n groen/blauw/recreatief netwerk dienen. Bij de situaties waarbij de stad tegen een barrière aan ligt is het nog belangrijker om bestaande stedelijke groenstructuren met elkaar te verbinden. Dit om een groen netwerk te creëren dat door de stedeling als leidraad gebruikt kan worden om het landelijk gebied te bereiken.

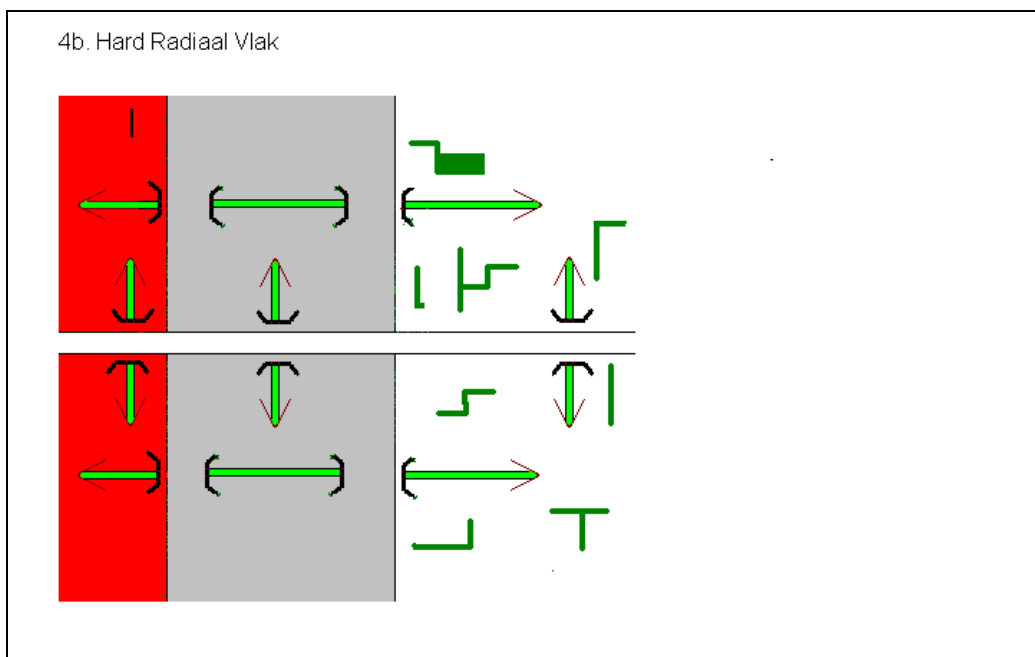


Fig. 6.13a. Uitgangssituatie Hard radiaal vlak

Wanneer de barrière wordt gevormd door een vlakelement, betekent dit dat de barrière een gebied is met een zodanige inrichting dat het als een barrière functioneert voor de uitbreidende stad. De barrière zou gevormd kunnen worden door bijvoorbeeld een natuurreservaat, een meer, of een cultuurhistorisch waardevol gebied. Het is een gebied waarin geen stedelijke uitbreiding kan plaatsvinden. Vanuit het visuele oogpunt wordt het vlakelement als een barrière voor de uitbreidende stad ervaren.



Fig. 6.13b. Voorbeeld type 4B

Het gebied achter barrière moet door de stedeling gebruikt kunnen worden net als bij de vorige situatie. Het vlakelement zelf moet ook gebruikt kunnen worden, al is dit in het geval van een meer wat moeilijker dan wanneer het een natuurgebied betreft. Door de groen/blauw/recreatieve structuur op te nemen in het waardevolle gebied en door te laten lopen in het achterliggende gebied, kan het hele landelijke gebied bereikt en gebruikt worden door de stedeling.

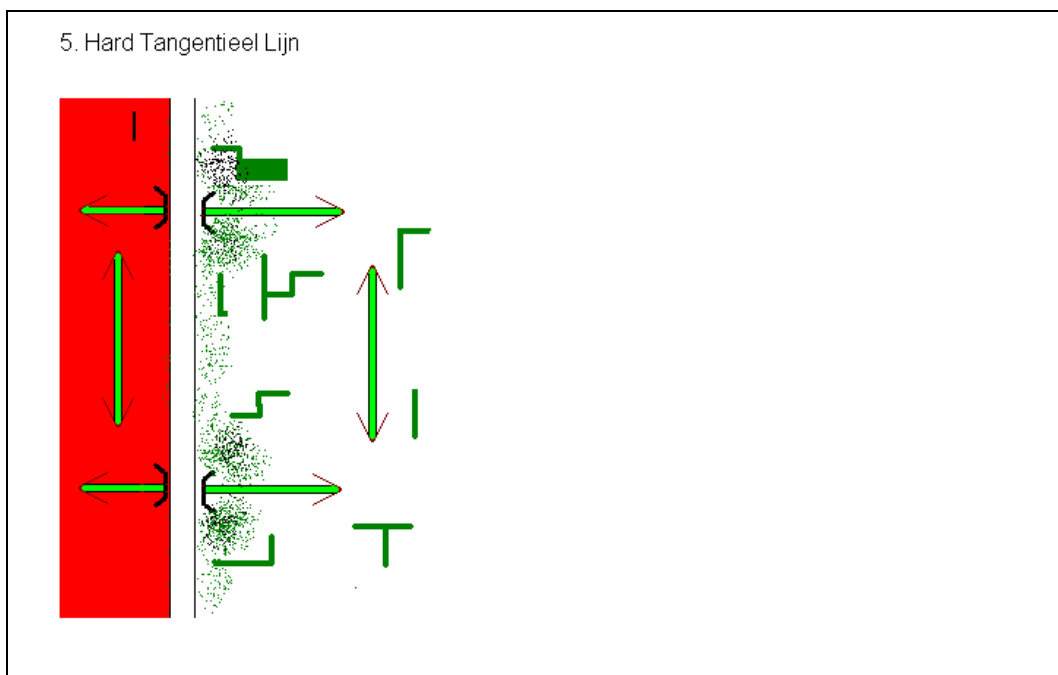


Fig. 6.14a. Uitgangssituatie Hard tangentiaal lijn

De barrière wordt in deze situatie gevormd door infrastructuur. Het is bij deze uitgangssituatie mogelijk dat stedelijke ontwikkeling aan de andere kant van de infrastructuur gaat plaatsvinden. Afhankelijk van het schaalniveau van de weg is dit waarschijnlijker bij de weg van een laag schaalniveau en minder waarschijnlijk bij een weg van een hoog schaalniveau. Het hele gebied aan de rechterkant in figuur 6.14a van de infrastructuur zal vormgegeven moeten worden als gebruiksgebied voor de stedeling. Met daarbij de intensief landelijke functies tegen de infrastructuur aan. Het landelijk gebied moet voor de stedeling bereikbaar zijn en gebruikt kunnen worden. Daarom is het opheffen van de barrièrewerking van de tangentiële infrastructuur voor laagdynamische verbindingen in deze uitgangssituatie erg belangrijk.



Fig. 6.14b. Voorbeeld type 5

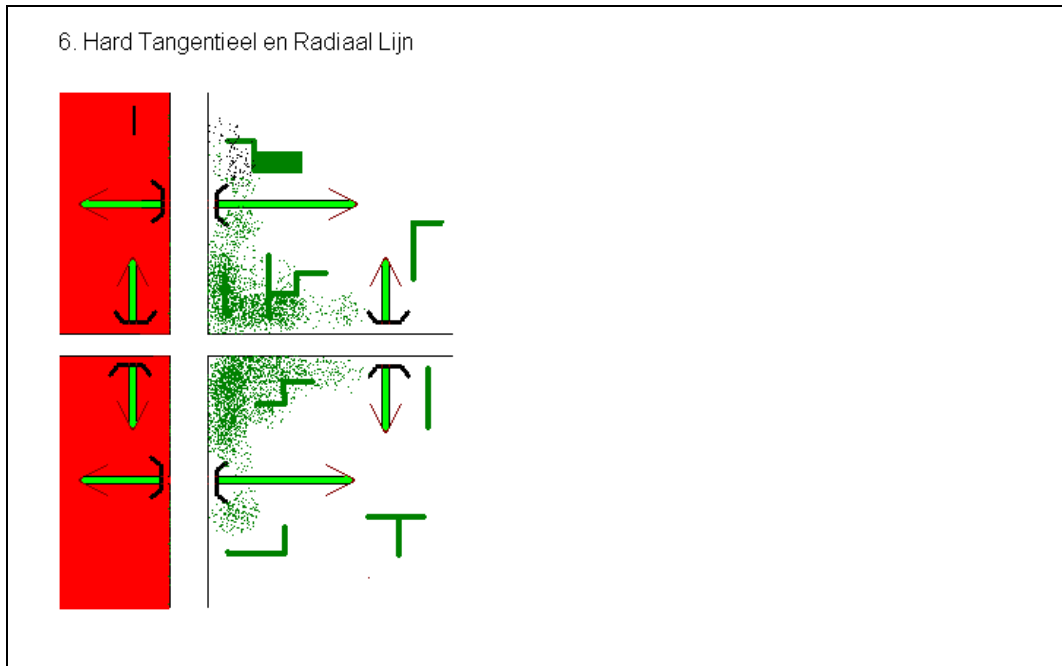


Fig. 6.15a. Uitgangssituatie Hard tangentieel en radiaal lijn

Bij deze situatie is ten opzichte van de vorige situatie de ruimtedruk op het punt waar de tangentele en de radiale infrastructuur elkaar kruisen extra hoog. De mate waarin die druk hoger ligt is er natuurlijk wel van afhankelijk of de beide wegen op elkaar zijn aangesloten. Het voorkomen van stedelijke vormen op die kruising en verder langs de rand moet gebeuren door het plaatsen van landelijke gebruiksfuncties tegen de infrastructuur aan. Bij de kruising zullen de meest intensieve gebruiksfuncties moeten komen. Ook het opheffen van de barrièrewerking van de vormen van infrastructuur is erg belangrijk. De stedeling moet het landelijk gebied kunnen bereiken en gebruiken.



Fig. 6.15b. Voorbeeld type 6

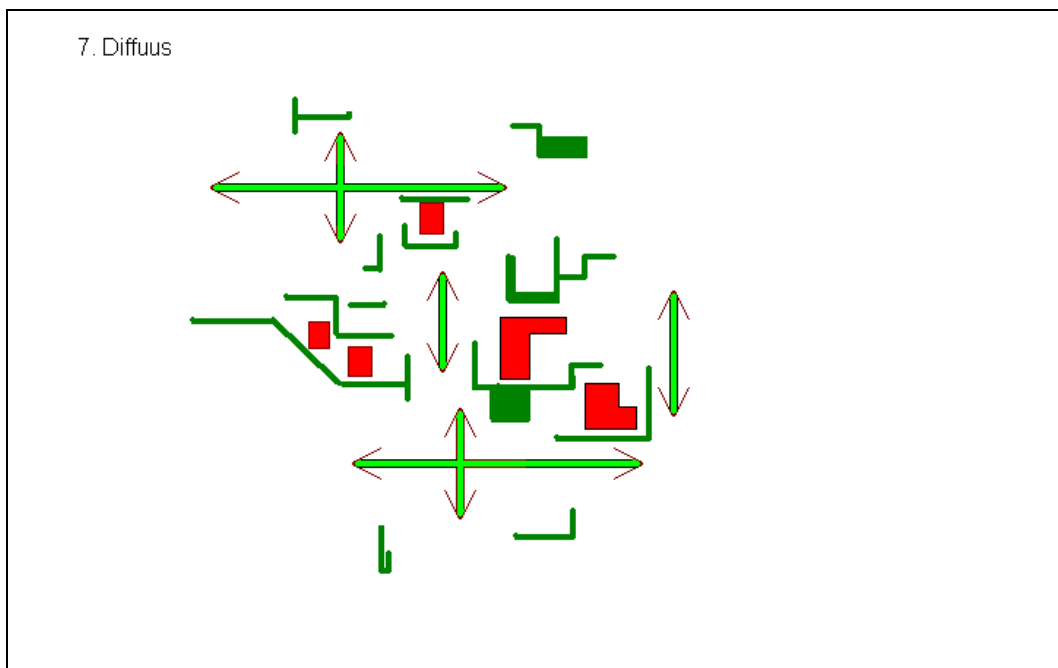


Fig. 6.16a. Uitgangssituatie Diffuus

De diffuse zone is een ander soort uitgangssituatie dan alle situaties die hiervoor besproken zijn. De situatie is niet te beschrijven als een overgang van stad naar land. Uit de historische analyse blijkt dat de zone een stabiele situatie is, waarin stedelijke en landelijke vormen naast elkaar voorkomen. Karakteristieke stadsrandfuncties komen er veelvuldig voor. Een stad kan in de buurt van de zone liggen, maar dat hoeft niet.



Fig. 6.16b. Voorbeeld type 7

Door zijn stabiele karakter biedt de diffuse zone mogelijkheden om het landelijk gebied niet verder te laten verstedelijken. Er zijn een aantal aanknopingspunten om het stabiele karakter te versterken. Allereerst moeten functies in de zone die eigenlijk op een bedrijventerrein thuishoren uitgeplaatst worden naar een dergelijk terrein. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het verplaatsen van autosloperijen. Overige visueel vervuilende functies die niet uitgeplaatst worden moeten door middel van groenstructuren gebufferd worden. Hierdoor krijgt het landschap al een meer aantrekkelijke aanblik. Deze kan nog versterkt worden door het aanleggen en versterken van groen/blauwe structuren ingepast in het landschap, net als bij de overige uitgangssituaties.

Ook de diffuse zone moet in dienst van de stad worden gesteld. Het gebied is door zijn aantrekkelijkheid van groot recreatief belang voor stedelingen. Het is van belang dat landelijke functies niet verdwijnen uit de zone. Landbouw blijft de belangrijkste functie in de diffuse zone. Niet zozeer als een productiegerichte functie, maar meer als drager van het landschap en dienstverlener voor de stedeling.

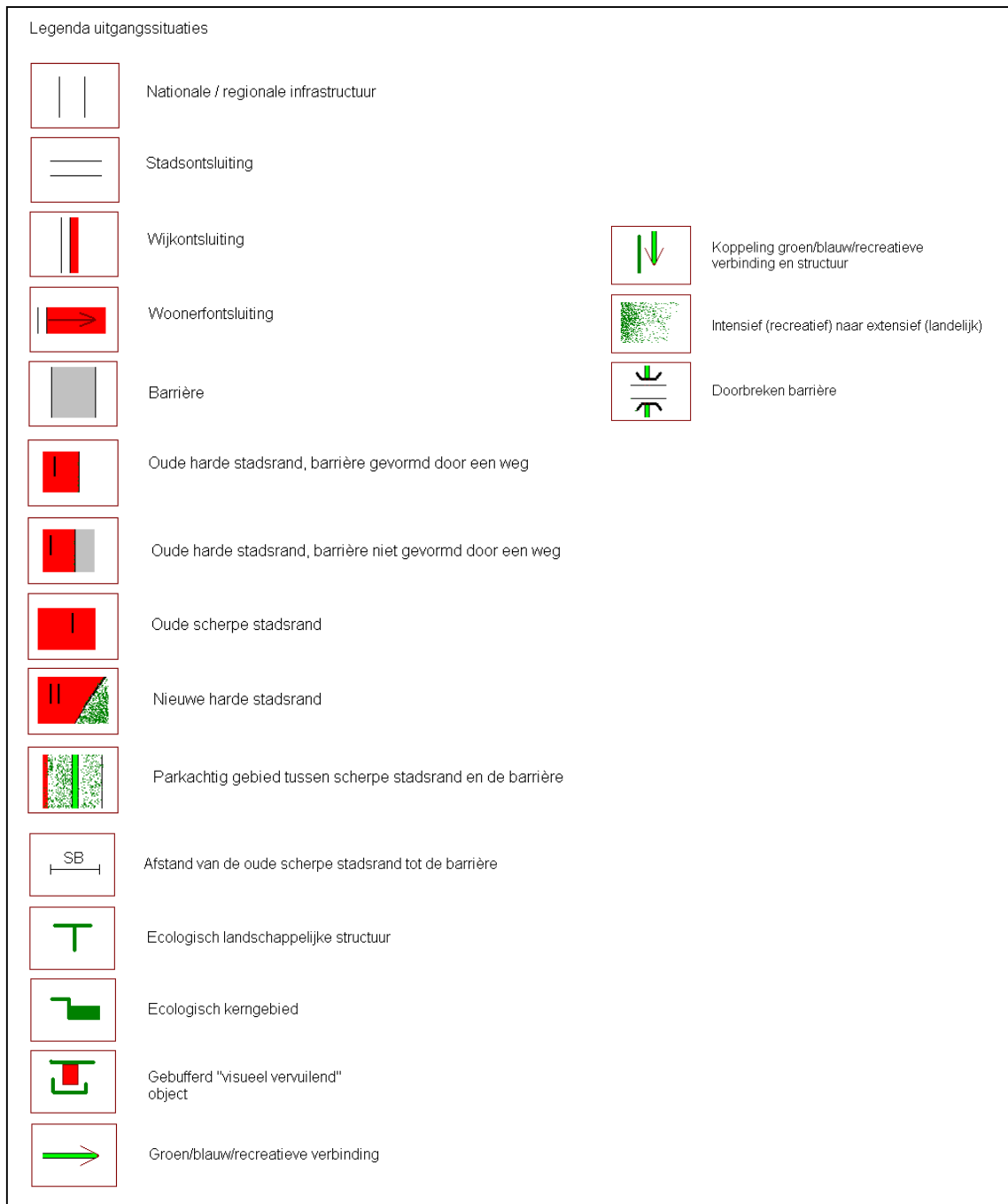


Fig. 6.17 *Legenda uitgangssituaties*

7 Concepttoetsing

Om een goed beeld te krijgen of het ontwikkelde stadsrandconcept bruikbaar is in concrete stadsrandsituaties wordt het concept in dit hoofdstuk in een drietal verschillende situaties toegepast. Deze toepassingen resulteren in een inrichtingsvoorstel voor de betreffende stadsranden.

7.1 Werkwijze concepttoetsing

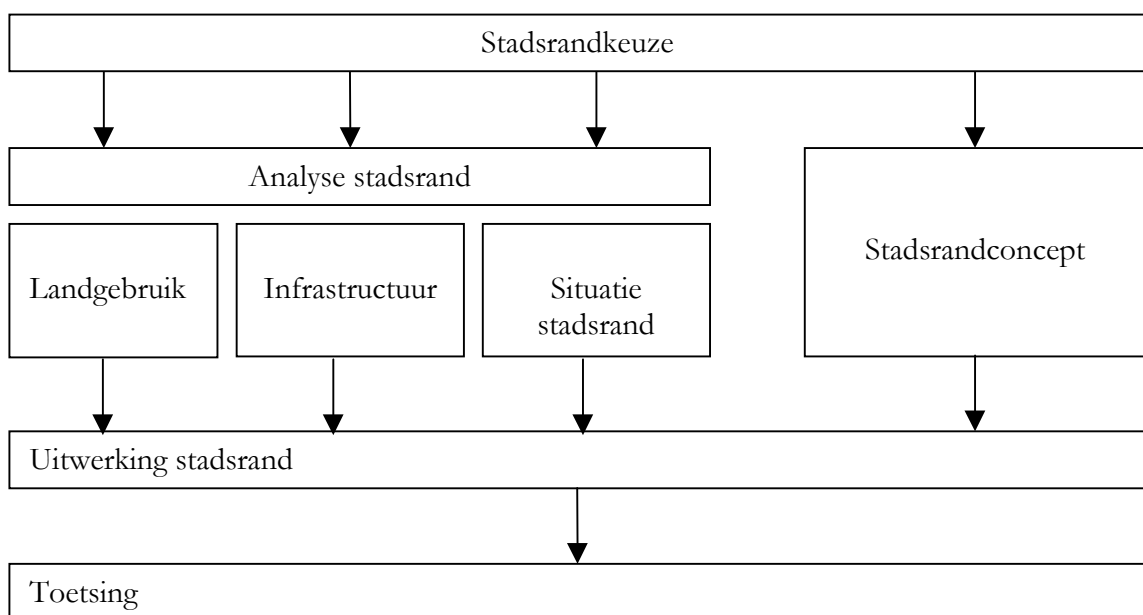


Fig. 7.1 Werkwijze concepttoetsing

De drie stadsranden waar het concept toegepast wordt, behoren ieder tot een verschillende uitgangssituatie zoals ze beschreven staan in paragraaf 6.3. Er wordt een scherpe stadsrand, een diffuse zone en een harde stadsrand uitgewerkt in dit hoofdstuk.

De basis voor de uitwerking van de drie stadsranden bestaat uit een gebiedsanalyse van de stadsranden. Er zal gekeken worden wat het grondgebruik is, zowel in het landelijk deel, als in het stedelijk deel van de stadsrand. Van belang zijn zaken als stedelijk groen, hoog- of laagbouw aan de stadsrand, aanwezigheid van (groene) voorzieningen enz.

Infrastructuur wordt apart bekeken, omdat deze een grote rol speelt bij de ontwikkeling van een stadsrand. Hierbij wordt aandacht besteed aan hoe en waar bestaande infrastructuur loopt, waar eventuele barrières voor stedelijke ontwikkeling

liggen, de structuur van de infrastructuur (radiaal of tangentieel) en aan de hiërarchie van de infrastructuur.

Tenslotte wordt bekeken wat er speelt in de rand van het betreffende gebied. Dit gebeurt zowel vanuit het stedelijk gebied als vanuit het landelijk gebied. Bekeken wordt hoe groot de kans is dat de huidige, bestaande stadsrand verder het landelijk gebied intrekt. De ‘hardheid’ van de bestaande stadsrand wordt dus onderzocht.

Op basis van de uitgevoerde gebiedsanalyses wordt het ontwikkelde stadsrandconcept toegepast, resulterend in een concreet inrichtingsvoorstel voor de stadsrand. Bij deze gebiedsuitwerkingen gaat het vooral om de fysieke verschijningsvorm.

Tenslotte wordt er getoetst of het ontwikkelde stadsrandconcept een goede basis is voor de uitwerking van de verschillende stadsranden. Hierbij wordt kritisch gekeken, of de verschillende basisprincipes uit het concept terug komen en of deze extra mogelijkheden dan wel beperkingen hebben geboden bij het maken van een inrichtingsplan.

7.2 Stadsrandsituatie 1, Zwanenburg

De stadsrand van Zwanenburg valt binnen het type scherpe rand. De barrière die op afstand ligt is de autosnelweg A9. De N519 loopt vanuit de stadsrand de Haarlemmermeer in (radiaal). De stadsrand van het westelijk deel van Zwanenburg moet getypeerd worden als een “Scherp Tangentieel en Radiaal, S-B groot” stadsrand, type 3a en het oostelijk deel als “Scherp Tangentieel, S-B groot”, type 2a. De stadsrandsituatie is weergegeven in de bijlagen 3A en 3B.

7.2.1 Analyse stadsrand

Landgebruik

Aan de stedelijke kant van de stadsrand is alle ruimte stedelijk benut. Aan de rand liggen voornamelijk woonwijken. Op twee plaatsen maakt deze rand van woningen plaats voor groene gebruiksfuncties. Ten noorden van de N519 ligt een park met daarin opgenomen een begraafplaats. Binnen in het park zijn fiets- en wandelverbindingen aanwezig, die nauw aansluiten bij de woonerfontsluiting in de omliggende wijken. Op het zuidelijkste puntje van Zwanenburg ligt aan de rand een sportpark. Het westelijk deel van Zwanenburg



Fig. 7.2 Binnenstedelijke groene ruimte

bestaat voor een groot deel uit bedrijventerrein, terwijl de stadsrand wordt gevormd door een smalle woonwijk die tegen het bedrijventerrein is aangeplakt. Binnen het bedrijventerrein en binnen de woonwijk bevinden zich stukjes grond met een landelijke uitstraling. Een deel van deze gronden ligt braak, het andere deel bestaat uit parkachtige structuren.

De landelijke kant van de scherpe stadsrand wordt ingevuld door landbouwgebied. Dit bestaat voornamelijk uit bouwland, alleen aan het meest noordelijke stuk van de rand ligt een stuk weiland. Tussen de weilanden en de rand ligt een brede sloot die de grens vormt tussen het puur stedelijk en het puur landelijk gebied. In het noordelijk deel van de rand is de sloot breder dan in het zuidelijk deel. Verder ligt er bebouwing aan de N519 gekoppeld. Dit zijn voor het grootste deel nog gebouwen met een agrarische functie.

Infrastructuur

De wegen die deze stadsrand karakteriseren zijn de provinciale weg N519 en de autosnelweg A9, welke op afstand zorgt voor een barrière. Daarnaast ligt ten noorden van Zwanenburg de provinciale weg N200 die overgaat in de autosnelweg A200. De N519 vormt de verbinding tussen de N200 en de N232. De N232 ligt parallel aan en ten zuiden van de A9. De N200 is niet aangesloten op de autosnelweg A9. De basis van Zwanenburg is een weg van een lager niveau dan de provinciale wegen die langs de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder loopt. Deze weg heeft vooral een ontsluitingsfunctie van de verschillende wijken van Zwanenburg.

Vanuit Zwanenburg zijn er twee laagdynamische verbindingen die het landelijk gebied in lopen. Naast de N519 ligt een fietspad dat onder de A9 door gaat. Meer westelijk loopt ook een fietspad het landelijk gebied in (niet aangegeven op de kaart). Binnen Zwanenburg zelf zijn geen aparte fietsverbindingen, met uitzondering van enkele paden in het park aan de rand. Fietsers en voetgangers maken gebruik van dezelfde wegen als gemotoriseerd verkeer.

De rand van Zwanenburg wordt in het westelijk deel gevormd door een weg van wijkontsluitingsniveau. Het oostelijk deel wordt gevormd door infrastructuur van woonerfontsluitingsniveau.

Situatie stadsrand

Zwanenburg is vanaf 1850 gegroeid volgens de ontwikkelingen zoals deze geschetst worden in paragraaf 4.3. Er is nog geen sprake van de (tijdelijke) eindtoestand van een harde stedelijke rand. Hoewel het ontwerp waarschijnlijk wel als een harde rand bedoeld is. De huidige stadsrand biedt als het ware een basis voor stedelijke vormen om verder het landelijk gebied in te trekken richting de A9. De



Fig. 7.3 Stadsrand

fysieke barrière die er nu voor zorgt dat de stad niet verder het landelijk gebied in kruipt is relatief zwak. De barrière bestaat slechts uit een weg van lage orde met een sloot ernaast. De huizen aan de rand maken geen of in beperkte mate gebruik van het uitzicht op het landelijk gebied. Het grootste deel van de rand is namelijk beplant met bomen. De koppeling tussen stad en land is slechts in beperkte mate gemaakt, door middel van een tweetal fietspaden het landelijk gebied in. Op een andere manier kan de stedeling Zwanenburg het landelijk gebied eigenlijk niet gebruiken. Structuren in het landelijk gebied zijn niet of nauwelijks herkenbaar, waardoor het landelijk gebied een kale indruk maakt. De aan de N519 gekoppelde bebouwing zou een voorbode kunnen zijn van het verder het gebied intrekken van de stedelijke vormen. Dit aangezien er al stedelijke vormen gevestigd zijn aan deze weg. De rand van Zwanenburg maakt op dit moment wel een geordende en prettige indruk. Maar het de rand blijft een basis voor verdere stedelijke ontwikkeling op de manier zoals hij nu is vormgegeven.

7.2.2 Uitwerking stadsrand Zwanenburg

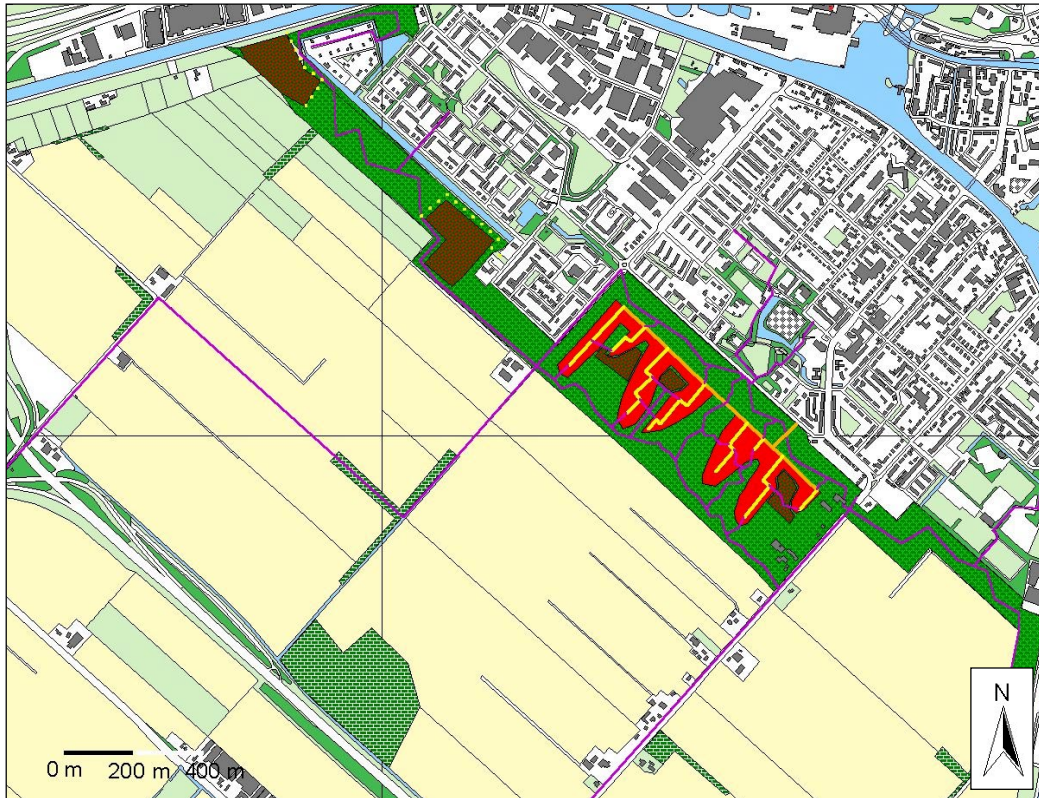


Fig. 7.4 Uitwerking stadsrand Zwanenburg (Legenda in bijlage 7)



Fig. 7.5 Detailuitwerking nieuwe woningbouw

De nieuwe harde rand, met daarin aangegeven de structuur van de infrastructuur en de bebouwingsstructuur. In de parkstructuur zijn direct grenzend aan de nieuwe bebouwing gebruiksfuncties aangegeven.

(Legenda in bijlage 7)

Er wordt tegen de bestaande rand van Zwanenburg gedeeltelijk een nieuwe rand gecreëerd. Deze rand ziet er niet op alle plekken hetzelfde uit. De meest westelijke rand, met de brede sloot, wordt uitgebreid met een zone tegen de sloot aan. Deze zone bestaat uit gebruiksfuncties voor mensen uit de stad, ingepast in een parkachtige structuur. De sloot kan op verschillende plaatsen overgestoken worden om de zone te kunnen bereiken. De sloot zou op plaatsen verbreed kunnen worden tot een vijver om zo de parkachtige structuur te ondersteunen. In deze situatie moet bij de parkachtige structuur gedacht worden aan open vlakken, trapveldjes, picknickplaatsen, enz. met bossages en losse bomen.

Van het deel van de stadsrand dat in het “midden” van Zwanenburg ligt wordt aangenomen dat er nog plaats is voor nieuwe woningbouw, er van uitgaande dat nieuwbouw nodig is. De rand van de nieuwe bebouwing wordt zo lang mogelijk. Tegen de rand aan komt een parkachtige structuur zoals die ook tegen het westelijke deel van Zwanenburg aanligt. In deze structuur worden ook weer gebruiksfuncties ingepast. Tussen de nieuwe woningen en de oorspronkelijke stadsrand komt ook een strook parkachtige structuur. De nieuwe groenstructuren zijn aangesloten op de groene gebieden in de stad, mensen kunnen via een “groene” weg het landelijk gebied bereiken. De woningen in de nieuwe rand maken optimaal gebruik van het uitzicht, de tuinen grenzen aan het landelijk gebied. De woningen worden vanuit de bestaande stad ontsloten, er ligt dan geen infrastructuur meer evenwijdig aan de nieuwe rand. De gebruiksfuncties in het landelijke gebied moeten slechts beperkt bereikbaar zijn met de auto. De verbinding met de gebruiksfuncties moet vooral laagdynamisch zijn.

Ten westen van de N519 wordt de stadsrand in de huidige situatie al gevormd door een sportpark. De structuren waarbinnen het sportpark nu ligt worden behouden en waar mogelijk versterkt. De koppeling tussen deze structuren en de nieuwe parkachtige structuur in het overige deel van de stadsrand wordt gemaakt. Het sportpark wordt verbonden met de andere parkachtige structuren door een fiets- en wandelpad, zodat de hele rand verbonden is door middel van een laagdynamische verbinding. Fiets- / wandelpaden zorgen er in het landelijk gebied voor dat mensen het gebied kunnen gebruiken. Op een tweetal plaatsen kan er onder de A9 door gefietst of gewandeld worden om het achterliggende gebied ook recreatief te gebruiken. Recreanten moeten verder ook op een makkelijke manier Osdorp kunnen bereiken om hier te kunnen recreëren. Om dit te bereiken moet er een oversteekmogelijkheid bij de Ringvaart van de Haarlemmermeer in het oosten van Zwanenburg komen.

In het landelijk gebied zorgen een aantal beplantingsstructuren voor een ingericht karakter. De beplantingsstructuren zijn indicatief aangegeven op de kaart. Al naar gelang de wensen met betrekking tot het gebied zouden er meer of minder structuren aangebracht moeten worden. Er moet bij de structuren gedacht worden aan opgaande beplanting afgewisseld met grasland en waterpartijen. De structuren dienen aan te sluiten bij de karakteristieken van het gebied. De rioolwaterzuivering die in het landelijk gebied ligt wordt al gebufferd door middel van beplanting om zo het visueel vervuilende effect tegen te gaan (de rioolwaterzuivering is niet aangegeven op de kaart).

7.3 Stadsrandsituatie 2, Osdorp

De stadsrand van Osdorp valt binnen het type van diffuse zone. Het gebied bevindt zich tussen de westelijke rand van Amsterdam, de provinciale weg N200 in het noorden en de Ringvaart van de Haarlemmermeer in het oosten en het zuiden. De stadsrand van Osdorp moet getypeerd worden als een “Diffuse” stadsrandzone, type 7. De stadsrandsituatie is weergegeven in bijlage 4A en 4B.

7.3.1 Analyse stadsrand

Landgebruik

De diffuse stadsrand van Osdorp wordt gekenmerkt door een rommelig karakter. Het gebied ligt bekneld tussen stedelijke gebieden, namelijk tussen Zwanenburg, Halfweg, Osdorp en Amsterdam. In het gebied zijn ook een aantal typische stadsrandfuncties aanwezig. Bijvoorbeeld: in het zuiden van het gebied ligt een begraafplaats, in het midden liggen volkstuinten, in het oosten liggen sportvelden, het westen en verspreid in het gebied liggen



Fig. 7.6 Landelijk / stedelijk Osdorp

tuincentra / kassen. In de rest van het gebied komt verspreid bebouwing voor die al dan niet in gebruik is voor de landbouw of wonen. De bebouwing is vooral gesitueerd aan de grotere wegen in het gebied. Deze bebouwing is deels te typeren als lintbebouwing en maakt voor een groot deel een erg rommelige indruk. Bebouwing met een landelijke functie en of een woonfunctie wordt afgewisseld met bebouwing met een “visueel” vervuilende functie, zoals autosloperijen. De belangrijkste functie in het gebied is echter nog steeds de landbouw. Deze landbouw wordt in het noordelijk deel van het gebied afgewisseld met groenstructuren en grotere groenelementen. Het betreft hier een kleinschalig landschap, waarin verspreid ook stadsrandfuncties voorkomen

Infrastructuur

Infrastructuur is niet bepalend bij de typering van een diffuse stadsrandzone. In het gebied liggen een aantal vormen van infrastructuur. De belangrijkste weg, is de weg die loopt van Halfweg via Osdorp naar Amsterdam. Aan deze weg is veel bebouwing gekoppeld. Het is een weg van lage orde. De overige van de wegen in het gebied hebben ook een lokale ontsluitingsfunctie. Het gebied bevat geen belangrijke doorvoerroute. Aan de oostrand van het gebied loopt een weg, de Ookmeerweg, met een doorvoerfunctie.



Fig. 7.7 Groen/ blauw/ recreatieve verbinding het stedelijk gebied in

In het gebied zijn slechts een klein aantal fietspaden, gescheiden van het overige verkeer, aanwezig. Verder is er een enkel wandelpad. Tegen de N200 aan ligt een groot fietspad. Fietsers en voetgangers moeten echter vooral gebruik maken van wegen voor auto's. De koppeling tussen stedelijke kernen rond het gebied en het gebied zelf is niet optimaal voor voetgangers en fietsers.

Situatie stadsrand

Het gebied staat onder grote stedelijke druk vanuit de verschillende omringende stedelijke kernen. Het gebied blijkt in zijn ontwikkeling een vrij stabiel geheel te vormen.

De inrichting is door de tijd heen weinig veranderd, hoewel er wel gezegd moet worden dat er steeds meer bebouwing bij is gekomen, vooral gekoppeld aan de weg van Halfweg naar Osdorp. Deze bebouwing heeft niet het oorspronkelijke agrarische karakter en de bebouwing heeft meestal een stedelijke vorm. Er vestigen zich typische stadsrandfuncties in het gebied, waardoor er verrommeling optreedt. De verkaveling van de landbouwkavels is goed en van het type strokenverkaveling. De stedelijke druk op het gebied is groot, vooral aan de randen van het gebied, waar het diffuse gebied raakt aan stedelijke gebieden.

7.3.2 Uitwerking stadsrand Osdorp

De twee belangrijkste maatregelen die genomen worden, om te zorgen voor meer draagvlak, zijn het aanbrengen van structuur en het aanleggen van nieuwe fiets- / wandelpaden. In het gebied zijn al een grote hoeveelheid ecologische landschappelijke structuren aanwezig, deze structuren worden verder versterkt. Het gaat hierbij vooral om de structuren rond de volkstuincomplexen, de begraafplaats en de sportvelden. Er zijn in het gebied al veel functies aanwezig die omgeven zijn door een groenstructuur. Nieuwe structuren worden aangelegd rond een aantal visueel vervuilende functies binnen het gebied. De kassencomplexen zijn hier een voorbeeld van. Er worden verder een aantal groenstructuren aangelegd langs recreatieve routes. De Wijsentkade is hier een duidelijk voorbeeld van. Door deze kade te beplanten wordt hij meer geaccentueerd, waardoor zijn karakter meer tot zijn recht komt. De beplanting van deze kade loopt helemaal langs de Ringvaart van de Haarlemmermeer door tot aan Halfweg.

Tegen de oostkant van het gebied wordt een brede groenstructuur aangelegd. Hierdoor ontstaat er een ecologisch waardevol gebied dat een ingericht karakter aan het gebied geeft. Het overige grasland blijft in gebruik als extensief gebruikt grasland.

De landbouw blijft de belangrijkste drager van het gebied. Het gebied is op dit moment goed bruikbaar voor de landbouw en dat blijft zo in de toekomst.

In het gebied worden verder ook nog een aantal fiets- wandelpaden aangelegd. Deze paden worden begeleid door de hiervoor beschreven groen/blauwe structuren. Er wordt een pad aangelegd over de Wijsentkade. De koppeling tussen dit pad en de bestaande infrastructuur wordt op een aantal plaatsen gemaakt. Belangrijk is ook dat de koppeling met de stadsrand van Zwanenburg wordt gemaakt door een oversteekmogelijkheid van de Ringvaart van de Haarlemmermeer te maken (Zie ook uitwerking Zwanenburg in paragraaf 7.2). Er wordt verder een nieuw pad aangelegd langs het grootste volkstuincomplex om zo een directere verbinding vanaf de kade naar het noorden van het gebied te krijgen. Op deze manier wordt ook het oostelijk

deel van het gebied door recreanten gebruikt. Ook dit pad wordt gecombineerd met een groenstructuur.

De in het gebied aanwezige vervuilende functies, zoals de grote autosloperij, moeten worden uitgeplaatst naar daarvoor bestemde bedrijventerreinen. Er liggen aan de weg waar de autosloperij aan ligt meerdere “visueel vervuilende” functies, deze moeten ook uitgeplaatst worden. Niet al deze uit te plaatsen functies zijn afzonderlijk in figuur 7.8 aangegeven vanwege het schaalniveau van deze figuur.

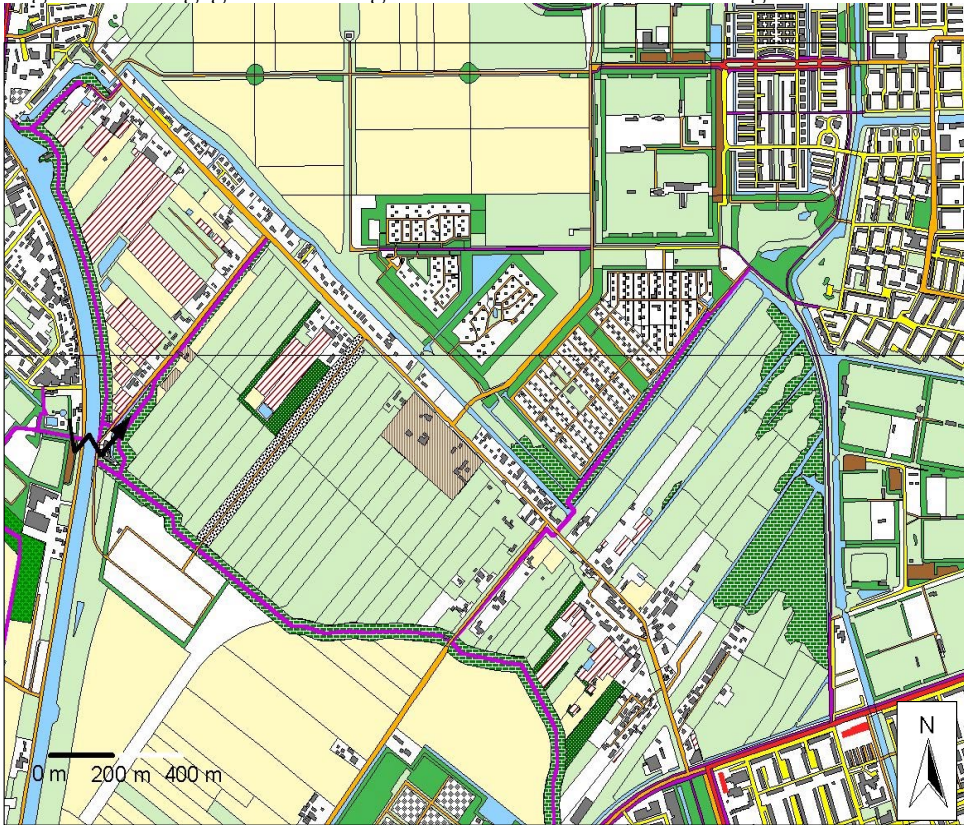


Fig. 7.8 Uitwerking stadsrand Osdorp (Legenda in bijlage 7)

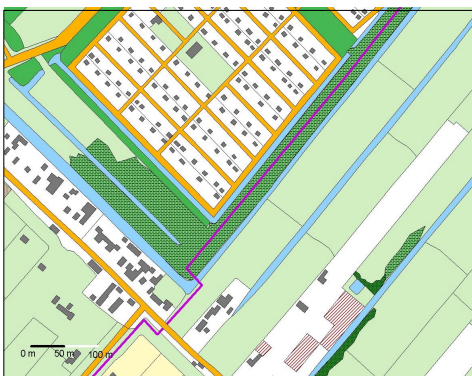


Fig. 7.9 Koppeling fiets- / voetpad aan groenstrook

De koppeling van een fiets- / voetpad aan een groenblauwe structuur. Het pad loopt door een groenstructuur die tussen twee waterlopen in ligt.

(Legenda in bijlage 7)

7.4 Stadsrandsituatie 3, Amsterdam Noord

De stadsrand van Amsterdam Noord valt binnen het type harde rand. De barrière die voor deze rand zorgt is de autosnelweg A10 (tangentieel). Vanaf knooppunt S116 aan de A10 lopen de N235 en de N247 vanuit de stadsrand het Waterland in (radiaal). Daarnaast loopt er vanaf het IJ, door de stadsrand, het Noordhollandskanaal in de richting van Purmerend. De stadsrand van Amsterdam Noord wordt getypeerd als een “Hard Tangentieel en Radiaal Lijn” stadsrand, type 6. De uitgangssituatie is weergegeven in bijlage 5A en 5B.



Fig. 7.10 Knooppunt S116 bij de A10 en het Noordhollandskanaal

7.4.1 Analyse stadsrand

Landgebruik

De stadsrand wordt visueel gekenmerkt door een abrupte overgang van bebouwd gebied naar puur landelijk gebied. Het landbouwkundig gebruik in het landelijk gebied bestaat voornamelijk uit graslanden met een onregelmatige strokenverkaveling, de situatie is echter niet optimaal. De ondergrond bestaat uit veen en de grondwaterstand is hoog (DRO Amsterdam, 1986). Hierdoor is er alleen maar extensieve grondgebonden veeteelt, of intensieve niet-grondgebonden veeteelt mogelijk. De laatste vorm is echter niet bevorderlijk voor het landschap wegens de visuele vervuiling van benodigde bebouwing en ook niet vanwege de stankoverlast die intensieve veeteelt met zich mee kan brengen. Deze vorm van landbouw is in het gebied in de huidige situatie eigenlijk ook niet aanwezig. Verbrede landbouw is wel aanwezig in het gebied en heeft ook zeker verdere mogelijkheden (DRO Amsterdam, 1986). In de driehoek die ingebed ligt tussen de N247 en het Noordhollandskanaal ligt een typische stadsrandfunctie, namelijk een waterzuiveringsinstallatie met daaromheen een groene buffer. Aan de oostkant van knooppunt S116, ten noorden van de A10 liggen gebruiksfuncties, als een golfterrein en een sportterrein.

Het stedelijk deel van de stadsrand bestaat uit halfhoge woonblokken van ongeveer 4 verdiepingen hoog. De wijk is, wat structuur betreft, helemaal opgenomen in het stedelijk geheel van Amsterdam Noord. Ook aan de stedelijke kant van de A10 ligt

een driehoek groen gebied tussen de N247 en het Noordhollandskanaal. Hier zijn typische stadsrandfuncties te vinden, namelijk een sportpark, een begraafplaats en tuinhuisjes. Aan de oostkant van de weg die vanaf knooppunt S117 Amsterdam in loopt ligt tussen deze weg en de woonwijk een diffuus gebied met veel water en bossages waar fiets- en wandelpaden tussendoor lopen.

Infrastructuur

De drie belangrijkste infrastructurale objecten in het gebied zijn de autosnelweg A10 en de provinciale wegen N235 en N247. De A10 vormt de barrière voor de stadsrand de N247 vormt de radiale structuur waarlangs stedelijke ontwikkeling verder het landelijk gebied in kan kruipen. De N235 en N247 zijn belangrijke verbindingen met het Noorden. De provinciale weg N247 is aangesloten op de A10 bij het knooppunt S116, later vertakt deze weg zich in de N235 en de



Fig. 7.11 Onderdoorgang van de A10

N247. Via het knooppunt S117 dat meer westelijk ligt, wordt onder andere Landsmeer en recreatie gebied “het Twiske” ontsloten. In het stedelijk deel aan de zuidkant van de A10 loopt parallel aan de autosnelweg een stadsontsluitingsweg. Via deze weg zijn de woonwijken ontsloten, deze wijken zijn dus van binnenuit ontsloten en behoren volledig tot het stedelijk gebied. De woonerven zijn verder ook nog ontsloten door middel van fiets- en voetpaden. Deze paden vormen niet alleen een netwerk binnen de wijk, maar de paden verbinden ook wijken met elkaar. Het landelijk gebied is vanuit de stad te bereiken via een weg van lage orde die loopt langs het Noordhollandskanaal of via een fietspad dat rechtstreeks uit de woonwijk komt. Daarnaast is er de weg die aansluit op de A10 bij knooppunt S117, deze weg met naastliggend fietspad loopt richting Landsmeer. Het fietspad heeft daarbij nog een aftakking het landelijk gebied in.

Situatie stadsrand

Vanaf 1850 is Amsterdam Noord vanaf de plaats waar het Noordhollandskanaal aantakt op het IJ, steeds verder gegroeid tot de snelweg A10. De grootste groei vond plaats tussen 1920 en 1960. Deels lag de stadsrand in 1960 al op dezelfde plaats als waar deze nu ligt. In 1960 was de A10 nog in de voorbereidingsfase en bestond het tracé nog maar op papier. Ook toen al vormde de A10 een barrière voor verdere stedelijke uitbreiding, ondanks de papieren versie van het tracé. De bestaande stadsrand is een duidelijke overgang van stedelijk naar landelijk gebied. De snelweg A10 is een barrière voor verdere stedelijke uitbreiding van Amsterdam aan de Noordzijde van deze snelweg. Bewoners van de woonwijk die aan de rand van de A10 ligt kunnen het uitzicht richting het landelijk gebied niet gebruiken door de daar aanwezige geluidsschermen en de deels verhoogde ligging van de snelweg. Wel kunnen ze het landelijk gebied bereiken en gebruiken, wandel- en fietspaden lopen

vanuit de stad door de barrière het landelijk gebied in. Vanuit Landsmeer is ook de stedelijke dreiging richting het landelijk gebied. De rand is te typeren als hard door het water dat er tegenaan ligt en zal verder buiten beschouwing worden bij de uitwerking van de stadsrand van Amsterdam Noord.

7.4.2 Uitwerking stadsrand Amsterdam Noord

Het gebied aan de noordzijde van de A10, ten westen van de N247, wordt op een soortgelijke manier ingericht als het stuk stadsrand tegen de A10 aan ten oosten van de N247, een gebruikszone voor de stedeling aan de landelijke kant van de barrière. Er komt een parkachtige structuur met daarin een aantal gebruiksfuncties voor de stedeling, in het oostelijk deel ligt al een golfbaan en een volkstuincomplex. De openheid van het gebied moet echter wel in acht worden genomen, dus er komt geen groot bos, hooguit bossages gecombineerd met rietvelden. Deze rietvelden worden ook aangelegd langs de al in het gebied aanwezige fietspaden. Struiken behoren in deze rietvelden tot een optie, maar ook hier moet gelet worden op de openheid van het landschap. De landbouw blijft dan ook de belangrijkste drager van het landschap om zo de openheid te behouden. De combinatie met water wordt in het hele gebied gemaakt, aansluitend bij de karakteristiek van het gebied. De parkachtige structuur tegen de rand komt voor een groot deel dan ook uit waterpartijen te bestaan.

De zuiveringsinstallatie, welke als visueel vervuilend aangeduid zou kunnen worden, wordt in de bestaande situatie al gebufferd door een groenstructuur. Hierdoor heeft het landschap een betere kwalitatieve uitstraling.

De fietspaden die in het gebied aanwezig zijn, zijn een goed voorbeeld van hoe stad en land met elkaar verbonden moeten zijn. Vanuit de woonwijk kunnen mensen direct van het landelijk gebied gebruik maken. Het tweetal bestaande onderdoorgangen van de A10 zorgen voor het opheffen van de barrièrewerking. Het is voor fietsers en wandelaars echter niet mogelijk om de stadsrand ten oosten van de N247 te bereiken vanuit het westelijk deel en in tegenovergestelde richting. Om dit wel mogelijk te maken moet er een brug voor fietsers en wandelaars komen over het Noordhollandskanaal. Verder is het belangrijk dat er een goede verbinding vanuit de stadsrand met recreatiegebied het Twiske is. Hiertoe wordt een nieuw stuk fiets-/wandelpad aangelegd richting dit recreatiegebied.

De stedelijke kant van de stadsrand is volgens het stadsrandconcept op een goede manier vormgegeven. Bij de wegen is een duidelijk onderscheid gemaakt in functie, waardoor er een hiërarchisch geheel ontstaat. Vanaf de wijkontsluitingsweg is de wijk naar binnen toe ontsloten via woonerfontsluitingswegen. Tussen de barrière en de bebouwing is een groenstrook ontwikkeld. Deze groenstrook is weliswaar niet zo breed, maar hij kan wel goed gebruikt worden als recreatief object. De groenstructuren in de het stedelijk gebied en het groene gebied ten westen van de woonwijk is goed gemaakt door een tweetal bruggetjes. De koppeling met het landelijk gebied vindt vanuit de woonwijk plaats via de al eerder genoemde fietsverbinding onder de A10 door.

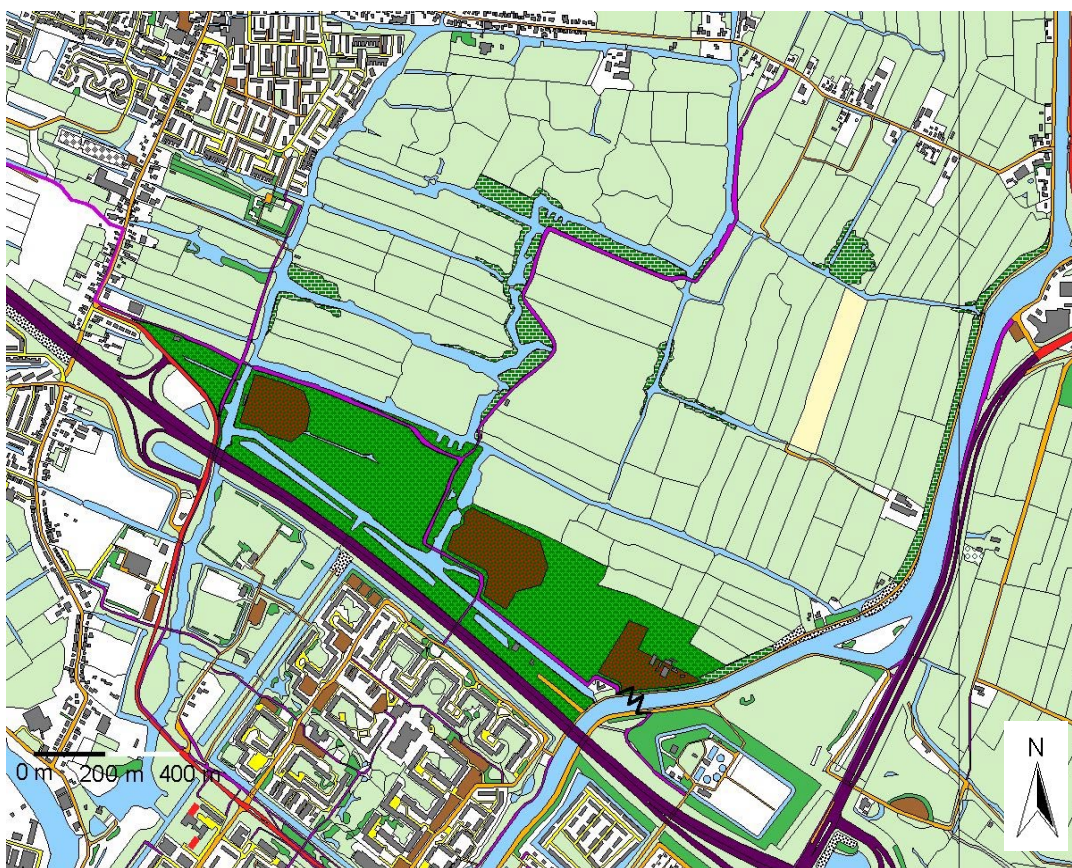


Fig. 7.12 Uitwerking stadsrand Amsterdam Noord (Legenda in bijlage 7)



Fig. 7.13 Onderdoorgang A10

Bestaande onderdoorgang bij de A10 voor fietsers en wandelaars. Het fiets- / wandelpad dat onder de snelweg doorloopt is zowel aangesloten op de infrastructuur in de woonwijk als op het netwerk van fiets- / wandelpaden in het landelijk gebied gecombineerd met landelijke gebruiksfuncties voor de stedeling.

(Legenda in bijlage 7)

7.5 Toetsing

Bij het toepassen van het stadsrandconcept wordt het duidelijk dat er een aantal kanttekeningen te maken zijn. Deze kanttekeningen betekenen echter niet dat het concept niet bruikbaar is. Wanneer er bewust om wordt gegaan met de kanttekeningen kan het concept een waardevol hulpmiddel zijn bij het inrichten van stadsranden. Er zijn echter niet alleen kanttekeningen te maken, er zijn ook een aantal positieve punten van het concept te noemen.

Het concept kan namelijk goed als instrument gebruikt worden om met de inrichting van stadsranden aan het werk te gaan. Problemen die in de stadsrand spelen kunnen snel onderkend worden en vervolgens met behulp van de inrichtingsprincipes opgelost worden. Door te kijken naar hoe de principes terug komen in de verschillende uitgangssituaties uit hoofdstuk 6 kan er snel bekeken worden hoe de principes verder toe te passen in een bepaalde concrete situatie.

De drie stadsranden die in dit hoofdstuk worden bekeken zijn aan de hand van de fysieke kenmerken snel te determineren als een van de uitgangssituaties. Het levert dus geen problemen op om de juiste stadsrand bij de juiste uitgangssituatie te vinden.

Verder blijkt dat wanneer de principes toegepast worden in een concrete situatie er niet een vaststaand plan hoeft te ontstaan. De principes vormen slechts een handleiding aan de hand waarvan problemen onderkend kunnen worden met daaraan gekoppeld een aantal oplossingen. Er zit genoeg vrijheid in het concept om aan te kunnen sluiten bij wensen die betrekking hebben op de specifieke stadsrand. Verder blijkt uit de inrichtingsplannen dat het concept niet hoeft te leiden tot een eenheidsworst van stadsranden. De stadsranden blijven hun eigen karakter houden. Niet iedere stadsrand gaat er hetzelfde uit zien na het toepassen van het concept.

Kanttekeningen

Bij het toepassen van het concept in dit hoofdstuk is de lijn uit het gehele onderzoek voortgezet. De stadsranden zijn bij de uitwerking alleen benaderd vanuit de fysiek-ruimtelijke invalshoek zoals dit is beschreven in paragraaf 2.3. Er is bij het maken van de inrichtingsplannen voor de drie verschillende stadsranden geen rekening gehouden met factoren die buiten deze invalshoek vallen. Er is bijvoorbeeld geen rekening gehouden met gemeentegrenzen, geluidscontouren, bestemmingsplannen, structuurplannen enz. Dit is gedaan om zo te laten zien hoe de inrichtingsprincipes terug komen in een stadsrandsituatie beredeneerd vanuit de ontwikkelingsrichtingen van stadsranden uit hoofdstuk 4. Om tot een daadwerkelijk uit te voeren inrichtingsplan te komen moet echter wel rekening gehouden worden met de factoren die hier buiten beschouwing gelaten zijn.

De gegeven inrichtingsplannen zijn een van de vele mogelijke uitwerkingen. Ze zijn bedoeld om te laten zien hoe de inrichtingsprincipes gebruikt kunnen worden bij het maken van een inrichtingsplan. Bij het toepassen van de principes zijn er keuzes die gemaakt moeten worden om te komen tot een concreet inrichtingsplan. De keuzes zijn voor een deel gebiedsgebonden en voor een deel gebaseerd op de visie van de

plannenmakers. De principes zijn flexibel toegepast, er bestaat dus een zekere vrijheid voor plannenmakers om met dit concept om te gaan.

De principes zijn slechts een handreiking bij het maken van een inrichtingsplan, met de detailuitwerkingen toegevoegd zoals ze er volgens ons uit zouden moeten zien bij het gebruik van het stadsrandconcept. Soms is het niet mogelijk om een principe ruimtelijk vorm te geven. Een voorbeeld hiervan is een bestaand stedelijk gebied zonder groenstructuren. Bij deze stad is het dan namelijk niet mogelijk om de stedelijke en de landelijk groengebieden met elkaar te verbinden. Ook hieruit blijkt dat de principes slechts een handreiking bieden voor het maken van een inrichtingsplan.

Op het moment dat er een inrichtingsplan gemaakt is aan de hand van de principes blijft het moeilijk om te zeggen of er wel of geen draagvlak voor het gebied zal ontstaan. Er wordt gesteld dat er draagvlak ontstaat wanneer een inrichtingsplan voor een stadsrand gemaakt wordt aan de hand van de inrichtingsprincipes, maar of dit draagvlak daadwerkelijk ontstaat is en blijft een vraag voor de toekomst. Het inschatten van het wel of niet ontstaan van draagvlak zou onderwerp kunnen zijn voor een vervolgonderzoek. Dit onderzoek zou dan door middel van interviews en enquêtes een reëler beeld moeten schetsen van het wel of niet ontstaan van het draagvlak door het toepassen van de inrichtingsprincipes. Het wel of niet ontstaan van draagvlak is door ons gebaseerd op het zo veel mogelijk rekening houden met wensen vanuit sectoren en vanuit de algemene wensen ten aanzien van ruimtelijke ordening.

8 Evaluatie

Dit hoofdstuk geeft een terugblik en beschouwing op het gehele onderzoek. Het hoofdstuk is opgebouwd uit een drietal paragrafen. Eerst komen in paragraaf 8.1 de conclusies van dit onderzoek aan de orde, waarmee antwoorden worden gegeven op de vier onderzoeksvragen uit paragraaf 1.4. In paragraaf 8.2 volgen enkele kanttekeningen bij het onderzoek en tenslotte worden in paragraaf 8.3 aanbevelingen gedaan over hoe verder om te gaan met het ontwikkelde concept en onderzoek als geheel.

8.1 Conclusies

Aan het begin van dit onderzoek werd in paragraaf 1.2 het probleem gesteld dat vanwege het ontbreken van een ruimtelijke uitwerking voor de stadsrand vanuit het nationaal beleid de inrichting van die stadsrand ongestuurd blijft. Hieruit is het doel van dit onderzoek voortgekomen, namelijk: “Het ontwikkelen van een inrichtingsconcept voor stadsranden binnen stedelijke netwerken dat in alle stadsrandsituaties toepasbaar is.”

Het ontwikkelde concept geeft deze ruimtelijke detailuitwerking voor het raakvlak van stad en land.

Van groot belang voor de stadsrand, maar ook voor stedelijke netwerken in het algemeen, is de doelstelling: “Het voorkomen dat de verstedelijkte ruimte de vorm aanneemt van een uitdijende, amorfe massa steen”.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden in drie opeenvolgende stappen; analyse historische ontwikkelingen, conceptontwikkeling, concept-toetsing, ieder van deze drie stappen werd voorafgegaan door een of twee onderzoeksvragen. De vier onderzoeksvragen die in paragraaf 1.4 zijn gesteld zullen hier behandeld worden, waarbij de bevindingen uit het onderzoek kort neergezet worden. Daarnaast zal er een terugblik gegeven worden op de theoretische en beleidsmatige achtergronden.

1. Hoe heeft de ruimtelijke ontwikkeling van de stadsrand in de afgelopen 150 jaar plaatsgevonden?

Stadsranden ontwikkelen zich veelal volgens een vast patroon van een scherp gemengde rand naar uiteindelijk een hard stedelijke rand (figuur 4.10). Hierbij zijn een aantal stappen te onderscheiden met verschillende tussenvormen. De hard stedelijke rand die bestaat uit een afgesloten stedelijk geheel dat tegen een barrière voor verdere verstedelijking aanligt, is een eindtoestand en is een (relatief) stabiele situatie aan de rand van de stad.

Een tweede situatie waarin er sprake is van een relatief stabiele stadsrandsituatie, is bij een diffuse zone. In een dergelijke zone liggen stadsrandfuncties dicht bij elkaar.

Het gebied wordt benut door een groot aantal mensen en daardoor is er draagvlak aanwezig voor de zone. Uit de analyse stadsrandontwikkelingen is gebleken dat op plaatsen waar een diffuse zone aanwezig is, deze vaak lange tijd op dezelfde plaats blijft liggen ondanks een hoge ruimtedruk uit omringende stedelijke gebieden.

Infrastructuur heeft een sterk sturende werking op stedelijke ontwikkeling en dus op de ontwikkeling van stadsranden. Hierbij moet onderscheid gemaakt worden tussen radiale en tangentiële infrastructuur. Tangentiële infrastructuur heeft vaak een remmende werking op stedelijke ontwikkeling en vormt een barrière voor verdere uitbreiding van het stedelijk gebied. Radiale infrastructuur levert daarentegen juist een bijdrage aan verdere verstedelijking. Langs radiale infrastructuur vindt vaak stedelijke uitbreiding plaats.

Leren van feitelijke ontwikkelingen, dus het terug kijken naar het verleden en daarbij naar het door de jaren heen gevoerde beleid betrekken is zinvol gebleken bij het begrijpen van stadsranden. Het geeft een kijk op de ruimtelijke problematiek van stadsranden van waaruit mogelijke oplossingen ontwikkeld kunnen worden. Daarnaast geeft het enig inzicht in de uitwerking van beleid.

2. Aan welke voorwaarden moet een ruimtelijk inrichtingsconcept voor de stadsrand voldoen?

Om een algemeen toepasbaar concept te ontwikkelen voor stadsranden moet het concept aan een aantal voorwaarden voldoen. Dit zijn allereerst de voorwaarden die in het algemeen aan een ruimtelijk planvormingsconcept worden gesteld. Verder zijn er de historische ontwikkelingen, de sectorwensen, het beleid op het gebied van ruimtelijke ordening en de theorieën op dit gebied. Door met al deze voorwaarden rekening te houden ontstaat er een goed planvormingsconcept dat algemeen toepasbaar is.

Een zo breed mogelijk gedragen concept ontstaat door verschillende benaderingen te combineren en elementen uit verschillende discoursen samen te nemen. Door de gemaakte combinaties van de netwerkgerichte discoursen is er een benadering ontstaan van waaruit concreet invulling gegeven kan worden aan het concept stedelijke netwerken.

3. Hoe ziet een ruimtelijk concept voor de stadsrand er uit, zodat het een goede ruimtelijke uitwerking van het concept stedelijke netwerken uit de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening wordt gegeven, binnen de algemene denkbeelden uit de Vijfde Nota ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit?

De stadsrand wordt ontworpen aan de hand van een aantal principes die het voorkomen van het aaneengroeien van steden waarborgen, hetgeen een van de belangrijkste doelstellingen is van het concept stedelijke netwerken. Het concept is dus een detailuitwerking van het voorgestelde nationale beleid en kan als verlengstuk daarvan gezien worden. Om aan de doelstellingen te voldoen dienen de principes te zorgen voor maatschappelijk draagvlak voor de gehele stadsrand. Uit de analyse van stadsrandontwikkelingen is gebleken dat wanneer een gebied een zekere

gebruikswaarde heeft, zoals bij de diffuse zone, dit gebied gevrijwaard blijft van verdere stedelijke ontwikkeling.

De stadsrand wordt als een zo lang mogelijke ontworpen harde stadsrand vorm gegeven. De harde rand moet gevormd worden door een groene barrière met daarin gelegen landelijke gebruiksfuncties voor de stedeling.

Het landelijk en het stedelijk gebied worden aan elkaar gekoppeld door een groen/blauw/recreatieve verbinding die vanuit de stad door de rand het landelijk gebied in loopt.

Deze verbinding is gekoppeld aan eventueel nieuw aan te leggen landschappelijke structurelementen. Dit geheel levert een zekere gebruikswaarde van de stadsrand en het landelijk gebied voor de stedeling op en zorgt daarmee voor het benodigde draagvlak voor de stadsrand om het landelijk gebied in het stedelijk netwerk open te houden. Om niet alleen draagvlak te hebben voor het overgangsgedebied van stad naar land, maar ook voor het landelijk gebied is het noodzakelijk dat dit gebied in dienst komt te staan van de stad en dus gaat functioneren als stedelijk uitloopgebied.

Infrastructuur biedt mogelijkheden om stedelijke groei te sturen. Er moet selectief met aansluitingspunten van infrastructuur om worden gegaan en daarbij wordt aandacht besteed aan hiërarchie van infrastructuur, zodat functies aan een bijpassend schaalniveau van infrastructuur gevestigd zijn. Door niet overal aansluitingen te maken van het lokale / regionale netwerk op het regionale / nationale netwerk en van twee vormen van infrastructuur op elkaar, zoals een spoorlijn met een weg, worden selectief mogelijkheden geboden voor stedelijke ontwikkeling langs het hoofdinfrastructuur netwerk. Steden moeten van binnen uit ontsloten worden middels een hiërarchisch infrastructuursysteem, beginnend bij een stadsontsluitingsweg die is aangesloten op het hoofdwegennet tot een woonerfontsluitingsweg op het laagste niveau. Verbindingen tussen stedelijke kernen moeten daarbij puur als verbinding tussen kernen dienen en niet aansluiten op het onderliggende landelijk gebied.

4. Hoe goed is het ontwikkelde stadsrandconcept bruikbaar bij het maken van concrete inrichtingsplannen voor stadsranden?

In de drie gekozen stadsrandsituaties blijkt het ontwikkelde concept biedt een goede handleiding te bieden om stadsranden in te richten. Daarbij kunnen bouwbehoeften en verhoging van de gebruikswaarde van de resterende open ruimte uitstekend worden gecombineerd. Om tot een goede toepassing te komen, waarbij rekening gehouden wordt met identiteit is een goede gebiedsanalyse noodzakelijk. Principes kunnen dan flexibel op iedere situatie toegepast worden.

Het toepassen van de principes die samen het concept vormen kan op meerdere manieren en dus is er nog veel ontwerpvrijheid over voor ontwerpers en stedenbouwers indien zij met dit concept aan het werk gaan. Deze ontwerpvrijheid geeft vele mogelijkheden om niet iedere stadsrand er hetzelfde uit te gaan laten zien

en toch te voldoen aan de doelstellingen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit en het voorkomen van het aan elkaar groeien van steden.

In paragraaf 7.5 is al verder toegelicht wat de bevindingen zijn ten aanzien van het toepassen van het ontwikkelde stadsrandconcept in concrete situaties.

8.2 Kanttekeningen

De inrichtingsopgave van planning stond centraal in dit onderzoek en niet de stuuropgave (paragraaf 2.1.1). Om draagvlak te creëren voor de nieuwe inrichtingssituatie is het van belang dat er zeker ook aandacht wordt besteed aan de stuuropgave. Het feitelijk maatschappelijk draagvlak, bijvoorbeeld voor de drie gebiedsuitwerkingen, was voor ons geen onderwerp van studie. Door middel van interactieve planning, planning waarbij betrokkenen kunnen en mogen meedenken, wordt het draagvlak voor het plan verhoogd. Mensen vinden dan niet alleen de inrichtingssituatie mooi en bruikbaar, maar ook het plan beschouwen ze als iets van zichzelf.

Dit onderzoek is gevoerd vanuit een visuele, fysiek ruimtelijke invalshoek. Met betrekking tot de stadsrandontwikkelingen zijn er ook andere oorzaken te noemen van niet visueel, fysiek ruimtelijke aard die van invloed zijn, bijvoorbeeld wettelijke bescherming van een gebied (cultuurhistorie). Bij een praktische en realistische toepassing van het concept is het niet mogelijk om alleen de visueel, fysiek ruimtelijke benadering aan te houden, er moet ook rekening gehouden worden met overige, niet-ruimtelijke factoren en met beleid.

Niet alle werkelijke situaties zijn even makkelijk in te passen in de elf onderscheiden uitgangssituaties. Door de situatie in te delen bij de meest bijpassende uitgangssituaties kunnen combinaties gemaakt worden van oplossingsmaatregelen.

In het concept wordt uitgegaan van een harde stadsrand als de gewenste situatie. Er moet echter wel rekening mee worden gehouden dat er nog behoefte is aan stedelijke uitbreiding. Harde randen moeten dan ook niet direct grenzend aan iedere bestaande rand van de stad ontwikkeld worden, er moet rekening gehouden worden met waar de stadsrand in de toekomst moet komen te liggen. Die toekomstige rand moet dan een harde stadsrand zijn. De harde rand wordt verder aan de landelijke kant vormgegeven door het plaatsen van landelijke gebruiksfuncties voor de stedeling in dit gebied. Of er wel zo veel vraag naar landelijke gebruiksfuncties is, blijft een onzekerheid.

Voor kanttekeningen ten aanzien van het toepassen van de principes wordt verwezen naar paragraaf 7.5 waarin de toetsing van het concept aan de orde is gesteld.

8.3 Aanbevelingen

Gebleken is dat een analyse van ontwikkelingen en het leren van ruimtelijke processen uit het verleden uiterst zinvol is. Aan te bevelen is om een dergelijke analyse toe te passen in overig ruimtelijk onderzoek. Er moet wel bijgezegd worden dat dezeniet in de plaats kan treden van andere analyses van bijvoorbeeld de huidige fysieke omgeving en de actoren die aanwezig zijn in een gebied. Een combinatie van analyses blijft nodig om een goed totaal overzicht te krijgen van wat er allemaal speelt.

Door bij het toepassen van het concept in concrete situaties een combinatie te maken met beleid op nationaal, regionaal en lokaal niveau, wordt het geheel samen een sterk instrument om stedelijke uitbreiding te sturen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een combinatie van het voorgestelde contourenbeleid uit de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en het ontwikkelde concept. De rode contour zou dan met behulp van het stadsrandconcept vormgegeven kunnen worden. Bij het toepassen van het concept moet er daarnaast aandacht besteed worden aan de stuuropgave van planning. Door communicatie met actoren wordt het draagvlak voor het uiteindelijke plan behoorlijk hoger. De combinatie van beleid met het stadsrandconcept (ontwikkeld vanuit een visueel, fysiek ruimtelijke insteek) en interactieve planvorming zorgt voor een zeer integrale aanpak binnen de ruimtelijke planning. Het is zeer gewenst de combinatie met beleid en interactieve planvorming te maken bij het gebruik van het stadsrandconcept. Hierbij kan het concept als leidraad en communicatiemiddel gebruikt worden.

Het concept biedt vele mogelijkheden voor ontwerpers en architecten om stadsranden vorm te geven en verdere detailuitwerkingen te maken. Ontwerpers en architecten kunnen het concept gebruiken als een handleiding voor het uiteindelijke ontwerp. Na een aantal van deze exercities zou er een terugkoppeling gemaakt moeten worden naar het stadsrandconcept om te kijken of het concept te veel vrijheden, dan wel te veel restricties op legt aan de ontwerpers.

Nawoord

Het uitgangspunt voor dit onderzoek is het verschijnen van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, eerst PKB1 en daarna tijdens het dit onderzoek PKB2 en 3. Door recente ontwikkelingen op politiek gebied is niet meer zo zeker of de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening ooit van kracht zal worden. Het nieuwe kabinet is een kabinet waar de wind uit een andere hoek waait, dit na 8 jaar Paars. Het krijgt er steeds meer de schijn van dat samen met veel van de denkbeelden van het oude paarse kabinet, de Vijfde Nota richting de prullenbak zal worden verwezen.

Het eventuele verdwijnen van de Vijfde Nota Ruimtelijk Ordening betekent echter niet dat de resultaten van dit onderzoek niet meer bruikbaar zijn. De resultaten zijn weliswaar gebaseerd op deze nota, maar denkbeelden uit de nota zullen ook in een nieuwe nota weer terugkomen. Algemene denkbeelden ten aanzien van ruimtelijke ordening, welke de basis zijn voor een nota ruimtelijke ordening, verdwijnen namelijk niet wanneer een nota verdwijnt. Ook omdat het stadsrandconcept gebaseerd is op een historische analyse en op wensen vanuit sectoren, welke beide los staan van beleid, zal het in de toekomst een bruikbare handreiking blijven voor het inrichten van stadsranden.

Literatuurlijst

Alterra en IKC natuurbeheer. Kwaliteit door verbinden, waarom, waar en hoe? Wageningen, 2000

Berg, L. van den. Resultaten van verkenningen bij Tilburg en Zoetermeer: Hoe word je stadsboer? Groen, April 2001

Berg, L. van den. et.al. Boeren met meer zicht op de stad? Een verkenning met een negental boeren en tuinders in het gebied “Zoetermeer-Zuidplas” van hun mogelijkheden met stadslandbouw. Alterra. Wageningen, 2000

Beunen, R. Het langzame net versnellen. Aandachtspunten voor de realisatie van het langzame netwerk. Alterra. Wageningen, 2000

Boelens, L. Nederland Netwerkenland. Een inventarisatie van de nieuwe condities van planologie en stedenbouw. Rotterdam, 2000

Boer, J.H. de. et.al. Landschapsplanning in de stadsrand, een leidraad voor onderzoek en planvorming. Rijksinstituut voor onderzoek in de bos- en landschapsbouw “De Dorschkamp”. Rapportnr. 460. Wageningen, 1986

Brouwer, J. et.al. Ruimte vraag wonen, werken en voorzieningen. Verkenning 2000-2030 voor de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. Delft, 2001

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Maandstatistiek van de Bevolking, 1999

Centraal Plan Bureau (CPB). 112, Bedrijfslocatiemonitor regionale verkenningen 2010-2020: in gesprek met de regio's. 1999

Coeterier, J.F. Schöne, M.B. Natuur als leefomgeving. Struinen en landschapsbeleving. Reeks operatie boomhut nummer 5. DLO-Staring Centrum. Wageningen, 1999

Colenbrander, B. Het stedelijk netwerk als ontwerp opgave. De crux van de nota. Stedenbouw en ruimtelijke ordening, Nr. 2. 2001

Coolen et. al. Provinciaal Economische Visie: Naar een duurzame en vitale economie. 2001

CROW. Woonomgeving en verkeersruimte. Omgevingskwaliteit als uitgangspunt bij het verkeersontwerp van nieuwe woonwijken. Platform voor duurzaam stadsverkeer. 1998

Draaisma, J. et. al. Waterland, ecologische landbouwtuin van Amsterdam, Planologische discussiebijdragen. Deel 1. 1999

- DRO Amsterdam. Stadsrand, inventarisatie en probleemverkenning. Amsterdam 1986
- Harms, W.B. Ecologische infrastructuur en bosontwikkeling in de Randstad. Rijksinstituut voor onderzoek in de bos- en landschapsbouw. De Dorschkamp, Rapportnr. 484. Wageningen, 1987
- Hidding, M.C. Planning voor stad en land. 1997
- Hidding, M.C. et.al. Stad en land. Een programma voor fundamenteel-strategisch onderzoek. Nationale Raad voor Landbouwkundig onderzoek. Nr. 98/17. Den Haag, 1998
- Hidding, M.C. Kleefmann, F. Het facetbegrip in de ruimtelijke planning. Stedebouw en Ruimtelijke Ordening (70)4. 1989
- IKC Natuurbeheer. Handboek natuurdoeltypen in Nederland. Wageningen, 1995
- Jansen, J. et.al. Levende stad. Het vergeten knooppunt, over de relatie dagindeling het concept netwerkstad. Uit: Tien essays over netwerkverstedelijking. VROM, december 2001
- Jansen, M. en Den Held, Verbindingszones voor recreatie en natuur. Een ideeënboek voor combinatie en inrichting van ecologische- en recreatieve netwerken. WIRO, 1995
- Jókövi, E.M. Schöne, M.B. Wensen voor recreatie. Inventarisatie van recreatieve wensen en gedrag in Nederland met behulp van recreatie beelden. DLO-Staringcentrum Wageningen, 1998
- Lucas, P. en Oort, G. van. Dynamiek in een stadsrandzone. Werken en wonen in de stadsrandzone van de agglomeratie Utrecht. Nederlandse Geografische Studies. 1992
- Maren, E.N. van. en Zeeuw, P.H. de. De overgang stad-land. Planvorming en ontwerp in het landelijk gebied onder stedelijke invloed. Directie bos- en landschapsbouw. Utrecht, 1990
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (LNV), Ministerie van Verkeer ruimtelijke ordening en milieu (VROM). Grote Stedenbeleid en Groenimpuls groen in en om de stad. 1999
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (LNV). Visie stadslandschappen, Themanummer 5, Stadslandbouw. 1995
- Ministerie van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid (MVB). Nota inzake de ruimtelijke ordening in Nederland. 's Gravenhage, 1960 (Eerste nota ruimtelijke ordening)

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (MVRO). Tweede nota over de ruimtelijke ordening in Nederland. 's Gravenhage, 1967

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (MVRO). Derde nota over de ruimtelijke ordening. Deel 1. Oriënteringsnota. 's Gravenhage, 1979

Ministerie van Verkeer Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM). Ruimte maken, ruimte delen. Vijfde Nota over de ruimtelijke ordening 2000 / 2020. PKB 1. Den Haag, 2001

Ministerie van Verkeer Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM). Ruimte maken, ruimte delen. Vijfde nota over de ruimtelijk ordening 2000 / 2020. PKB3 / PKB2. Den Haag, 2002

Ministerie van Verkeer Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Vierde Nota over de ruimtelijke ordening. Samenvatting regeringsbeslissing. 's Gravenhage, 1989

Ministerie van Verkeer Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Vierde Nota over de ruimtelijke ordening extra Deel III, kabinetsstandpunt. 's Gravenhage, 1991

Ministerie van Verkeer Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Wonen op Niveau. De markt vraag voor VINEX-locaties in de randstad gepeild. Delft, 1994

Natuurbeschermingsraad. Op de Grens van stad en land. Advies over natuur en landschap in stadsrandgebieden. 1993

NRC Handelsblad. "We moeten weer strakker leiding gaan geven." Minister Pronk over de wildgroei van bedrijven langs de snelweg. Januari 1999

Peters, R. en Boer, J.H. de. Landschapsplanning in de stadsrand. Een onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden van de ruimtelijk kwaliteiten van het stadsrandgebied tussen Haarlem en Amsterdam. Rijksinstituut voor onderzoek in de bos- en landschapsbouw "De Dorschkamp". Rapportnr. 380. Wageningen, 1984

Ploeger, B. et. al. Recreatie in stadslandschappen. De invloed van omgevingskenmerken op de gebiedskeuze voor recreatief fietsen en wandelen. Alterra-rapport 157. Wageningen, 2000

Riet, A. van de. Een appeltje voor de dorst. Een case studie naar de mogelijkheden voor stadslandbouw in het Land over de Waal. DLO- Staring Centrum, 1995

Raad voor het Milieu- en Natuuronderzoek (RMNO). Institutionele veranderingen in de nutssectoren: kansen voor natuur en milieu. RMNO nummer 146. Rijswijk, 2000

Rijksplanologische Dienst (RPD). Visie Ecopolis en de strategie van de twee netwerken. Den Haag, 1996

Rijksplanologische Dienst (RPD). Kiezen voor bewegingsruimte. Eindrapport Ruimpad project RPD, Den Haag, 1997

Theunissen, A. Planning op basis van stromen en netwerken. Een verkenning naar nieuwe concepten voor regionale planning. Doctoraalscriptie Landbouwniversiteit Wageningen.

Wageningen, 1997

Tjallingii, S.P. Ecologisch verantwoorde ontwikkeling. Studie in opdracht van de RPD, in samenwerking met het Directoraat Generaal Milieubeheer en de gemeenten Breda, Dordrecht en Zwolle. IBN-DLO, 1992

Tjallingii, S.P. Ecological conditions. Strategies and structures in environmental planning. DLO Institute for Forestry and Nature Research. Wageningen, 1996

Vromraad. Corridors in balans: van ongeplande corridorvorming naar geplande corridorontwikkeling. Advies 011. 1999

Vromraad. Kwaliteit in ontwikkeling: uitwerking stedelijke netwerken, contouren en instrumenten. Vervolgadvies over de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. Advies 029. 2001

Wassenberg, F.A.G. Wonen op niveau: de marktvraag voor VINEX-locaties in de Randstad gepeild. Ministerie van VROM. Den Haag, 1994

Witsen, P.P. Zonneveld, W. Planconcepten voor stad en economie. Balkanisering in conceptenland? Stedebouw & Ruimtelijke Ordening, nr. 2. 1996

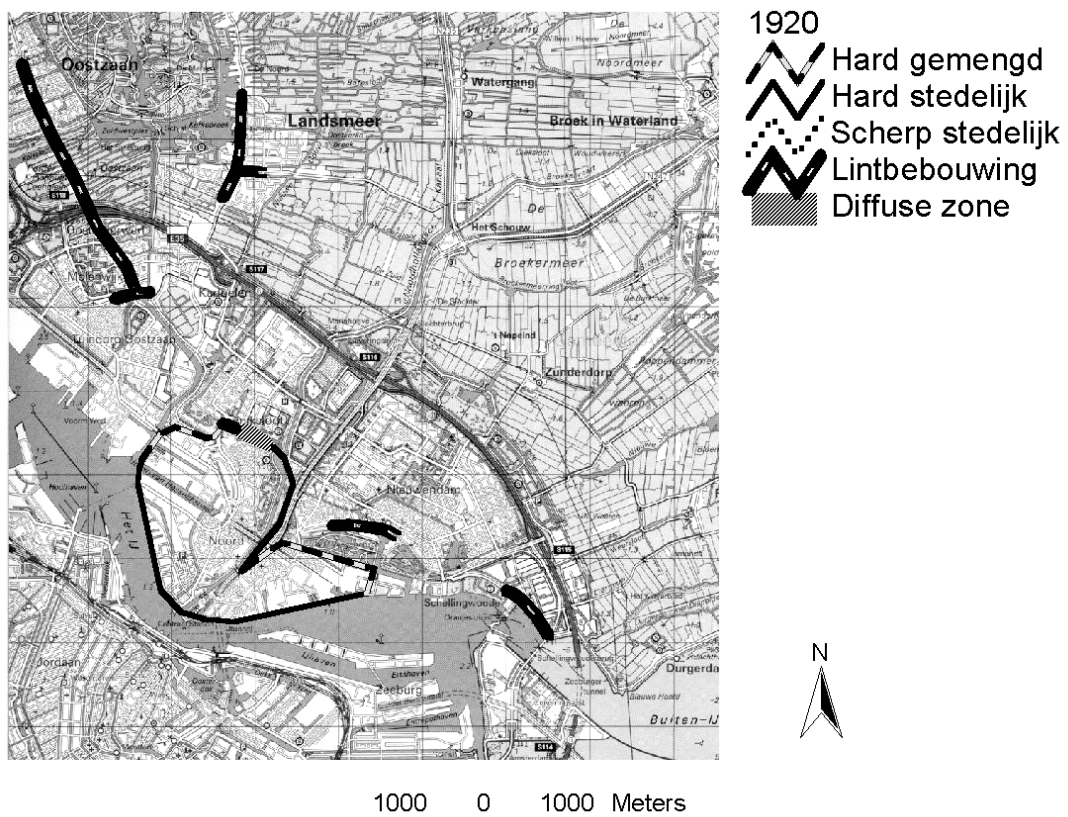
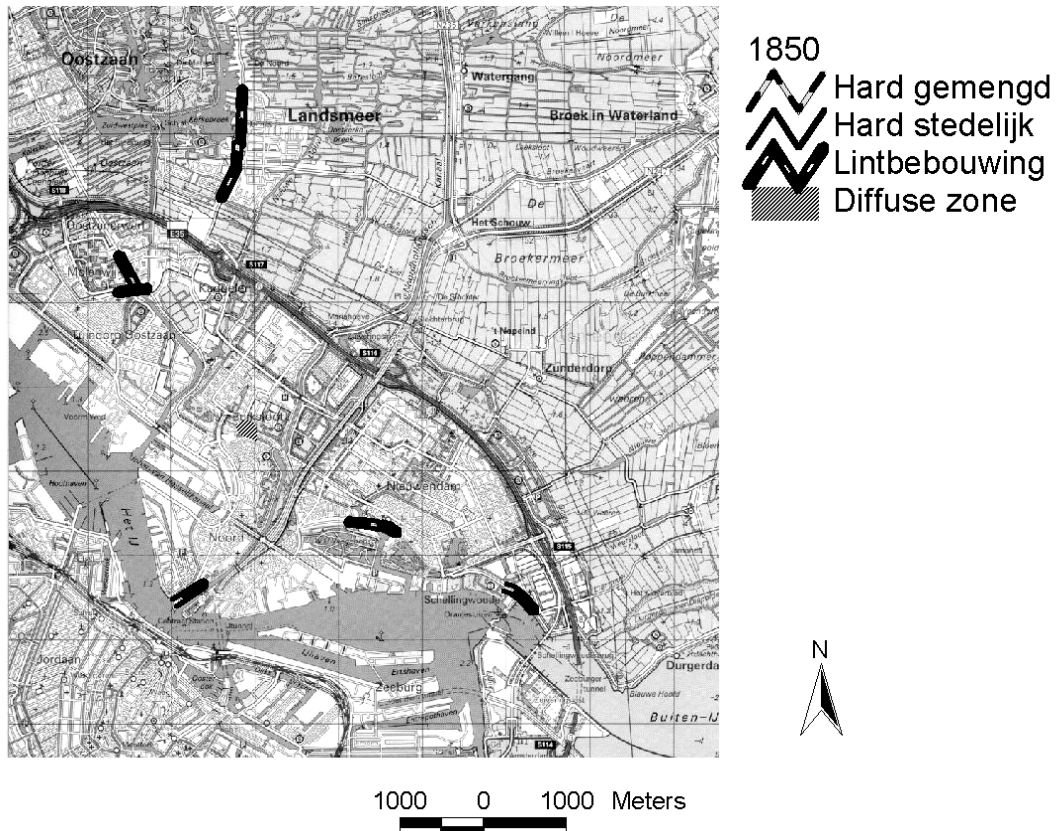
Zonneveld, W. Conceptvorming in de ruimtelijk planning. Patronen en processen. Planologische studies 9A. Amsterdam, 1991 (A)

Zonneveld, W. Conceptvorming in de ruimtelijke planning. Encyclopedie van planconcepten. Planologische studies 9B. Amsterdam, 1991 (B)

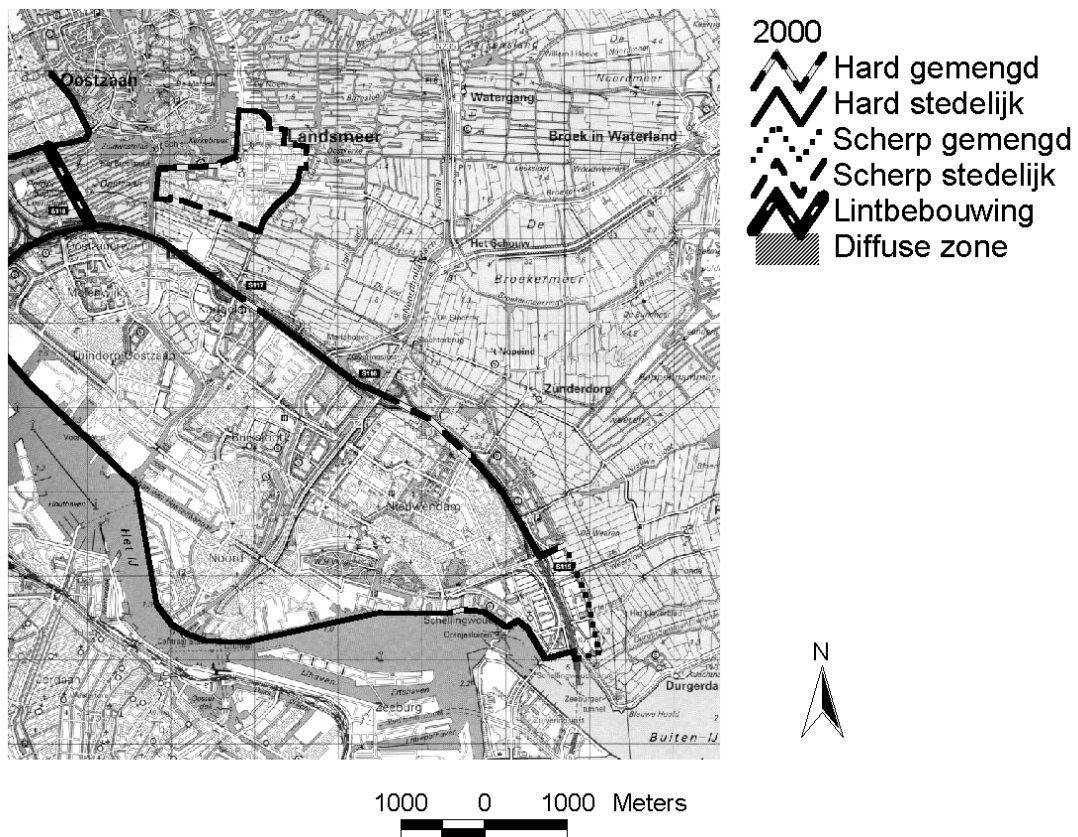
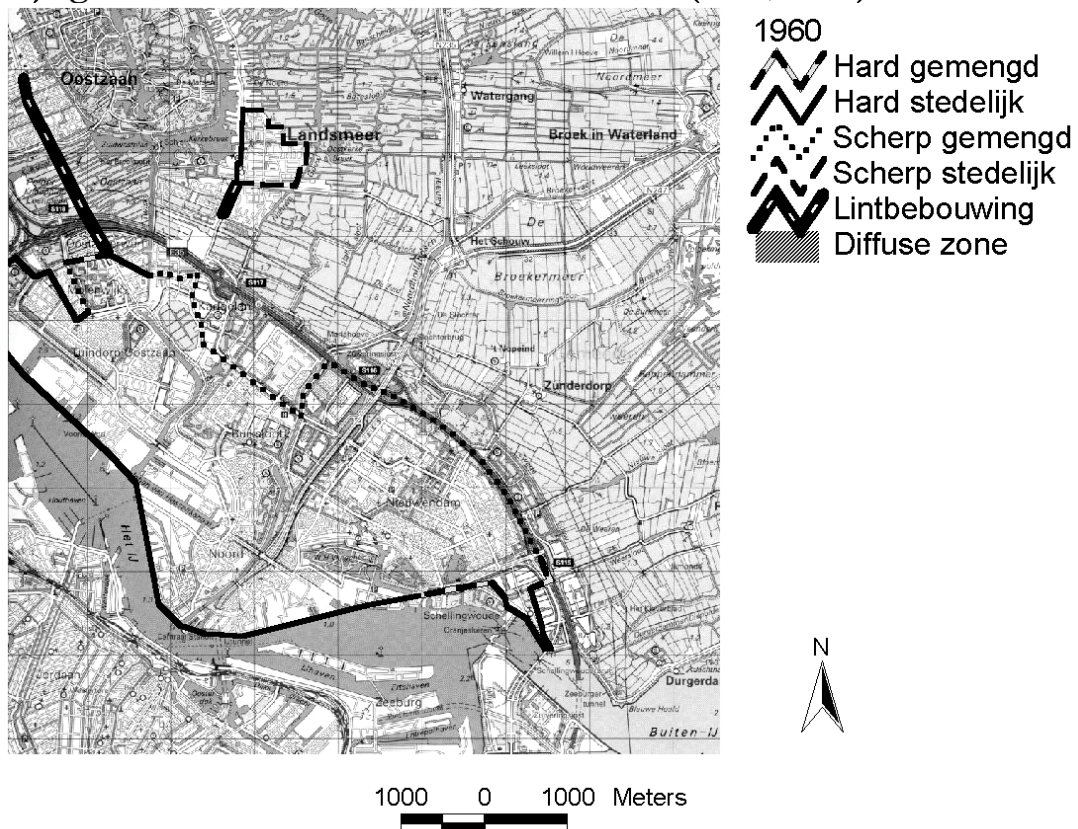
www.stipo.nl. Kwalitatief hoogwaardige bedrijventerreinen. Geen luxe, maar noodzaak.

Mei 2002

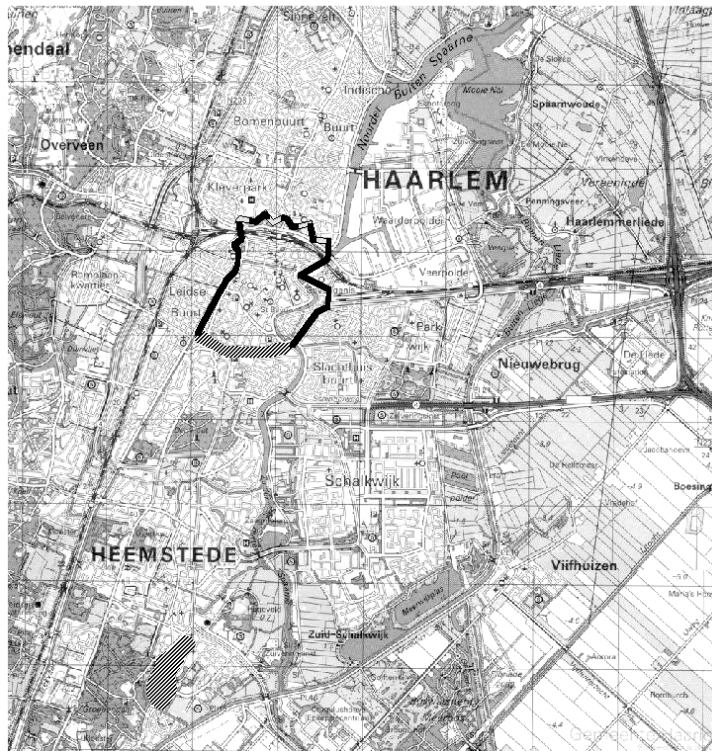
Bijlage 1 A. Stadsranden Amsterdam Noord (1850, 1920)



Bijlage 1B. Stadsranden Amsterdam Noord (1960, 2000)



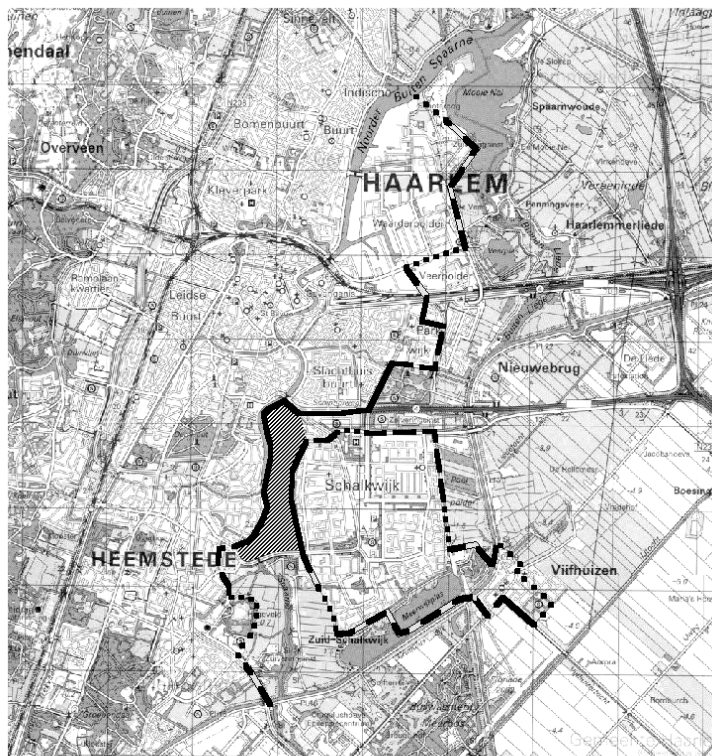
Bijlage 2A. Stadsranden Haarlem (1850, 1920)



- 1850
- Hard gemengd
 - Hard stedelijk
 - Lintbebouwing
 - Diffuse zone



1000 0 1000 Meters

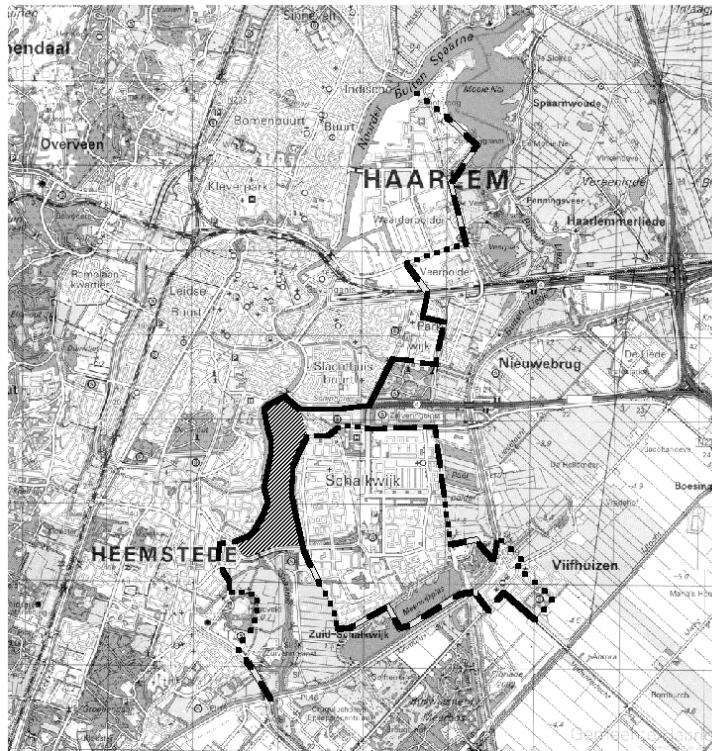


- 1920
- Hard gemengd
 - Hard stedelijk
 - Scherp gemengd
 - Scherp stedelijk
 - Lintbebouwing
 - Diffuse zone



1000 0 1000 Meters

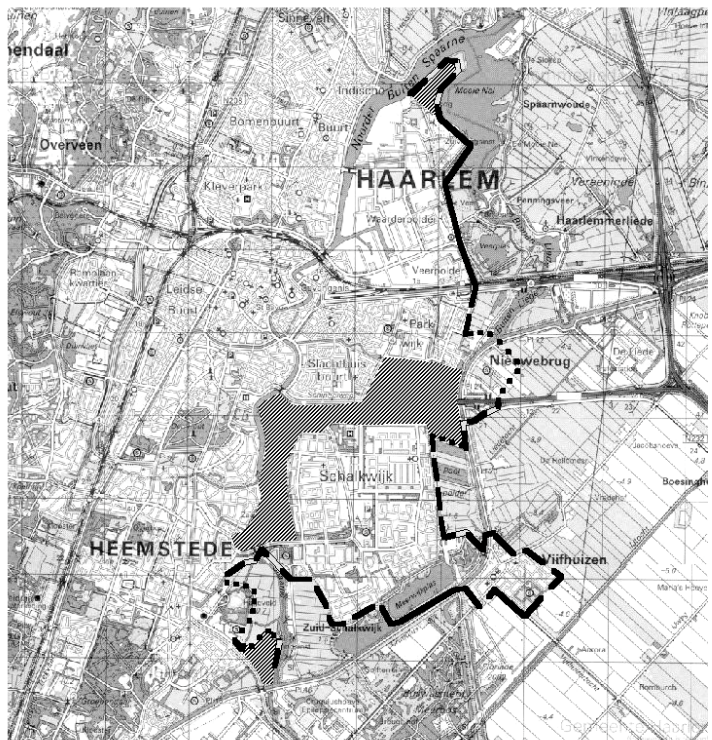
Bijlage 2B. Stadsranden Haarlem (1960, 2000)



- 1960
- Hard gemengd
 - Hard stedelijk
 - Scherp gemengd
 - Scherp stedelijk
 - Lintbebouwing
 - Diffuse zone



1000 0 1000 Meters

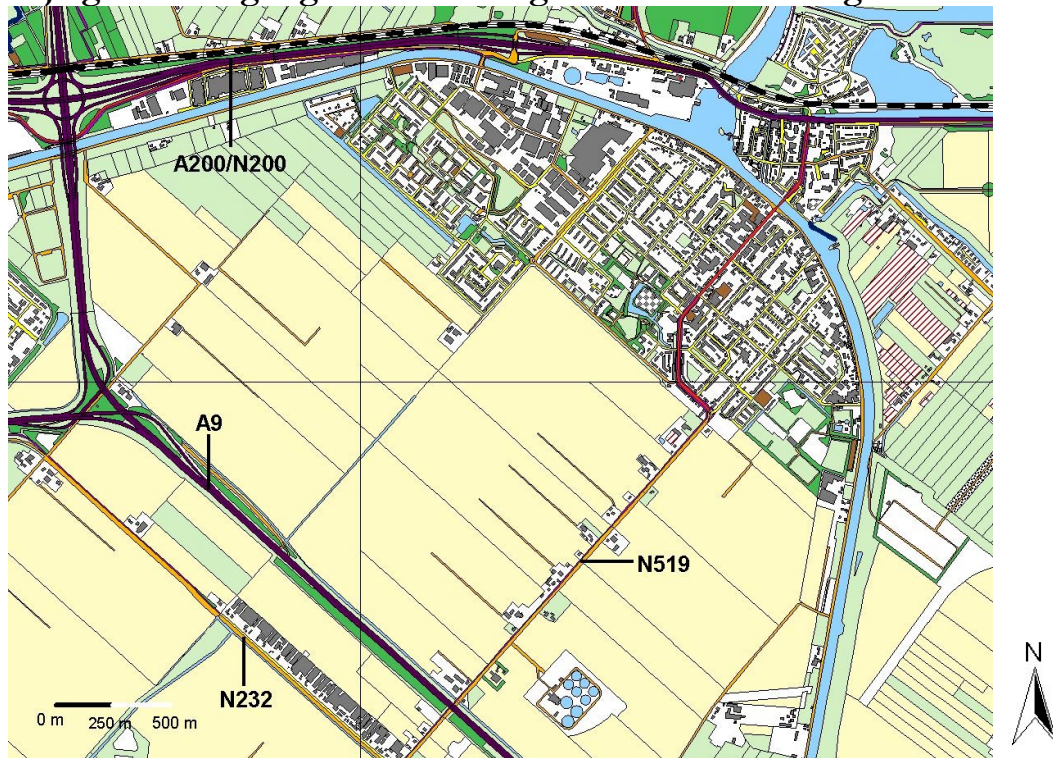


- 2000
- Hard gemengd
 - Hard stedelijk
 - Scherp gemengd
 - Scherp stedelijk
 - Lintbebouwing
 - Diffuse zone

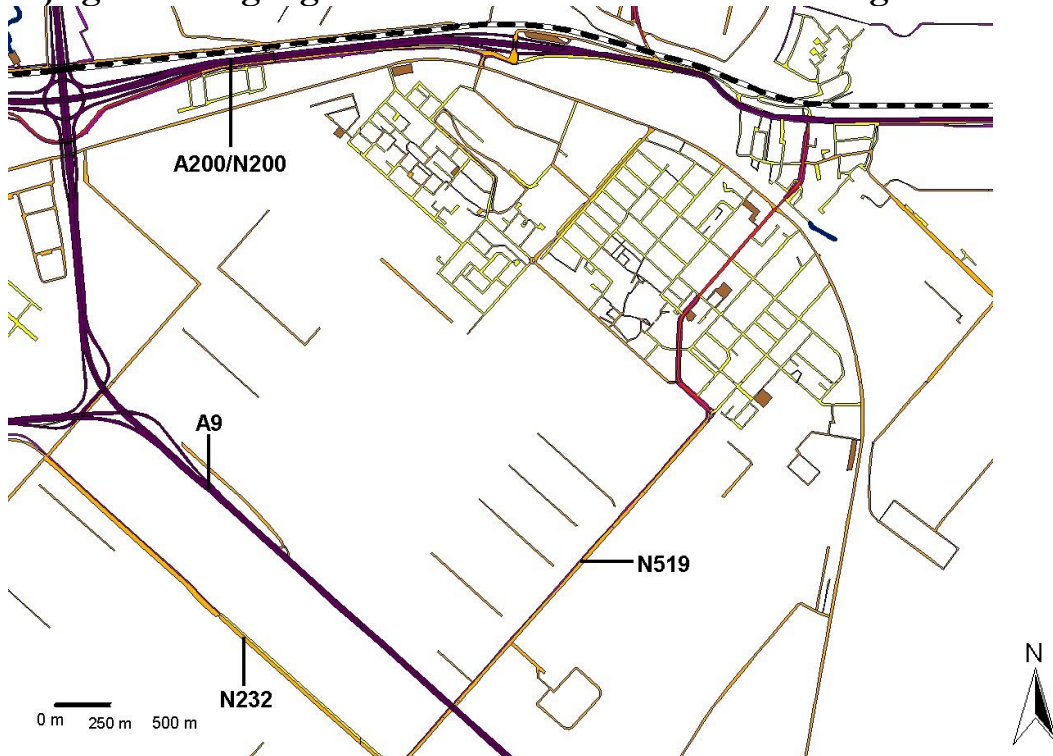


1000 0 1000 Meters

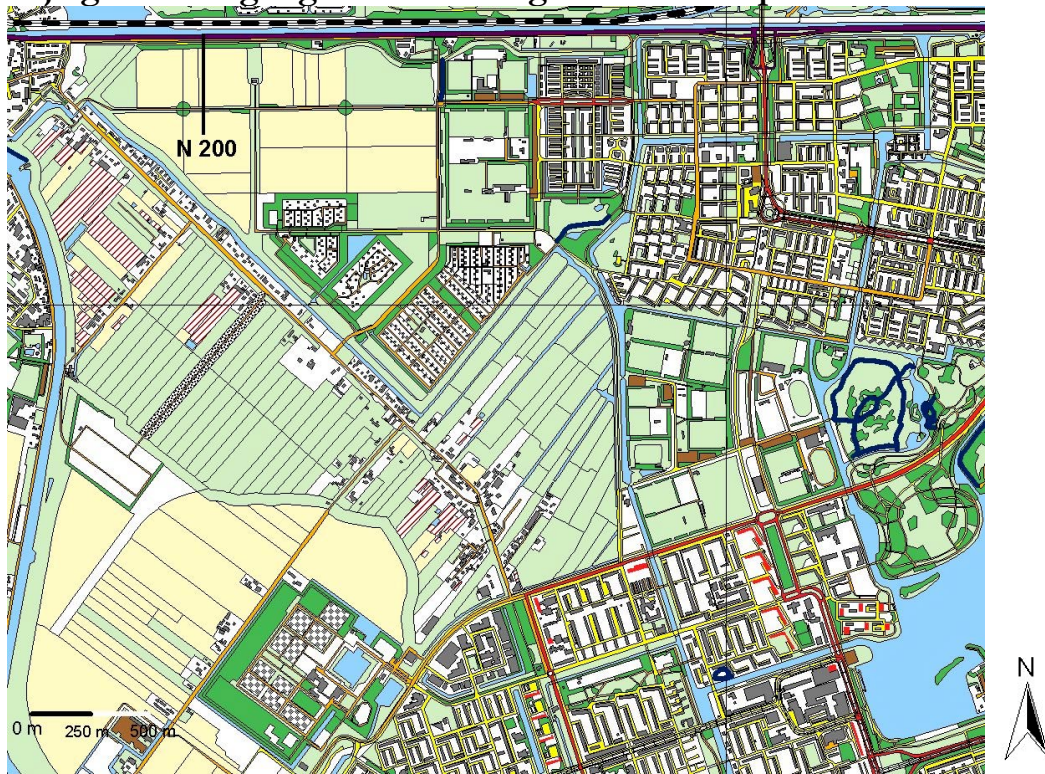
Bijlage 3A. Uitgangssituatie landgebruik Zwanenburg



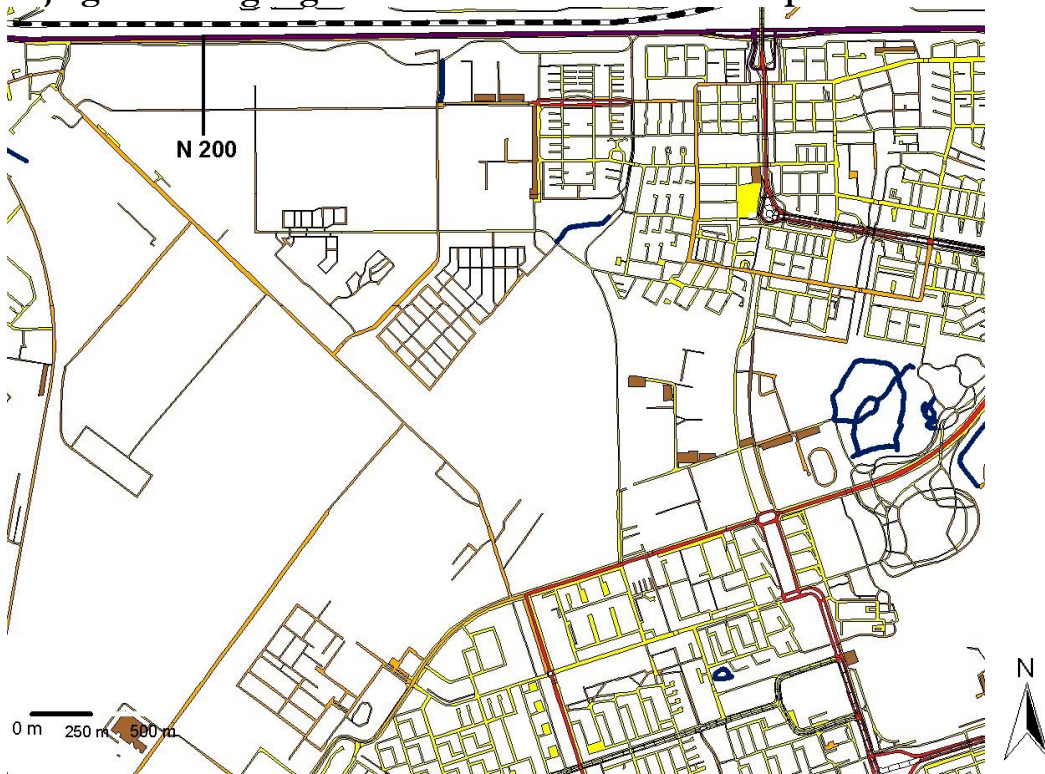
Bijlage 3B. Uitgangssituatie infrastructuur Zwanenburg



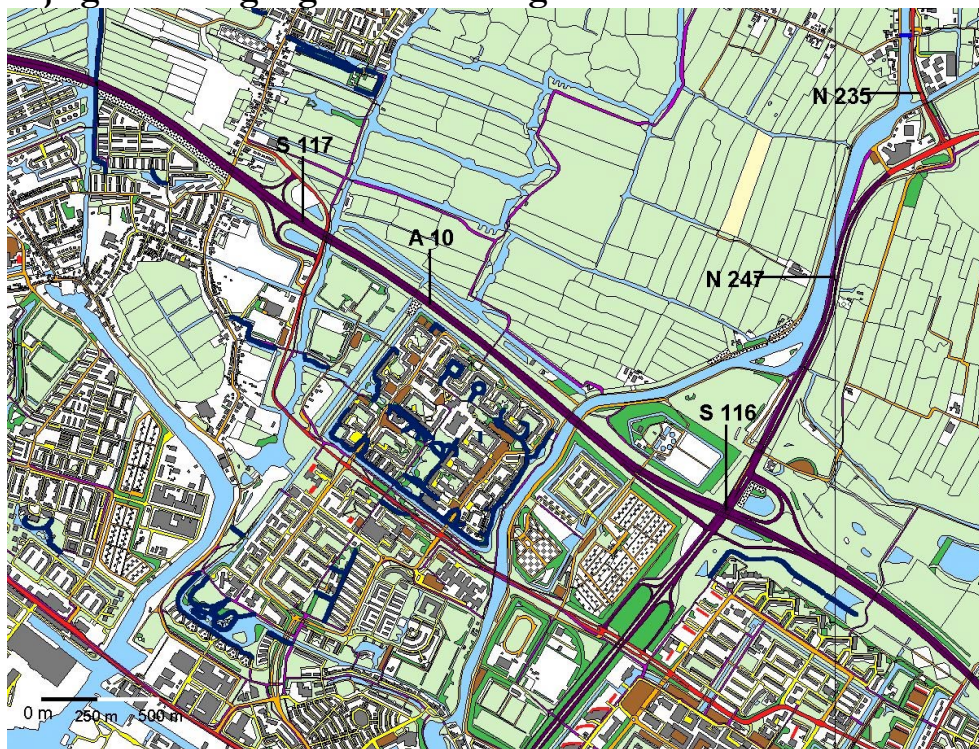
Bijlage 4A. Uitgangssituatie landgebruik Osdorp



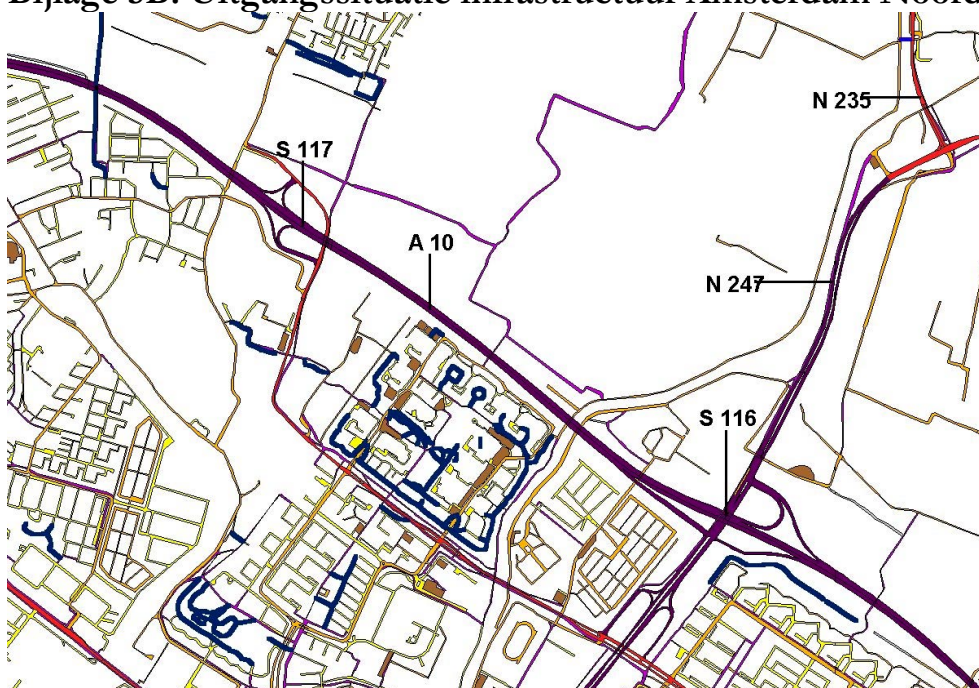
Bijlage 4B. Uitgangssituatie infrastructuur Osdorp



Bijlage 5A. Uitgangssituatie landgebruik Amsterdam Noord



Bijlage 5B. Uitgangssituatie infrastructuur Amsterdam Noord



Bijlage 6. Legenda bijlagen 3 t/m 5

Landgebruik

Bestaande bebouwing	
	Gebouw, huis
	Hoogbouw
	Kas
Bestaande infrastructuur	
	Nationale / regionale weg
	Stadsontsluiting
	Wijkontsluiting
	Half- / onverharde weg
	Woonerfontsluiting
	Fietspad > 2m
	Parkeerterrein
Bestaand landgebruik	
	Kas / warenhuis
	Bos
	Populierenopstand
	Bouwland (incl. braakliggend)
	Weiland, grasland
	Boomgaard / kwekerij
	Overig bodemgebruik
	Begraafplaats
	Water
	Bebouwing

Infrastructuur

Nieuw gerealiseerde infrastructuur	
	Fiets- / voetpad
	Laagdynamische verbinding
	Wijkontsluiting
	Woonerfontsluiting
	Funcieontsluiting
Nieuwe gerealiseerd landgebruik	
	Uit te plaatsen functie
	Gebruiksfunctie
	Groenstructuur
	Nieuwe woonwijk
	Parkstructuur
	Buffer vervuilende functie
	Bebouwingsblok

Bijlage 7. Legenda figuren 7.4; 7.7; 7.10

Infrastructuur vlakobjecten		Infrastructuur vlakobjecten	
	Nationale / regionale weg		Nationale / regionale weg
	Stadsontsluiting		Stadsontsluiting
	Wijkontsluiting		Wijkontsluiting
	Half- / onverharde weg		Half- / onverharde weg
	Woonerfontsluiting		Woonerfontsluiting
	Fietspad > 2m		Fietspad > 2m
	Parkeerterrein		Parkeerterrein
Infrastructuur lijnobjecten		Infrastructuur lijnobjecten	
	Bospad		Bospad
	Voetpad		Voetpad
	Veer		Veer
	Spoor		Spoor
	Tram		Tram
Bebouwing			
	Gebouw, huis		
	Hoogbouw		
	Kas		
Landgebruik			
	Kas / warenhuis		
	Bos		
	Populierenopstand		
	Bouwland (incl. braakliggend)		
	Weiland, grasland		
	Boomgaard / kwekerij		
	Overig bodemgebruik		
	Begraafplaats		
	Water		
	Bebouwing		