

# 11

ontwerpen voor de delta



**redactie:**

ir. R.G.P. van den Berg

ir. M.G. van Leeuwen

prof. ir. J.M. Schrijnen

## **11 ontwerpen voor de delta**

onder redactie van:

ir. R.G.P. van den Berg

ir. M.G. van Leeuwen

prof. ir. J.M. Schrijnen

Serie: Studio-Urbanism 01

stedenbouwkunde/regionaal ontwerpen/metropoolvorming/Deltametropool

ISBN-10: 90-78469-01-3

ISBN-13: 978-90-78469-01-8

uitgegeven door Techne Press, Amsterdam, 2006

[www.technepress.nl](http://www.technepress.nl)

Deze uitgave bevat afstudeerprojecten van MA studenten bouwkunde, TU Delft 2005, en is tot stand gekomen in samenwerking met de faculteit Bouwkunde TU Delft.

The logo for TU Delft, featuring a stylized flame or spark above the letters 'TU' and the word 'Delft' to its right.

Delft University of Technology

© 2006 All rights reserved. No part of this book may be reproduced in any form by any electronic or mechanical means (including photocopying, recording, storage and retrieval) without permission in writing from the publisher.

# Voorwoord

Prof. ir. Joost Schrijnen

Afstuderen op bouwkunde betekent: je eigen opgave en probleemstelling formuleren, onderzoek doen en een ontwerp maken. Bij de leerstoel Stad en Regio wordt de context bepaald door de Hollandse metropool. Die grote schaal daagt uit tot strategische perspectieven voor de toekomst en ruimtelijke ontwerpen voor strategische interventies daarin. In het afstuderen komen de studenten zichzelf tegen. In het bepalen van hun opgave, die veel zegt over hun eigen kijk op de samenleving en hun interesses. In hun onderzoeksmethoden en technieken die duidelijk moeten maken dat ze zelfstandig onderzoek moeten kunnen doen en in hun uiteindelijke ruimtelijke strategie en ontwerp, waaruit hun creativiteit en ruimtelijk inzicht blijkt.

De verzameling afstudeerplannen uit een bepaalde periode zijn niet slechts losse projecten, maar zijn tevens een beeld van de tijdgeest, van actuele maatschappelijke opgaven en tenslotte van visies op de metropolitane ontwikkeling van Nederland en het landschap van Nederland. Door die plannen te laten becommentariëren door externe experts worden ze van een actuele maatschappelijke opvatting voorzien en bekritiseerd. Daarmee wordt het tijdsbeeld gecreëerd van opvattingen vanuit de samenleving en ontstaat inzicht in de mate van acceptatie van de afstudeerplannen van de jonge ingenieurs, en hun bijdrage aan het ruimtelijke en programmatische onderzoek naar de toekomst van dit land.

Joost Schrijnen



# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b>	Prof. ir. Joost Schrijnen	<b>3</b>
<b>Inhoudsopgave</b>		<b>5</b>
<b>Regionaal ontwerpen</b>	ir. Rogier van den Berg	<b>6</b>
<b>Fine Dutch tradition</b>	ir. Inge Bobbink	<b>12</b>
<b>Delta-projecten</b>		<b>14</b>
<b>1. Geen Stilte voor de Storm!</b>	Judit Bax	<b>16</b>
	Recensie van drs. Moniek Löffler	22
<b>2. Noordzeestad</b>	Pauline Bron	<b>26</b>
	Recensie van dr. Jan Mulder en ir. Petra Damsma	32
<b>3. Bedankt voor de Bloemen</b>	Boris Hocks	<b>36</b>
	Recensie van prof. ir. Donald van Dansik	42
<b>4. Liniepark, Silhouet van de Stad</b>	Desiree Eggink	<b>46</b>
	Recensie van prof. ir. Eric Luiten	52
<b>5. Van Delta Duel naar Delta Duet</b>	Marieke van Leeuwen	<b>56</b>
	Recensie van mr. Frans W.R. Evers	62
<b>6. Veenpark Krimpenerwaard</b>	Jeannette de Waard	<b>66</b>
	Recensie van ir. Guus van de Hoef	72
<b>7. De Olympische Spelen in de Deltametropool 2016</b>	Marloes Huijsmans	<b>76</b>
	Recensie van drs. Ton Nelissen	82
<b>8. De Nieuwe Boulevard</b>	Anneline van der Straaten & Elien Wierenga	<b>86</b>
	Recensie van ir. Twan Verhoeven	92
<b>9. Rotterdam Airport</b>	Ruud Ummels	<b>96</b>
	Recensie van mr. Roland Wondolleck	102
<b>10. De Waalhaven en de Renaissance van Zuid</b>	Han Dijk	<b>106</b>
	Recensie van ir. Fred de Rooter	110
<b>11. Klein Istanbul aan de Maas</b>	Bart Schrijnen	<b>114</b>
	Recensie van ir. Peter Willems	120
<b>Projectvergelijking</b>	ir. Marieke van Leeuwen	<b>125</b>
<b>Colofon</b>		<b>136</b>

# Regionaal ontwerpen

door ir. Rogier van den Berg

Coördinator afstudeerlaboratorium

Delta Design

Leerstoel Stad & Regio

## Laboratorium Delta Design

Het onderzoekslaboratorium Delta Design is een van de afstudeerlaboratoria die binnen de Master van de afdeling stedenbouwkunde aan de faculteit bouwkunde wordt aangeboden. In dit laboratorium definiëren studenten hun afstudeeropgave. Het collectieve deel duurt één semester, een half jaar. Hierna werkt elke student met een mentorenteam naar keuze de opgave verder uit.

In laboratorium Delta Design wordt met het ontwerp de toekomst van de metropool, of het verstedelijkt landschap van de grote agglomeratie, verkend. De nadruk ligt hierbij op het verstedelijkt gebied in het westen van Nederland, de 'Deltametropool'. Het onderzoekslaboratorium heeft een geschiedenis. Onderzoeksatelier Deltametropool werd in 1999 gestart als onderdeel van de 'Architectonische Interventie' van de faculteit bouwkunde. De Architectonische

Interventie had tot doel het ontwerp als onderzoeksinstrument binnen en buiten de faculteit te agenderen. In atelier Deltametropool was de gemeenschappelijke opgave de 'mogelijke transformatie van de huidige losse verzameling dorpen, stadjes en steden in de delta van Rijn en Maas tot een samenhangend stedelijk systeem van formaat, een Europese metropool' <sup>1</sup>, aldus Frieling, toenmalig leerstoelhouder Stad&Regio en drijvende kracht achter 'de Deltametropool' in academia en daarbuiten. De term Deltametropool werd o.a. door de verdiensten van Frieling bestuurlijk omarmd in 1996 door de vier wethouders Ruimtelijke Ordening van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Dit resulteerde in februari 1998 in een gezamenlijke verklaring met betrekking tot de strategie om de Randstad te transformeren in een Europese Deltametropool.

Het laboratorium Delta Design gaat niet uit van de bestuurlijke energie die nodig is voor de ontwikkeling van een concurrerende metropool. In het atelier Delta Design is 'de Deltametropool' een bril

die wordt opgezet. De systemen in de Delta worden beschouwd als geheel of gedeeltelijk samenhangend. Met deze schaalessprong in het denken zijn de opgaven waar de Delta voor staat vergelijkbaar met opgaven in andere metropolen, zoals London, Parijs en San Fransisco.

## Wat is een metropool?

Frieling introduceerde bij de eerste ateliers Deltametropool de formele en de functionele definitie. De formele definieert de metropool als 'een stedelijke constellatie van tenminste vijf miljoen inwoners waarvan negentig procent elkaar onderling binnen een reistijd van maximaal een uur kan bereiken. De functionele wordt bepaald door de schaal van beschouwing. Voor de inwoners van de beschouwde stedelijke constellatie zelf fungeert de metropool als grote stad, een compleet geheel van stedelijke voorzieningen die men gegeven de maximale reistijd van een uur, desgewenst op dagelijkse basis kan bereiken. Voor de inwoners buiten de metropool, elders in Europa betekent dat

dat de metropool een unieke bijdrage levert en wordt erkent en herkend als een onmisbare schakel in het systeem van Europese steden en wereldsteden<sup>1</sup>.

### **De cultuur van het maken**

Het laboratorium DeltaDesign beschouwt de 6,5 miljoen inwoners met internationale instituten, multinationals en universiteiten, een haven en een luchthaven, bloemen en koeien als samenhangend systeem, waarin mogelijke, wenselijke en waarschijnlijke toekomstperspectieven aanleiding zijn voor ontwerpinterventies. Deze populatie woont in een stedenzwerm die is gebouwd op de natte ondergrond van de Delta. Dit landschap van rivieren, dijken, waterlopen en polders is door de eeuwen heen ontwikkeld tot een vernuftig ingenieurskunstwerk. Het drassige land is de voedingsbodem van de ingenieur geweest en is onlos-

makelijk verbonden met de cultuur van 'het maken'.

### **Hoe 'maakbaar' is een metropool?**

De vraag is of zonder een schaa sprong in het denken de metropool zichzelf niet bottom-up ontwikkelt. Dit is gedeeltelijk waar. Alle investeringen in afzonderlijke projecten leiden tot de gestage transformatie van de gehele zwerm. Dit wil nog niet zeggen dat de grotere systemen, zoals bijvoorbeeld het vervoersnetwerk of het agrarisch landschap zich aanpassen aan of heroriënteren op deze transformaties. Dit kan leiden tot vervelende conflicten, zoals bijvoorbeeld files, maar ook tot gemiste kansen; 'waarom kan ik nog altijd niet hoog wonen langs de A44 tussen Warmond en Noordwijk, uitzicht over water en bos met in de verte de Noordzee'<sup>2</sup>, zo stelt Weeber in de publicatie 'Delta Darlings'. Aan deze vraag

ligt het regionale vraagstuk over de verstedelijking van de Hollandse kust ten grondslag. Met de volgende voorbeelden illustreer ik twee actuele opgaven en hoe een schijnbaar oncontroleerbare stedenzwerm toch 'maakbaar' lijkt.

Het snelwegennet in de Randstad kent ongeveer 200 afslagen<sup>3</sup>. en stroomt niet door. Dit wegennet vertoont eerder overeenkomsten met de Route Périphérique in Parijs dan dat het verkeersbewegingen naar het achterland accomodeert. Een herdefinitie van dit netwerk en de verstedelijking die daarbij hoort is noodzakelijk voor het garanderen van bereikbaarheid in de metropool. Het vastgelopen snelwegennet is onder andere het gevolg van een onderontwikkeld regionaal wegennet. De mobiliteitsbewegingen van kern naar kern, vaak ritjes van minder dan tien kilometer vinden nu



Debat tijdens onderwijs module 'Nota Ruimtelijke Ordening 5; Deltametropool in perspectief', oktober 2001, o.l.v. Prof. ir. Dirk Frieling

plaats op het snelwegennet. Als we de Zuidvleugel van de Randstad beschouwen, dan zien we een vrijwel volledig verstedelijkt gebied. De periferieën van de afzonderlijke kernen hebben elkaar bereikt. De ontwikkeling van het onderliggende wegennet is echter niet in gelijke tred gebleven met de verstedelijking. Nu pas worden delen van het onderliggende wegennet gecompleteerd. Deze nieuwe regiowegen koppelen de periferieën aan elkaar en zijn de boulevards van de regio. Wat dit betekent voor de vormgeving, de programmering en de verstedelijking langs deze wegen is een ontwerpvragestuk op zich. Het begrip 'stad' moet hier opnieuw worden uitgevonden.

Hoe de keuze voor het vervoersconcept de stad waarin we willen wonen definieert -en andersom- is een terugkerend onderwerp van onderzoek in atelier Delta Design.

Ook de toekomst van het niet verstedelijkt gebied van de metropool, zoals de kust en het groene hart, wordt in het laboratorium verkend. Hoe ziet het metropolitane parkstelsel van de Delta eruit? Hoe groot is het en wat betekent dit voor de verstedelijking. De toekomst van veel boerenbedrijven is onzeker, maar het veenweidelandschap

is te groot om geheel te bestemmen als park met een hek erom. Tegelijkertijd is er een vraag naar extensieve, luxe woonmilieus. Zonder een nieuwe visie op het buitengebied is aan deze vraag niet te beantwoorden. De status quo in het groene hart leidt er nu toe dat elke gemeente zijn handvol te kleine villa's bouwt, terwijl een Hollands Long Island (New York), waar landhuizen, recreatie en 'parkways' elkaar afwisselen ook een optie is.

In het laboratorium worden voor soortgelijke opgaven toekomstperspectieven ontwikkeld. Deze perspectieven met vaak een planningshorizon van twintig, soms dertig jaar, worden vertaald naar sleutelprojecten op verschillende schaalniveau's. Deze sleutelprojecten kunnen vervolgens tot in detail worden uitgewerkt. Zo wordt het lokale effect van een regionale strategie inzichtelijk gemaakt. De sleutelprojecten zijn maakbaar en kennen een aanwijsbare opdrachtgever. Het zijn de bouwstenen van het toekomstperspectief en dragen bij aan de ontwikkeling van de metropool als geheel.

### **Graadmeter voor de toekomst**

Een afstudeerlaboratorium binnen de universiteit is een plaats waar tijd is voor

onderzoek en voor het ontwikkelen van nieuwe concepten. Hier wordt een voorgrond genomen op de ontwikkelingen in de praktijk. De blik op de toekomst wordt niet direct vertroebeld door het vragen over financiële haalbaarheid of een bestuurlijke context. Met het ontwerp worden mogelijke toekomstverkenning en daarmee komen nieuwe vraagstukken en opgaven boven tafel. Zo worden uiteindelijk nieuwe verbanden in de verstedelijkte Delta inzichtelijk gemaakt. De terugkerende opgaven die aan de orde zijn geweest in de laboratoria sinds 2003 vertonen een trend. De ontwerpverkenningen in deze publicatie zijn naar aanleiding van deze trend ingedeeld in vier terugkerende thema's: stad aan de kust, metropolitane parkstelsel, netwerken en nieuwe centra, herontdekking van de stad.

De studenten die aan deze projecten hebben gewerkt, hebben inmiddels allemaal een plek gevonden in de praktijk. Hun denkwijze, in dit boekje gedocumenteerd, zal dus ook de toekomst van de ruimtelijke ordening in Nederland beïnvloeden. Zo is atelier Delta Design meer dan alleen een afronding van de studie.



## Regionaal ontwerpen

Als begeleider van een afstudeerlaboratorium observeer je het hele ontwerp-proces van een ander. Van analyse tot concept, van projectdefinitie tot uitwerking. Alle facetten die meespelen in dit proces keren regelmatig terug. Daarom lijkt een korte reflectie op het regionaal ontwerpen, de methodiek en de rol van de stedenbouwkundige gepast.

### Schaal

Het regionaal ontwerp-vraagstuk heeft betrekking op de inrichting van de ruimte met een straal tot circa dertig kilometer.

### Twee typen opgaven

De gelaagdheid van systemen is op het schaalniveau van de regio vaak zo complex dat de studenten kiezen tussen twee typen opgaven:

- thematisch, op het schaalniveau van de Delta met een straal van maximaal dertig kilometer.

Bijvoorbeeld: het wegennet, het watersysteem, het groene hart.

- gebiedsgericht, territoria met een straal van 3 tot 10 kilometer.

Bijvoorbeeld: het Westland, de Krimpenerwaard.

### *Wat maakt regionaal ontwerpen moeilijk:*

- De benodigde, relatief vergaande kennis van andere vakgebieden. De stedenbouwkundige of architect is geen specialist in de werking van de systemen die bepalend zijn voor de ruimte op het schaalniveau van de regio, zoals verkeerssystemen, watersystemen, bestuurlijke systemen en samenhangende economische clusters. Wil de ontwerper uitspraken doen over de inrichting van de ruimte dan zal deze zich moeten ver-

diepen in de werking van één of meerdere van deze (deel)systemen.

- De flexibele houding die de ontwerper moet hebben. 'Total control' is niet aan de orde. Het klassiek instrumentarium van de stedenbouwkundige of architect -vaak vertaald in de vorm van een masterplan- is op het schaalniveau van de regio grotendeels failliet. In plaats daarvan schept de regionaal ontwerper met een strategie een aantal condities voor mogelijke ontwikkelingen, ingevuld door hoogstwaarschijnlijk andere ontwerpers en partijen.

- De definitie van schaalniveau's. De ruimtelijke elementen kunnen op verschillende schaalniveau's verschillend geïnterpreteerd worden. Per schaalniveau kan er gedeeltelijk een andere opgave aan de orde zijn.



Manifestatie Deltametropool, oktober 2003, o.l.v. Prof. ir. Joost Schrijnen

- De moeilijk te definiëren relatie tussen het regionaal ontwerp en de ervaring van de gebruiker.

De ervaring van de regionale ruimte is een aaneenschakeling van ervaringen die ten opzichte van elkaar niet een één op één relatie met elkaar hoeven te hebben. Ze kunnen verdeeld zijn over langere tijd (week, maand, jaar) en worden manifest bij het verblijven op de snelweg, het gebruik van voorzieningen of een blik uit het raam. De vertaling van ruimtelijke instrumenten die effect sorteren op het lagere schaalniveau naar een functionaliteit op het hogere schaalniveau is niet altijd mogelijk.

- De combinatie van kennis van regionale processen met ontwerpvaardigheden op lagere schaalniveau's. De kennis van regionale processen en ontwerpvaardigheden lijken niet vaak in één persoon verenigd te zijn. Een strategie die voor het systeem of het territorium wordt ontwikkeld gaat gepaard met de definitie van enkele sleutelprojecten. Aan de hand van deze projecten kan de ontwerper laten zien wat een ingreep op regionale schaalniveau, lokaal betekent.

Een regionale strategie kan niet direct doorvertaald worden naar de lokale situatie. Slechts enkele onderdelen in de lokale situatie zijn gerelateerd aan het

regionale schaalniveau. Voor het ontwerp is dus analytisch inzicht in op welk schaalniveau welke ruimtelijke elementen functioneren essentieel.

Het ontwerpen van een sleutelproject als onderdeel van een regionale strategie vereist zowel consistentie in het denken als vrijheid in het ontwerpen. Een regionaal ontwerper die over de capaciteiten beschikt om ook het lokale effect van een regionaal ontwerp inzichtelijk te maken, is pas echt slagvaardig.

- De opgave wordt vaak pas gaandeweg het ontwerpen gedefinieerd.

Er zijn vaak al vele onderzoeken geweest naar plekken en systemen, maar deze lijken nooit echt specifiek te kunnen worden. Ontwerpexercities zijn aanleiding om het onderzoek te specificeren. Dit kan dan weer leiden tot het opnieuw definiëren van locatie, opgave en ontwerp.

*De geschiedenis van het vak draagt in grote mate bij aan het feit dat het zo moeilijk is:*

- Vanuit de 'Beaux Arts' traditie staat het eindbeeld-denken nog altijd centraal in de professie. De regionale opgaven zijn echter te groot in schaal en tijd voor dit eindbeeld-denken. Er moet rekening ge-

houden worden met een groot aantal tegensrijdige belangen en onvoorziene ontwikkelingen over langere tijd. Bij het ontwerpend onderzoek gaat het zelfs nog een stap verder. Het ontwerpen is hier eerder bedoeld als verkenning voor de opgave zelf. Dat is fundamenteel anders dan het schetsen van een eindbeeld met een gegeven programma.

- De moderne gedachte en CIAM dogma's hebben niet alleen geleid tot een scheiding van functies in de ruimte maar ook van professies. De stedenbouwkundige heeft geen kennis meer van infrastructuur- of watersystemen. Veel ingenieursopgaven worden sectoraal benaderd in plaats van als samenhangend ruimtelijk systeem. Dit verandert nu wel.

- De opgave van overlappende stedelijke regio's is relatief nieuw en onverkend als onderwerp van ontwerpend onderzoek. De mens heeft in de twintigste eeuw en mobiliteitsprong gemaakt. De actieradius is vergroot wat praktisch alle locaties binnen een uur reistijd potentiële vestigingsmilieus maakt.

Deze relatief nieuwe ontwikkeling (zeg vanaf de jaren '50) stelt de opgave zelf aan de orde: wat is de nieuwe centraliteit? wat zijn de functionele netwerken

op welk schaalniveau. De nieuwe ontwerppogingen of een herinterpretatie van bestaande opgaven die als gevolg van een toename in de mobiliteit ontstaan lijken nu pas langzaam tot de stedenbouwkundigen (en bestuurders) door te dringen.

- Het regionale ontwerpvragestuk is vanuit de 'masterplan' traditie altijd top-down benaderd. Tegenwoordig zitten er bij transformatie-opgaven in het begin van het proces steeds meer partijen aan tafel. Deze partijen vertegenwoordigen vaak ook lokale schaalniveaus met een specifieke vraag. Dit vraagt steeds vaker om een bottom-up benadering. Dan kunnen meer partijen eerder in het planproces een bijdrage leveren aan de realisatie van een toekomstperspectief.

Noten:

1. Onderzoeksatelier Deltametropool, Strategische rol van het ontwerpen, redactie: D.H. Frieling & A.Gribnau. Delft University Press, 2001, ISBN 90-407-2205-6.
2. Delta Darlings, uitreerendes van Reh, Frieling, Weeber, redactie: Zandbelt&vandenBerg, TUDelft, 2003
3. Deltawerk, een sterke Deltametropool voor een sterker Nederland, Zandbelt&vandenBerg in opdracht van de stichting Vrienden van de Deltametropool, 2004, ISBN 76630-09-7



Laboratorium Delta Design

# Fine Dutch tradition

door ir. Inge Bobbink

Coördinator afstudeerlaboratorium

Delta Design

Leerstoel landschapsarchitectuur

In dit afstudeerlaboratorium worden verschillende ontwerpogaven als experimentele architectonische interventies ingezet om te onderzoeken hoe richting gegeven kan worden aan een bewuste vorming van een metropolitaans stadslandschap. Daartoe wordt de Randstad, samen met het Hollandse laagland, beschouwd als één stedelijk territorium: De Deltametropool.

Vanuit de leerstoel landschapsarchitectuur is het onderzoek naar de opeenvolging van transformaties die het Hollandse landschap in de loop der eeuwen heeft doorlopen noodzakelijk, om vanuit het onderzoek tot nieuwe ontwikkelingen te komen.

De wording van het Hollandse landschap is nauw verbonden met de ligging in de delta van Rijn en Maas en de geomorfologie van dit gebied tussen vasteland en zee. In een opeenvolging

van transformaties is een traditie (fine Dutch tradition) ontstaan die een viertal kenmerken heeft:

- nut en noodzaak van programma
- sober en doelmatig in zijn middelen
- betekenis van plaatskeuze
- helderheid van vorm

Voor het watersysteem betroffen deze transformaties het trekken van grenzen tussen zee en land en het beteugelen van de vrije loop van de rivieren via dijken, kribben, sluizen en aanvullende kanalen.

Voor het landelijke systeem betroffen deze transformaties het in cultuur brengen van het deltalandschap door inpoldering en drooglegging.

Voor het transportsysteem betroffen de transformaties het geheel van werken gericht op het aanleggen en onderhouden van wegen over water en land met alle bijbehorende kunstwerken zoals sluizen, bruggen, kaden, stations, zeehavens en luchthavens.

Envoorheturbanesysteembetroffendeze transformaties de aanleg en inrichting van dorpen, steden en buitenplaatsen

in dit waterrijke landschap inclusief de militaire verdediging van Holland.

Het is die 'fine Dutch tradition' die internationaal identiteit en imago van de Deltametropool bepaalt en die in het onderzoekslaboratorium Delta Design de Hollandse delta op zijn houdbaarheid voor de toekomst en zijn toepasbaarheid elders toetst en doorontwikkeld.

Het mag duidelijk zijn dat de actuele stedelijke, landschappelijke en technologische ontwikkelingen om een fundamenteel nieuwe kijk op de ordening en inrichting van het landschap en de verhouding tussen stad en land vragen. Bestaande patronen desintegreren en hergroeperen zich op een nieuwe wijze en op een andere schaal.

Het laboratorium wil met zijn onderzoek, zijn discussies en projecten daaraan een bijdrage leveren. Er worden primair grote transformaties, die zich aandienen in de Deltametropool en die zich daarom bij uitstek lenen voor welbewuste architectonische bewerkingen van het sinds eeuwen in de stedelijke invloedssfeer gelegen Hollandse landschap onderzocht.

Er is grote behoefte aan specifieke landschapsarchitectonische kennis, om toekomstige transformaties van het Nederlandse cultuurlandschap vorm te kunnen geven. Vanuit de leerstoel landschapsarchitectuur wordt dan ook het onderzoek naar 'Het Nederlandse Landschap' sterk gekoppeld aan het afstudeer-laboratorium. Dit deelgebied omvat het onderzoek naar de technische, topografische, ruimtelijke, programmatische en beeldende inrichting van Hollandse cultuurlandschappen.

Vanzelfsprekend speelt in de Delta het water een belangrijke rol. Door zeespiegelstijging, bodemdaling, overstromende rivieren en toename van neerslag heeft Nederland met een enorm waterprobleem te maken. Dit is niet meer met dijkverhoging alleen op te lossen, bestaande watersysteem zijn aan verandering toe en er is meer ruimte voor waterberging nodig. Doordat water een ruimteclaim op het landschap legt, kan water niet langer meer alleen het domein van de waterbeheerders zijn. Waterbeheer wordt een integraal

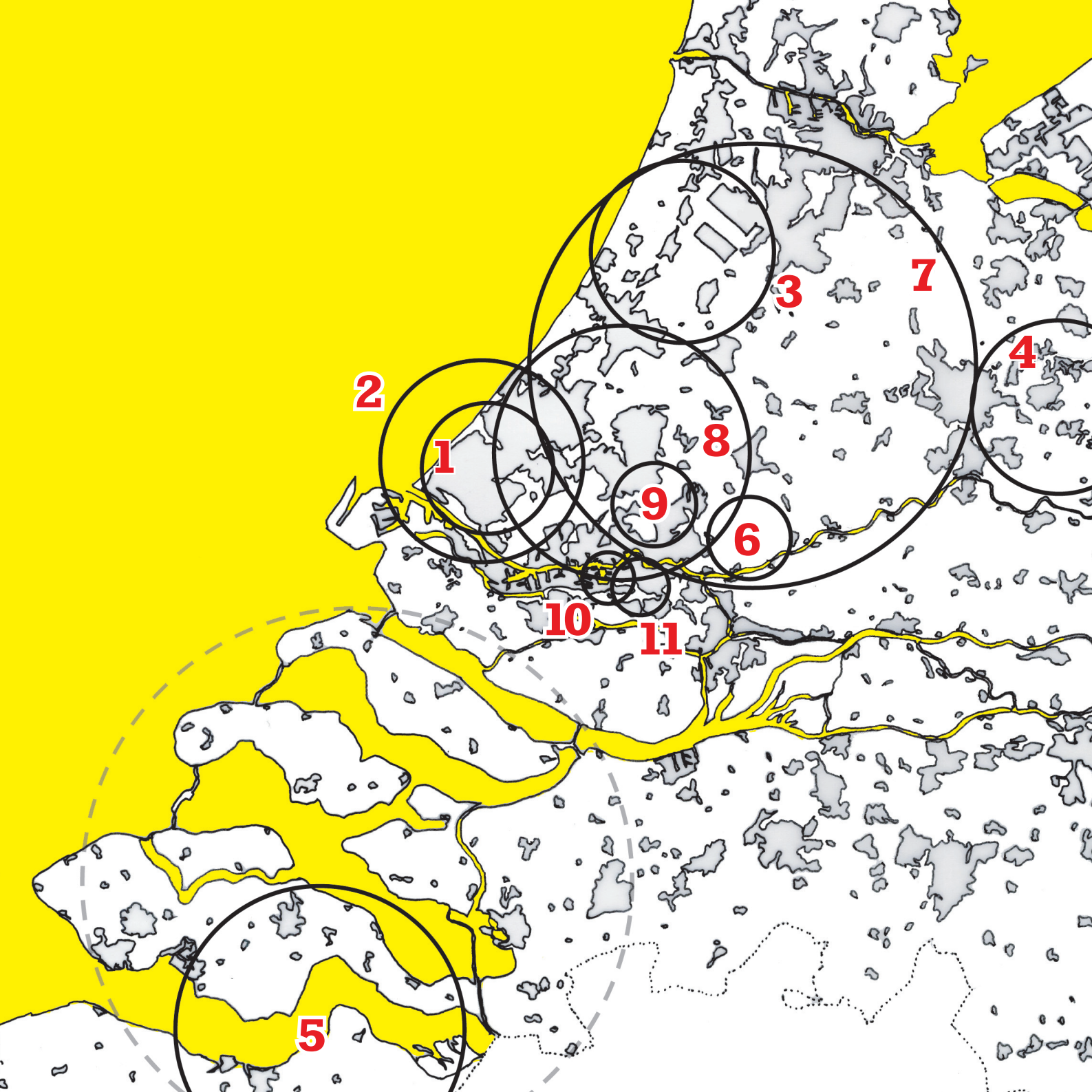
onderdeel van de ruimtelijke ordening, ontwerpend onderzoek is dus noodzakelijk.

Het thema water is door veel studenten opgepakt en soms zelfs, zoals bijvoorbeeld in de projecten 'Geen stilte voor de storm' en 'Veenpark Krimpenerwaard' als hoofdthema voor het afstudeerwerk gebruikt.

Het ontwerpend onderzoek maakt het mogelijk om onafhankelijk van de dagelijkse praktijk, maar zeker niet los van de huidige vraagstelling, innovatief (voor de tijd van een heel jaar) over ruimtes op regionale schaal, maar zeker zou dit ook op de schaal van een gebouw kunnen na te denken. Het onderzoek en de ideeën worden in ontwerpen vertaald, zodat het debat over de nieuwe inrichting van Laag Nederland in beeld gebracht kan worden. Een samenwerking met architectuurstudenten zou daarbij zeker de laboratorium gedachte kunnen verrijken. Het zou interessant zijn om in het laboratorium vanuit de situering inclusief de ruimtelijke structuur van het gebouw als uitvloeisel

van de ruimtelijke dispositie van het omgevende (stedelijke) landschap te werken.

'11 Ontwerpen voor de Delta' laat plannen zien die met behulp van landschapsarchitectonische technieken en middelen, vertrekkend vanuit het landschap als cultuurhistorisch gegeven, het 'stedelijk theater' het 'stedelijk landschap' en de 'stedelijke natuur' geënceneerd worden. Het stadslandschap komt steeds meer naar voren als belangrijke bepaling voor de toekomstige ruimtelijke organisatie van de stad. Het landschapontwerp op regionale schaal krijgt als gevolg daarvan een nieuwe betekenis, die verder moet worden onderzocht. Bestuurlijke grenzen, die in de praktijk bepalend zijn voor het benoemen van plangebieden en hun functie spelen in het laboratorium gelukkig geen rol.



# Delta-projecten

## Stad aan de kust

1. Geen Stilte voor de Storm.....ir. Judit Bax
2. Noordzeestad.....ir. Pauline Bron
3. Bedankt voor de Bloemen.....ir. Boris Hocks

15

## Metropolitaan parkstelsel

4. Liniepark, Silhouet van de Stad.....ir. Desiree Eggink
5. Van Delta Duel naar Delta Duet.....ir. Marieke van Leeuwen
6. Veenpark Krimpenerwaard.....ir. Jeannette de Waard

## Netwerken & nieuwe centra

7. De Olympische Spelen in de Deltametropool 2016.....ir. Marloes Huijsmans
8. De Nieuwe Boulevard.....ir. Anneline van der Straaten & ir. Elien Wierenga
9. Rotterdam Airport.....ir. Ruud Ummels

## Herontdekking van de stad

10. De Waalhaven en de Renaissance van Zuid.....ir. Han Dijk
11. Klein Istanbul aan de Maas.....ir. Bart Schrijnen

# **1** Geen Stilte voor de Storm!

Een landwaarts kustverdedigingsalternatief voor het Westland



Judit Bax, juni 2005

mentorenteam: Inge Bobbink, Joost Schrijnen, Willem Hermans & Moniek Löffler (RWS/RIKZ)



## Zee, kustverdediging en mens

De Nederlandse laaglanden zijn beroemd om hun mensgemaakte landschap. Hoewel de laaglanden zijn ontstaan door de invloed van zee, wind en zand, zal iemand vandaag de dag nog nauwelijks de dynamiek van deze natuurlijke elementen ervaren. In de loop van de tijd hebben de Hollanders het land meer en meer in dienst gesteld van de welvaart en daarvoor natuurlijke dynamiek ingedamd. Samen met een stijgende zeespiegel maakt dit het land tegenwoordig kwetsbaar voor een overstroming.

In het Westland manifesteert zich duidelijk een conflict tussen natuur en mens. De zee heeft vanuit het westen ruimte gegeten en wil dit nog steeds. Oostwaarts strekken kassen zich uit tot zeer dicht bij de kust. Overgebleven is een zeer smalle kuststrook die vandaag de dag is geïdentificeerd als één van de zogenaamde prioritaire

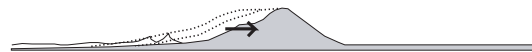


De kassen zijn in het Westland de kust zeer dicht genaderd.

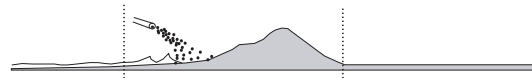
een stijgende zeespiegel en dalend land



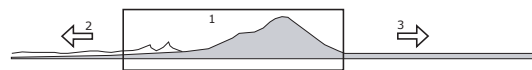
de kust beweegt van nature in landwaartse richting



om de kustlijn te behouden zijn zandsuppleties noodzakelijk



naast consolideren zijn zeewaartse en landwaartse oplossingen mogelijk



landwaarts = bewegen met (dynamiek) natuur



Kustverdediging in Nederland.

zwakke schakels in het Nederlandse kustverdedigingssysteem.

Dit betekent dat de kust de veiligheidsstandaards niet haalt en daarom versterkt moet worden.

Het huidige beleid is om de kust te handhaven volgens zijn positie in 1990. Hiervoor wordt zand gesuppleerd langs verscheidene plekken van de Nederlandse kust. Maar deze reguliere zandsuppleties zijn niet voldoende om het probleem van de zwakke schakels op te lossen en daarom zijn extra maatregelen nodig. Drie opties worden overwogen. De eerste mogelijkheid is het handhaven van de huidige kustlijn door het versterken van de zeeduinen. Een andere optie is zeewaartse ontginning van nieuw land. Een derde

alternatief dat kan worden overwogen is een landwaartse oplossing. In dit geval wordt ruimte gegeven voor de kustdynamiek en kan een natuurlijke balans herstellen.

Het landwaartse alternatief wordt nauwelijks overwogen, omdat het ruimte vraagt in een al ontwikkeld en verstedelijkt landschap. In het Westland, echter, hebben de stedelijke en industriële occupatie het land in een impasse gebracht. In dit afstudeeronderzoek 'Geen stilte voor de storm' is onderzocht of een landwaartse oplossing in het Westland – waarin hernieuwde ruimte wordt gegeven aan natuurlijke dynamiek – een benadering van de kustverdedigingsproblemen kan verzoenen met nieuwe ruimtelijke

kwaliteiten voor het achterland. Hoofdvraag was: 'Hoe kan ruimte voor natuurlijke dynamiek vormgeven aan een duurzame kustverdediging in het Westland die nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gidst?'

### De zee in het Westland

De Nederlandse kust kan worden beschouwd als de oever van een zandrivier waarlangs enorme hoeveelheden zand worden getransporteerd van zuid naar noord. Van oorsprong is dit een dynamisch systeem dat zoekt naar een balans. In het Westland is deze balans tegevoerdig verstoord, onder meer door

een relatief stijgende zeespiegel en de constructie van harde elementen voor de kust, zoals de Noorderdam. Hierdoor erodeert de Westlandse kust al eeuwen. De erosie van de kust heeft ervoor gezorgd dat de natuurlijke duinen langs de Westlandse kust voor een groot deel verdwenen zijn en daarmee dus de natuurlijke kustverdediging. Als een menselijk antwoord op deze natuurlijke dynamiek is een kunstmatig verdedigingssysteem gebouwd.

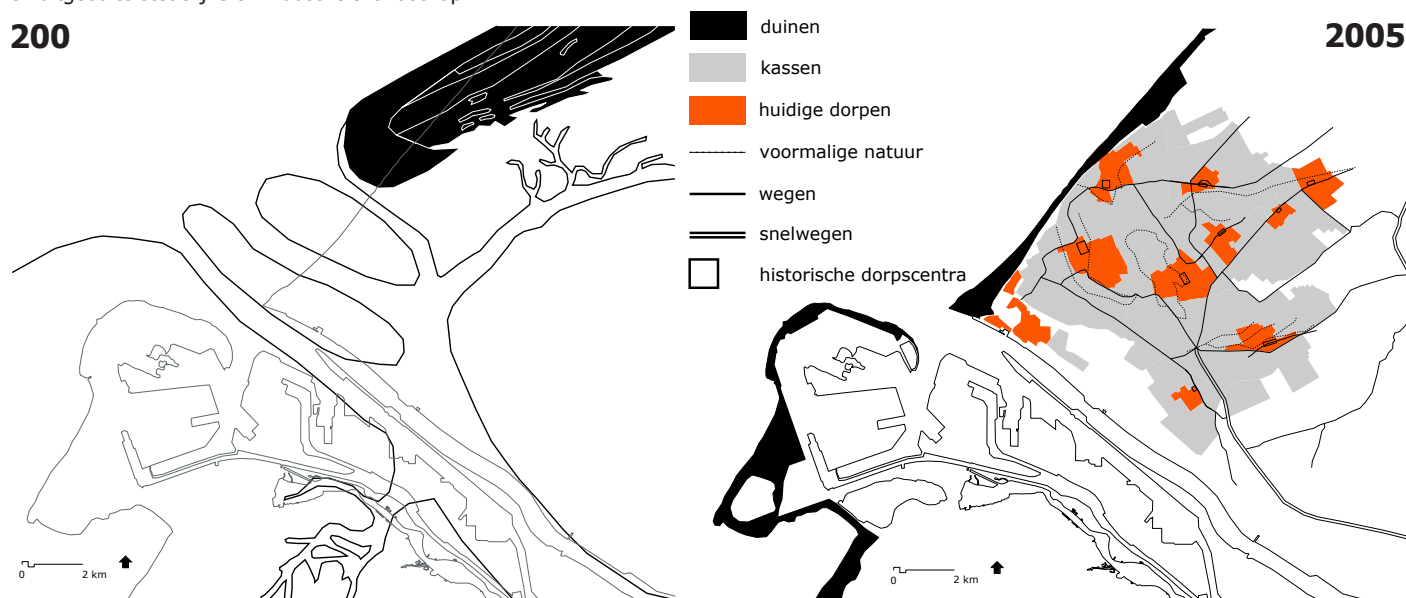
### De mens in het Westland

Ooit was het Westland een dynamisch natuurgebied, westwaarts begrensd

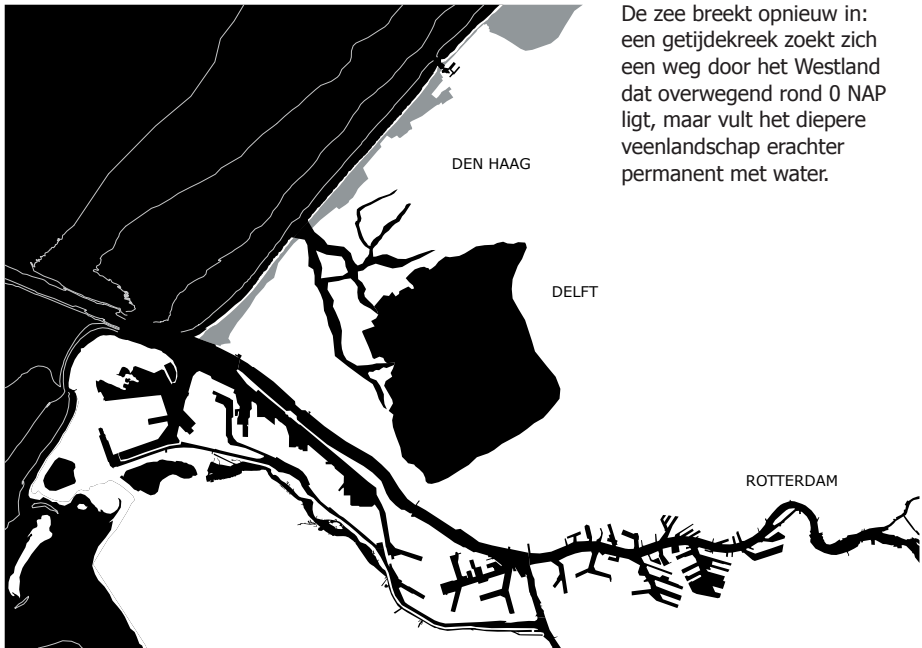
door duinen en zuidwaarts door een zeer wijde Maasmond. Vanuit deze Maasmond braken getijdenkreeken in en overstromden grote delen van het land elke dag. In de loop der tijd verzandde de Maasmond: een sedimentatieproces dat werd gevolgd door de mens in zijn ontginningswerkzaamheden. Vanaf de negende eeuw vond een continue bewoning plaats in het gebied door de mens, in eerste instantie de natuur volgend door te wonen op de hogere delen (duinen, rivieroever en kreekkruggen) in het land. Als een reactie op een nieuwe overstromingsramp begon de mens met het indammen

Het dynamische natuurlandschap van duinen, brede Maasmonding en getijdenkreeken dat het Westland ooit was en het huidige door de mens beheerste en uitgebuite stedelijke en industriële landschap.

200



2005



De zee breekt opnieuw in: een getidekreek zoekt zich een weg door het Westland dat overwegend rond 0 NAP ligt, maar vult het diepere veenlandschap erachter permanent met water.

in het Westland te verkennen, zijn in dit onderzoek verschillende scenario's ontwikkeld en getest in het landschap van het Westland. Een zeedoorbraak op het meest smalle punt in de kustverdediging zou in staat zijn een aanzienlijk deel van het zuiden van Holland te overstromen, aangezien er geen grote barrières aanwezig zijn in het achterland. Dit feit is gebruikt in het scenario 'De zee breekt opnieuw in' waarin een getijdenkreek sediment achterlaat en voor een natuurlijke ophoging van land zorgt. Een ander, minder verregaand scenario is gebaseerd op de 'waker, slaper en dromer', namen voor dijken in het ontginnen van land, maar eigenlijk een natuurlijk concept, waarin een tweede en derde duinenrij achter de eerste duinenrij – de waker – samen een robuuste verdediging vormen tegen de zee. Dit waker-slaper-dromer concept is verder uitgewerkt.

van de natuur. Vanaf de twaalfde eeuw werden dijken en kanaalsystemen gebouwd om het water af te voeren. De Maasdijk, voltooid in 1350, vormde het eerste gesloten dijkracé vanaf de kustduinen tot de stad Rotterdam. Een verdere ontginning van land verwoeste veel van het oorspronkelijke reliëf in het Westland: het land werd geschikt gemaakt voor de tuinbouw door het ophogen van de kleigronden en het afgraven van de zandgronden. Met de opkomst van de tuinbouw en de ontwikkeling van de glazen stad, werden de natuurlijke processen die ooit het Westland domineerden, volledig

overgenomen door de controle van de mens.

**Ruimte voor natuurlijke dynamiek**

Om de consequenties van ruimte geven voor de dynamiek van natuur

Het ontstaan van een wakerduin



Een nieuw zeewaarts duin groeit tot aaneengesloten duinenrij



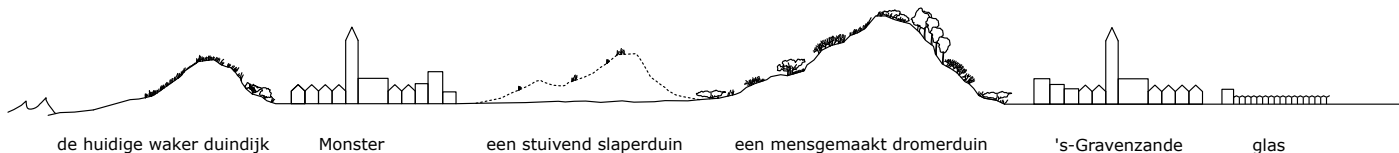
De waker wordt slaper en een derde duin ontstaat



Een waker-, slaper- en dromerduin als zeeverdediging



Waker-slaper-dromer: een concept uit de natuur.



Een nieuw slaperduin en dromerduin in het Westland.

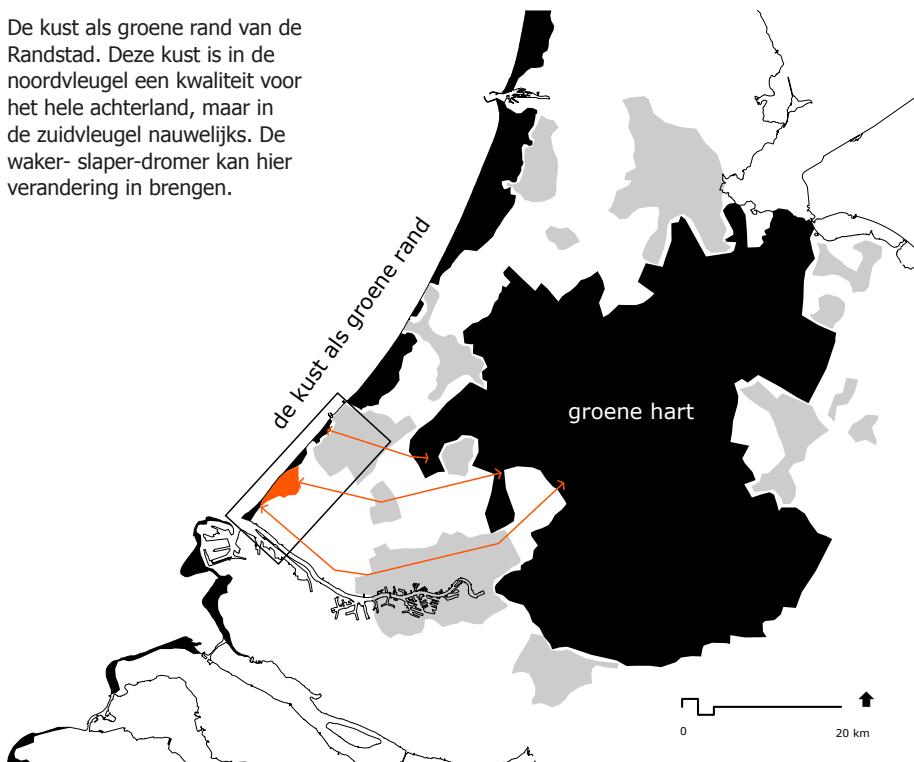
### Een strategische rol voor de waker-slaper-dromer

De kustverdedigingsfunctie geeft het voorgestelde nieuwe duin een zekere onaantastbare functie en veronderstelt een natuurlijk karakter. Dit betekent niet dat het nieuwe landschap slechts een decor is: temidden van een intensief stedelijk en industrieel landschap kan

zijn openbaarheid een actieve rol spelen. De aanleg van dit nieuwe duin kan aanleiding zijn voor het opnieuw op de kaart zetten van de Zuid-Hollandse kust, als wezenlijk deel van de metropool. Onderdeel van een recreatief en ecologisch netwerk, schakel voor een meer samenhangend Zuid-Hollands duinlandschap, drager van een nieuwe

schaal in het Westland en ijkpunt voor een nieuwe oriëntatie op de kust: dit zijn slechts enkele betekenissen van de interventie die haar openbare rol tonen. Allen verbinden de natuurlijke functie van het duin met een hogere schaal en plaatsen de interventie in feite in een rij van ruimtelijke interventies en transformaties, historisch, actueel, in ontwikkeling of gepland in de toekomst. Het onderzoek neemt geen stelling in over de exacte richting van de ruimtelijke ontwikkelingen in het Westland. De verschillende strategische rollen van de waker-slaper-dromer laten echter de toegevoegde waarde van het duin zien, niet alleen voor het Westland, maar ook op een schaal die veel groter is dan het Westland. Dit stelt de waker-slaper-dromer in staat om toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen te gidsen, hoe dan ook.

De kust als groene rand van de Randstad. Deze kust is in de noordvleugel een kwaliteit voor het hele achterland, maar in de zuidvleugel nauwelijks. De waker-slaper-dromer kan hier verandering in brengen.

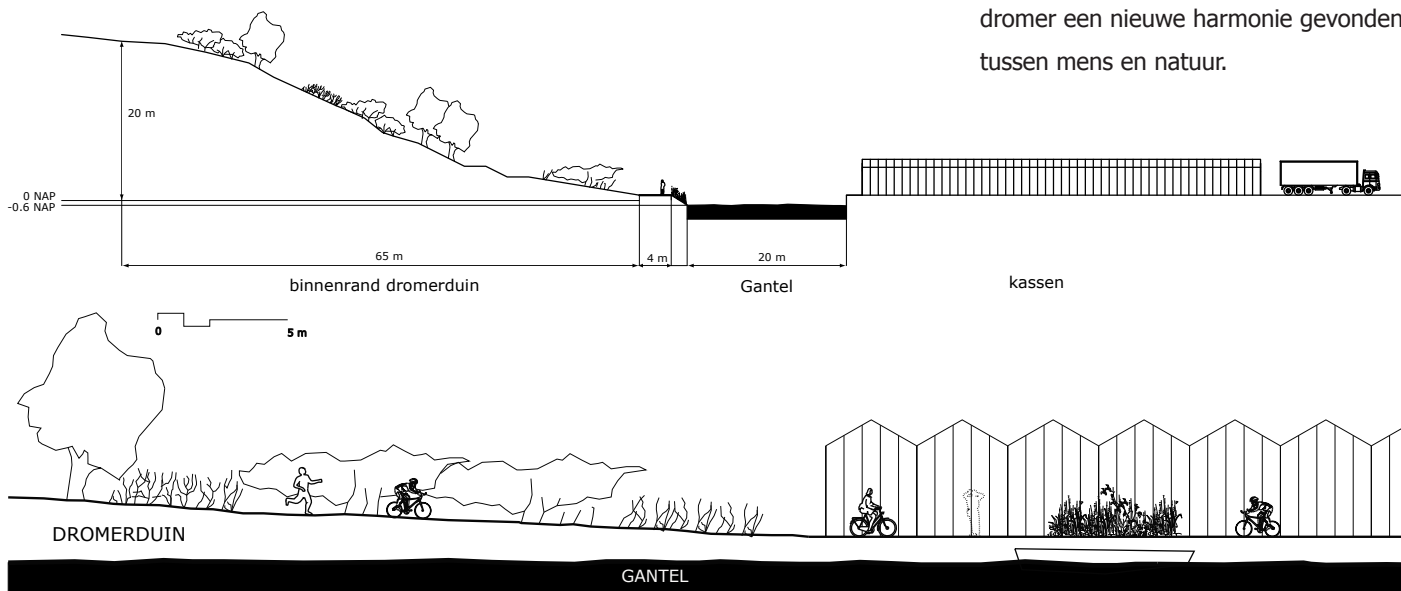


Het nieuwe duin, samen met de vaarten in het Westland als recreatief en ecologisch netwerk naar de zee.



## Een duurzame oplossing voor mens en natuur

Ooit was het de natuur die vorm gaf aan het land, maar in de loop van de tijd was het de mens die deze natuur ging beheersen en af en toe loodrecht handelde op de krachten van de natuur. De waker-slaper-dromer is een concept dat in feite meebeweegt met de natuur, als landwaartse oplossing voor de kustverdediging. Juist omdat het ingrijpt in menselijke structuren die in diverse opzichten niet meer duurzaam zijn, verkrijgt deze oplossing zijn toegevoegde waarde. Het duin kan meer rollen vervullen dan alleen de kerende rol en bijdragen aan een betere ruimtelijke toekomst voor het Westland. In feite wordt er met de waker-slaper-dromer een nieuwe harmonie gevonden tussen mens en natuur.



## **Drs. Moniek Löffler**

Adviseur RIKZ

*Door Marieke van Leeuwen*

Moniek Löffler is werkzaam bij de afdeling kustbeleid van het Rijks Instituut voor Kust en Zee. Het RIKZ is één van de zes specialistische adviesdiensten van Rijkswaterstaat (RWS). Het product van de afdeling Kustbeleid is niet het beleid maar een advies omtrent het beleid. Uiteindelijk is het Directoraat Generaal Water (DG Water) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat het beleid maakt. "Wij vormen als het ware een schakel tussen het onderzoek en de beleidsvorming. Wanneer het Rijk vragen stelt omtrent een bepaald beleid vertellen wij dat in onderzoeksopdrachten aan universiteiten of marktpartijen als bijvoorbeeld DHV. Vanuit deze partijen komt er een rapport met de onderzoeksresultaten naar ons terug en dan gaan wij kijken hoe we dat kunnen gebruiken. Van daaruit stellen wij ons advies samen voor het beleid. Het is dus vooral zaak dat je weet waar onderzoek en specialistische kennis te halen is, en dat je goed thuis bent in wat de markt hieromtrent te bieden heeft", aldus Löffler.

Löffler was ten tijde van het afstudeertraject van 'Geen stilte voor

de Storm!' thomaleider Kust van het innovatieprogramma WINN (Water als innovatiebron) van Rijkswaterstaat. Dit programma is zeer veelomvattend en daarom opgedeeld in thema's als kust, rivieren, zee, slib & schip en water & wonen. Onder die thema's wordt gezocht naar andersoortige oplossingen voor water. Het concretere doel is om te komen tot een aantal proefprojecten. De mensen van WINN formuleren hiertoe onderzoeksvragen die binnen één van de thema's vallen en besteden de bijbehorende onderzoeken vervolgens uit aan derden. "Het gebeurt echter ook wel eens andersom", aldus Löffler. "Dan komen mensen met soms hele innovatieve ideeën voor de kust naar WINN. Wanneer wij er wat in zien, wordt dan dikwijls overgegaan tot (mede)financiering van een (vervolg)onderzoek."

Zo kwam Judit Bax bijvoorbeeld zelf met haar voorwerk naar het RIKZ. Het gekozen afstudeeronderwerp viel helemaal binnen het kader van WINN. De opdracht, 'denk eens na over een ander soort oplossing voor de Delflandse kust', lag klaar om uit te geven.

### **Geen Stilte voor de Storm**

Löffler legt uit hoe 'Geen Stilte voor de

Storm' vorm geeft aan een vernieuwende gedachtegang over de de aanpak van problemen aan en bij de Delflandse kust. "Bij een zwakke kustwering wordt altijd gekeken naar een zeewaartse en een landwaartse oplossing tegenover de voortzetting van de huidige oplossing. Wanneer gedacht wordt over een oplossing voor de problemen in dit deel van de kustverdediging wordt echter veelal meteen zeewaarts gedacht. De landwaartse variant wordt vaak vergeten omdat deze opgave te complex is. 'Geen Stilte voor de Storm' kiest voor een meer geïntegreerde oplossing, waarbij zowel de ruimtelijke problemen van het Westland als de kustveiligheidsproblemen gelijk worden aangepakt. Ik denk dat het heel goed is dat daar nu eens serieus naar gekeken wordt. Immers, pas wanneer de drie varianten alledrie serieus onderzocht zijn kan een goede kosten-baten afweging worden gemaakt", aldus Löffler.

Volgens Löffler gaat het in de vergelijking tussen de haalbaarheid van een zeewaartse oplossing en een landwaartse oplossing in eerste instantie niet alleen om de centen, maar vooral om maatschappelijke kosten en baten. "Voor een dergelijk ingrijpende plan moet draagvlak komen. Wanneer

je kiest voor een zeevaartse oplossing zit je in principe niemand in de weg, terwijl de landwaartse variant zoals deze mensen veel dichterbij raakt. Zo krijgen de inwoners van Monster in dit plan een hele andere veiligheid dan nu. De huidige duinenrij wordt weliswaar niet kunstmatig verwijderd of verlegd maar de tot Waker gedoopte duinenrij zal wel minder intensief onderhouden worden. Het achterland wordt wel veiliger maar op den duur zal de veiligheid van Monster in negatieve zin veranderen. Dit zal ongetwijfeld heel gevoelig liggen bij de lokale bevolking. Daarnaast moeten vele tuinders de weg ruimen voor de uitvoering van dit plan. Deze zullen uiteraard ook niet staan te springen”, aldus Löffler. Zij voorspelt dan ook dat het proces om tot acceptatie en voldoende draagvlak voor deze landwaartse variant te komen vrijwel zeker veel moeizamer zal verlopen dan bij zeevaartse varianten.

“Maar waar een wil is, is een weg”, aldus Löffler. “Je moet zeker niet uitsluiten dat het op de lange termijn haalbaar is. Daarnaast is het concept van de Slaper-Waker-Dromer heel goed bruikbaar voor andere plekken langs de kust waar bijvoorbeeld niet die tuinders zitten. Zo zijn er in Engeland wel wat voorbeelden

te vinden waar een dergelijk concept is toegepast. Hier is echter wel vaak sprake van een heel andere situatie. Vaak zijn het kuststroken waarachter zich een natuurgebied bevindt. Dan heb je niet te maken met al die maatschappelijke weerstand. Daarnaast is ComCoast een Europees project dat innovatieve oplossingen ontwikkelt voor kustverdedigingsopgaven. Hierbij wordt niet gekozen voor het verhogen van een dijk maar wordt een zone gekozen die het achterland veilig moet maken. Het Slaper-Waker-Dromer concept past binnen deze denkwijze”, aldus Löffler.

### Onderwijs

“Ik vind de manier van onderzoek die hier is toegepast zeer verhelderend. De wetenschappelijke lijn afwisselen met af en toe een uitstapje naar een wilde ontwerpessie breekt zo'n onderzoek open. Het stimuleert je voorstellingsvermogen en voorkomt dat het te abstract blijft. Uiteindelijk zul je het ontwerp toch moeten overbrengen aan de bevolking. Hiertoe moet je je gedachtegang vertalen naar de belevingswereld van de 'gewone' mens. Bij 'Geen Stille voor de Storm!' komt dat heel goed naar voren”, aldus Löffler.

Tekenend daarvoor stelt zij de omslag

van de civiele technici op het RIKZ. “In het begin van het proces waren er veel sceptische geluiden te horen over het stedenbouwkundige project van Bax. Toch kwamen er achteraf juist uit deze hoek ook veel positieve reacties. Duidelijk werd dat de integratie van de kustveiligheids-vraagstukken met de ruimtelijke problematiek van het gebied een meerwaarde kan opleveren. Een stedenbouwkundige kijkt op waterbouwkundige vraagstukken verbreedt het blikveld en dat is nooit verkeerd”, zo meent Löffler.

“Wij zijn sowieso altijd erg blij met afstudeerders”, zegt Löffler. “Zij kunnen gemakkelijk dingen verkennen zonder dat er meteen teveel status en consequenties aan worden verbonden. In andere gevallen wordt er veelal meteen vanuit gegaan dat we ook beleid in die richting gaan ontwikkelen. Vaak is dit helemaal niet het geval, maar dient het vooral om het thema in de breedste zin te verkennen.” Vandaar ook dat Löffler via het RIKZ regelmatig met studentenwerk te maken heeft. “Het type werk dat wij hebben (onderzoek) leent zich het meest voor afstudeerders, maar toch worden er bijvoorbeeld ook regelmatig stages gelopen op het instituut”, aldus Löffler.

Löffler heeft nog een kleine noot van kritiek op 'Geen Stilte voor de Storm', wat in feite geldt voor vele afstudeerwerken. "Ik mis een communicatieplan achteraf, waarbij de uitkomst van het onderzoek verder wordt verspreid. Door de afstudeerstage die Bax hier gelopen heeft is haar werk binnen Rijkswaterstaat wel terug te vinden. Wij kijken hier echter door een beleidsmatige bril, maar bijvoorbeeld het Hoogheemraadschap Delfland moet uiteindelijk echt de kust gaan maken. Eigenlijk zouden zij bijvoorbeeld ook het rapport onder ogen moeten krijgen." Volgens Löffler zou het daarom goed zijn wanneer een communicatieplan bij het eindproduct van een afstudeerder zou horen.







# 2

## Noordzeestad

Grens en poort van de Deltametropool



Pauline Bron, juni 2004

mentorenteam: Rogier van den Berg, Inge Bobbink & Willem Hermans

## Den Haag als badstad, en de schaal van de metropool

Wie als toerist in de stad Den Haag rondloopt zal niet merken dat duinen en zee zo dichtbij zijn. Het effect van de nabije kust is daarentegen wel duidelijk zichtbaar. 's Zomers staan de wegen naar de stranden vast en zorgt het verkeer voor overlast in de stad. Rond de boulevard zijn te weinig parkeerplaatsen, de stranden zijn overvol en de openbare ruimte dient aanzienlijk te worden opgeknapt. Naast deze ruimtelijke problemen, zijn er problemen ten aanzien van de kustverdediging. Jaarlijks moet voor miljoenen aan zandsuppleties worden uitgetrokken, om de dreiging van de zee in de hand te houden.

Door de gemeentegrenzen kan Den

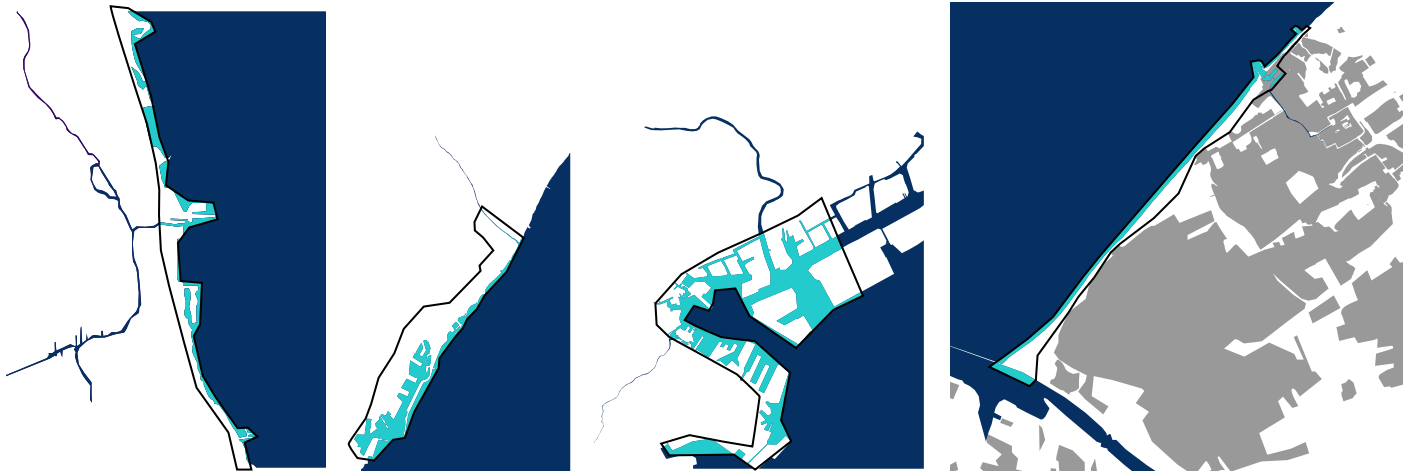
Haag richting het binnenland nauwelijks verder groeien; aan deze zijde sluit de stad aan op het nationale wegennetwerk, aan de westzijde heeft het de zee als waterfront. De ligging van een grote stad zo direct aan de zee is uniek voor Nederland. Niet alleen rond het Centraal Station - waar momenteel de aandacht naar uitgaat - maar juist ook aan de kust liggen grote kansen voor een stad als Den Haag. Dit is de plek voor nieuwe ontwikkelingen!

Naast het belang voor de stad zelf, zijn nieuwe ontwikkelingen ook van belang voor de vorming van de Deltametropool. Op wereldschaal zien we dat 80% van alle grote metropolen aan de kust of in een delta liggen. Veel van deze gebieden gebruiken hun waterfront voor nieuwe

ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken, recreatie en toerisme. Vanuit dit oogpunt is de kuststrook bij Den Haag de plek die deze functie op zich kan nemen, en zo een nieuw visitekaartje van onze metropool kan worden.

Wanneer we de kuststrook van Den Haag willen ontwikkelen als onderdeel van onze metropool, is het zinvol vergelijkingen te maken met andere grote steden. Zo zien we in Barcelona, Chicago en Yokohama dat de boulevardzone een belangrijke schakel vormt in de verkeersstructuur van de stad. In Den Haag zien we daarentegen dat de nationale wegen op kilometers afstand liggen. Barcelona geeft ons een goed voorbeeld van hoe mede

Schaalvergelijking waterfronts, v.l.n.r.: Barcelona, Chicago, Yokohama, plangebied Hoek van Holland - Scheveningen



met ontwerpingrepen de binnenstad verbonden kan worden met de haven, Chicago laat zien hoe je een waterfront kan inzetten voor nieuwe hoogstedelijke ontwikkelingscentra, en in Yokohama zien we hoe door het aanleggen van nieuwe eilanden kustafslag wordt tegengegaan, er ruimte ontstaat voor nieuwe ontwikkelingen, en vanaf zee het land kan worden ontsloten. Deze aspecten vinden we vooralsnog niet in Den Haag.

Wanneer we op de grote schaal kijken, de schaal van de Deltametropool, zien we dezelfde problemen als in Den Haag. Ook hier zien we dat nergens met het hoofdwegennet de zee te bereiken is. Ten aanzien van de kustverdediging biedt in de noordvleugel van de Deltametropool (grotweg het deel tussen IJmuiden en Den Haag) een brede duinenrij bescherming aan het achterland. Bij de zuidvleugel is deze strook veel smaller, en op veel plekken zijn de duinen dermate zwak dat voor dijkdoorbraken in de toekomst wordt gevreesd.

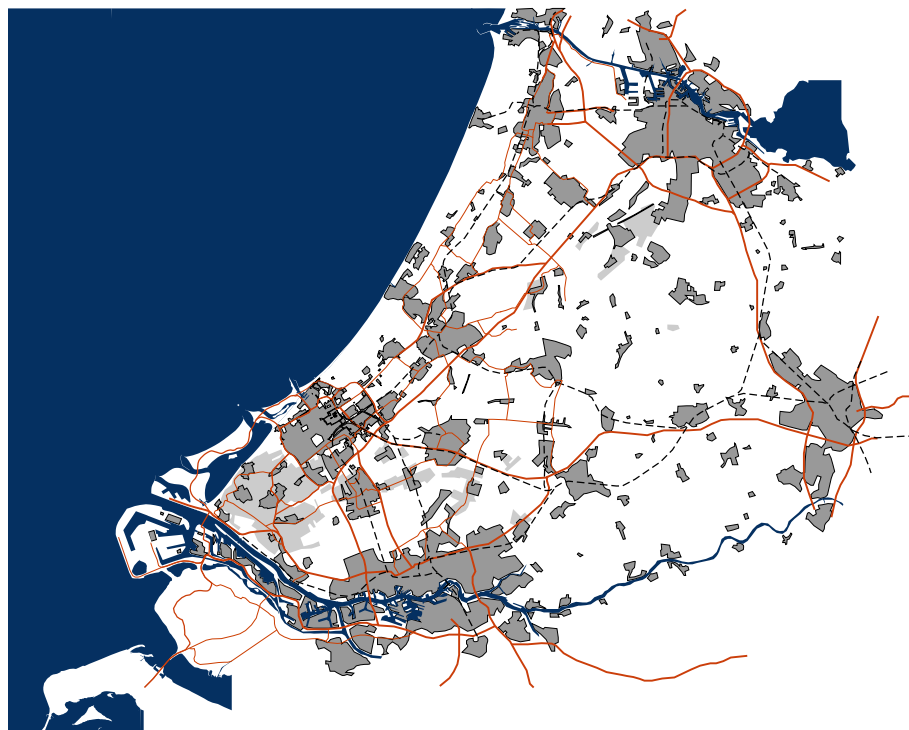
Op deze schaal zijn nog een tweetal andere aandachtspunten aan te wijzen. Het Westland kampt met een enorm ruimtegebrek. Er is geen ruimte om

de slechte bereikbaarheid van het gebied aan te pakken, er kan niet aan de woningvraag worden voldaan en het maakt de toekomst van de glastuinbouwsector onzeker. Het tweede punt van aandacht is de groei van Rotterdam richting de zee. De haven verplaatst zich steeds meer westwaarts; na de 1ste Maasvlakte is er al weer behoefte aan een 2de. Ondanks de kleiner wordende afstand tussen Den Haag en Rotterdam, doet de Hofstad vooralsnog niet mee aan toenadering. Duidelijk is wel dat hier kansen liggen voor samenwerking aan zee.

Nadat de problemen inzichtelijk zijn geworden, wordt duidelijk dat oplossingen allereerst op de grote schaal moeten worden ingepast. Niet enkel de kustzone van Den Haag, maar de hele strook tot aan de Maasvlakte behoort tot het aandachtsgebied, waarmee direct een schaal van een metropool ontstaat.

Nu de locatie een maat van betekenis heeft gekregen, is het mogelijk er een aantal metropolitane elementen op te projecteren, die elders hebben bewezen succesvol te zijn.

Allereerst wordt een kustroute



toegevoegd, die de kust en het achterland bereikbaar maakt, en aansluit op het bestaande wegennet. Zo ook het openbaar vervoer. Vervolgens wordt nieuw land gecreëerd ten behoeve van de kustverdediging, en als ruimte voor nieuwe hoogstedelijke ontwikkelingen.

### De Noordzeestad

Het ontwerp omvat zo'n 34,5 duizend hectare nieuw land. De meeste overeenkomst in schaal is te vinden in de Rotterdamse havens. Het nieuwe land beweegt mee met de richting van de strandwallen bij Den Haag, en krijgt zo een hollere vorm. Bij deze kustvorm vormt de aanwas en de afvoer van zand een natuurlijk evenwicht. De natuurlijke en zandige holle bogen worden onderbroken bij de zee-ingangen door onnatuurlijke bolle vormen, die worden beschermd door harde zeeweringen.

Het grootste binnenmeer dat ontstaat is specifiek ontworpen voor de pleziervaart, en kan vanaf de Schie en de Vliet worden bereikt via het nog aan te leggen blauwe netwerk in het Westland. Omdat het Delflandspeil 0,40 meter onder NAP ligt zal deze uitgang naar zee bestaan uit een sluis. Andere delen zijn meer specifiek voor zwemmers met veilig water (aan de binnenzijde) en goede

ligstranden op het zuiden. Daarnaast zijn de stranden aan de open zee vanwege de golven geschikt voor (wind)surfers. Grote schepen als cruiseschepen kunnen aanmeren aan de nieuwe verlengde aanlegarmen bij Scheveningen, of in de nieuwe haven rond Hoek van Holland.

Omdat het nieuwe land de nieuwe kustverdedigingslinie wordt kan de binnenste oude duinenrij intact blijven. Er ontstaan als het ware drie kusten waardoor het strandoppervlak wordt vergroot, en er meer ruimte ontstaat voor strandgangers. Wanneer de waterstand te hoog wordt (bij noodsituaties) kunnen

de binnenmeren worden afgesloten met bruggen die op dat moment "stormvloedkerend" werken. Door deze niet permanente afsluiting blijft het ecologisch klimaat rond de oude kustlijn onder invloed van het zoute zeewater

Bij het ontwerp wordt uitgegaan van de aanwezigheid van een doorgetrokken A4 richting Rotterdam, en de Hubertustunnel in Den Haag. Hiernaast moet de A20 worden doorgetrokken richting Hoek van Holland en komt er een westelijke oeververbinding vanaf deze A20 richting Maasvlakte en Zeeland. De kustroute zelf die Hoek van Holland, Kijkduin en

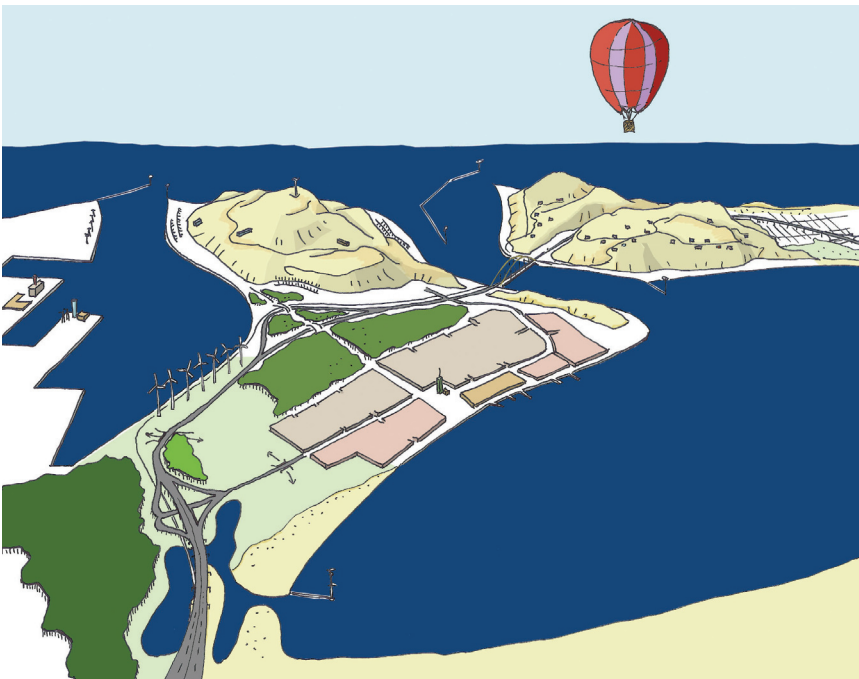




Den Haag met elkaar verbindt, is 2 x 2 baans en heeft een maximumsnelheid van 70 km/uur.

Naast de geplande lightrail richting het Kurhaus over de Hofpleinlijn, wordt vanaf het Kurhaus een nieuwe OV-verbinding aangelegd, die over het grootste eiland een ronde maakt en terugkeert. Vanaf de andere zijde, beginnend in Hoek van Holland, loopt een tweede lijn.

Met de komst van nieuwe ruimte voor de kust is het mogelijk glastuinbouw in het achterland te sparen, en alleen rond de bestaande kernen in de kuststrook uit te breiden. Naast deze dorpen aan de bestaande duinrand komt een nieuw dorp aan het binnenmeer te liggen. In het duingebied op de zuidwestpunt van het grootste eiland, wordt de grond in vrije kavels uitgegeven. Er kunnen zo'n 1400 villa's komen te staan, met zicht op zee of op het binnenmeer. De rest van het eiland, en het deel voor de kust van Den Haag is bestemd voor stedelijk en hoogstedelijk wonen. De grond wordt ingedeeld in een grid van 250 bij 75 meter, met plaats voor een mix aan voorzieningen en woningen. Van huur tot koop, van groot tot klein, en van hoog tot laagbouw, refererend aan het flexibele Manhattan. Totaal is



het nieuwe land goed voor zo'n 38.000 nieuwe woningen.

De met donkerroze aangegeven gebieden zijn zones waarbinnen hoogbouw en de meest belangrijke voorzieningen kunnen voorkomen. De mate waarin is variabel (net als de indeling van de rest van het grid), en zal voornamelijk afhangen van de economie. De zones zijn gelegen op die plekken die ideaal zijn als vestigingsmilieu door de vrijwel directe aantakking op de kustroute.

Op het nieuwe land zijn met donkergroen de dichte bosachtige structuren aangegeven, de parken zijn lichtgroen. De grote parken zijn veelal gelegen langs en rond de kustroute die zo een "parkway" wordt.

De nieuwe haven aan de zuidzijde kan tezamen met de nieuwe oeververbinding richting de Zeeuwse Eilanden de concurrentiekracht van de Westlandse glastuinbouwsector behouden en versterken. Producten van het Westland kunnen direct over zee worden vervoerd, en daarnaast maakt de oeververbinding een sneller transport over de weg (en het spoor) mogelijk.

## Dr. Jan Mulder en ir. Petra Damsma

RIKZ

*Door Marieke van Leeuwen*

Jan Mulder is sinds 19 jaar kustmorfoloog, ofwel fysisch geograaf bij de afdeling Kust en Wadden van het Rijks Instituut voor Kust en Zee (RIKZ). Dit is één van de zes specialistische adviesdiensten van Rijkswaterstaat (RWS). Als kustmorfoloog bestudeert hij het natuurlijk gedrag van de kust. Het is zijn taak om namens Rijkswaterstaat het onderhoud van de kust zo optimaal mogelijk te plannen door zoveel mogelijk gebruik te maken van het natuurlijke gedrag van de kust. Sinds kort is er een visie gereed waarvoor is onderzocht hoe dit gedrag op de langere termijn zal zijn en hoe dit te gebruiken is. Mulder tracht nu zoveel mogelijk bekendheid aan deze visie te geven, om te bewerkstelligen dat het als basis kan gaan dienen voor ruimtelijke opgaven.

Petra Damsma is 3 jaar geleden aangenomen als Adviseur Ruimte en Water bij datzelfde RIKZ. In de loop van de tijd is zij zich gaan specialiseren in het publieksgericht werken en houdt zich op het ogenblik voornamelijk bezig met ontwikkelingsplanologie. Zo werkt zij momenteel aan het Water

Innovatieprogramma (het WINN) van RWS en samen met het RIZA, de zoetwaterclub van RWS aan een opdracht om wateropgaven in het binnenland met de ruimtelijke ordening te verankeren. Verder houdt Damsma zich nog bezig met de publieksgerichtheid binnen het project Kustlijnzorg, waarbij ze de kennis en mening van burgers over zandsuppleties onderzoekt.

### Noordzeestad

Damsma houdt zich met name bezig met beleidsvorming en analyses en zegt dientengevolge erg enthousiast te worden van presentaties als 'Noordzeestad'. Het maakt volgens haar weer eens inzichtelijk waar het ook alweer echt om gaat. Zij krijgt slechts sporadisch dergelijke projecten onder ogen en noemt het feit dat een idee eens een keer zo breed is uitgewerkt de meerwaarde van het project. Mulder stelt daar tegenover dat je aan de hand van een dergelijke presentatie wel veel verschillende discussies kunt voeren. Het is hem niet geheel duidelijk welke discussie hier leidend was.

Ook Mulder komt weinig soortgelijke ruimtelijke onderzoeksresultaten tegen, en zegt het best vaker te willen zien. Hij zegt bijvoorbeeld graag voorbeelden

te willen zien van projecten die gekoppeld zijn aan de ontwikkelde lange termijnvisie. "Door zulke projecten kun je de mogelijkheden verkennen van hoe je aan de hand van de visie ruimtelijk kunt ontwerpen. Wanneer critici dan weer eens beweren dat wij als RIKZ zeggen dat er niets kan of niets mag in de kuststrook, hebben we voorbeelden van het tegendeel. Daarmee kun je mensen overtuigen en in een bepaalde richting laten denken." Bovendien blijft Mulders 'zand-visie' volgens Damsma vrij abstract en zou het goed zijn om het door middel van soortgelijke stedenbouwkundige afstudeerprojecten eens concreter te maken. "De visie is gestoeld op geofysische eigenschappen en het is noodzakelijk de brug te leggen naar de ruimtelijke ordening."

"Catamaranstad (tentoongesteld op de Biennale 2005) is een voorbeeld van een plan waarbij ontwikkeling is afgestemd op de dynamische ondergrond. Het is weliswaar niet concreet uitgewerkt maar als concept zeker een goed voorbeeld van een geografisch en ruimtelijk geïntegreerd plan in de kustzone. Ze zijn er dus wel, maar nog te sporadisch", aldus Mulder.

'Noordzeestad' past volgens Mulder



heel zwart-wit gezien niet bij de ontwikkelde visie. "Als ik 'Noordzeestad' beschouw vind ik het bijna jammer dat dit ontwerp zover is uitgewerkt, met zoveel detailniveau zonder dat daarbij de natuurlijke ontwikkelingen van de kust als uitgangspunt is genomen. Net als 'Geen stilte voor de storm' (eerder in deze uitgave omschreven, red.) zou 'Noordzeestad' voor een dergelijke insteek zoveel mogelijkheden bieden."

Met kustuitbreiding op een natuurlijke manier doelt Mulder op het weliswaar kunstmatig toevoegen van zand op een strategische plek in de kustlijn, maar vervolgens het transport van dat zand aan de natuur overlaten. Met de zandsuppleties ondersteun je dan als het ware het natuurlijk proces, zodat je na verloop van tijd natuurlijk gevormde zandbanken en misschien ook duinen krijgt. "Het grote voordeel hiervan boven het in één keer aanleggen van een kunstmatig stuk duin, is dat het vele malen goedkoper is én natuurlijk, dus duurzaam", aldus Mulder. "Bij 'Noordzeestad' liggen de uitgangspunten echter veel meer bij economie en verkeer. Vanuit mijn vakgebied, zeg ik; jammer!"

Iets wat wel als voorbeeldproject

kan worden aangewezen is het Kennemerstrand bij IJmuiden. Dit strand is ontstaan als zijeffect van het verlengen van het havenhoofd. Het is dus op een natuurlijke manier gegroeid, na het doen van een kunstmatige ingreep. Later zijn daar allerlei ruimtelijke ontwikkelingen op los gelaten. Damsma stelt dat je dit echter niet als geldig voorbeeldproject kunt aanwijzen omdat de ontwikkelingen niet van te voren bedacht zijn. Wel kun je er volgens Mulder lering uit trekken. Niet alleen met betrekking tot de uiteindelijke verschijningsvorm van het nieuwe land maar ook met betrekking tot item 'draagvlak'.

"Voor een plan als 'Noordzeestad' heb je, zoals voor ieder plan, voldoende maatschappelijk draagvlak nodig", aldus Mulder. "Dit aspect is niet behandeld in het rapport. Wanneer je dit stedelijke plan op tafel legt gaan er zowel bestuurlijk als maatschappelijk allerlei haren overeind staan. Mensen moeten wennen aan een dergelijke plan. Wanneer je dat gewenningsproces mee kan laten lopen met het natuurlijk proces van landaanwinning, is de kans op uiteindelijke realisatie van zo'n plan groter. Kijk bijvoorbeeld maar naar het Kennemerstrand en haar tegenwoordige ruimtelijke inrichting. Wanneer je nu

echter voorstelt om een stuk nieuwland op te spuiten en er allerlei hogen torenflats op te bouwen kun je het wel vergeten met de acceptatie. En dat terwijl 'Noordzeestad' ook uitgaat van een realisatieduur van zo'n 50 jaar. Je hebt dus alle tijd om mensen te laten wennen!"

"Wanneer je volgens deze tactiek te werk gaat laat je in een eindplan zien hoeveel land er ontstaat, maar ga je wat de inrichting betreft niet verder dan het aangeven van de mogelijkheden", aldus Mulder. "Wanneer je een plan als 'Noordzeestad' als één van de mogelijkheden aanvoert, zou het wel weer kunnen werken."

Volgens Damsma zijn de voorbeelden van de kustlijnen bij Yokohama, Barcelona en Chicago heel treffend. "De context waarin je zo'n plan zet kan een belangrijke factor zijn voor het uiteindelijke draagvlak dat het krijgt. Wij denken nog steeds op de schaal van Nederland, maar als we ons meer Europeaan gaan voelen kunnen waarschijnlijk al veel meer mensen een dergelijke plan aan. Zo'n stuk kust is een aanzienlijk percentage van de Nederlandse kust terwijl hetzelfde stuk kust op schaal van Europa minuscuul is. De kunst van het

creëren van maatschappelijk draagvlak zit hem dus ook deels in het kiezen van een goede presentatiemethode. En dat is het boeiende van de aanpak van 'Noordzeestad'."

Volgens Mulder is de schaal van de Deltametropool, waar vanuit gegaan wordt bij 'Noordzeestad' ruimer genomen dan bij vele andere plannen. Wanneer je het echter hebt over kustontwikkeling zou je volgens hem eigenlijk nog ruimer moeten kijken. "Kustverdediging, klimaatverandering en zeespiegelstijging zijn zaken die op de lange termijn een belangrijke rol spelen. Als dat niet je uitgangspunten vormen betekent het dat je geen duurzame oplossingen creëert. De kuststrook van Noord Frankrijk tot Denemarken is als het ware één systeem. Eigenlijk zou je op die schaal een scherpe visie moeten neerzetten om er op schaal van de Deltametropool of nog kleiner wat van te kunnen vinden. Bovendien zouden er een hoop bestuurlijke problemen omtrent ontwikkelingen in de kustgebieden kunnen worden overwonnen door een dergelijke goede overall visie", aldus Mulder.

Het verbeteren van de kustverdediging is één van de doelstellingen van

'Noordzeestad', maar volgens Mulder moet je hier wel een kanttekening bijzetten. "Voor het huidige Westland vergroot je de veiligheid misschien wel, maar je schuift het probleem in feite gewoon op. Op het opgespoten nieuwland geldt namelijk een verhoogde mate van overstromingsgevaar. Door de zeespiegelstijging is er sprake van een oostwaartse druk op onze kust, maar onze maatschappelijke druk is westwaarts. Wanneer wij toegeven aan die maatschappelijke druk zoeken wij de confrontatie met de natuurlijke krachten in een fellere vorm op. Deze variant stelt dan ook hogere eisen aan de duinen dan de huidige kustlijn."

Gevraagd naar de bespreekbaarheid van concepten of plannen waarbij ruimtelijke extra's worden verkregen door acceptatie van een verlaagde veiligheid en verhoogd risico legt Mulder uit dat dit heel gevoelig ligt. "Vaak wordt aangedragen dat verschil in veiligheidsniveau zou leiden tot ongelijkheid in de burgerij. Daarbij wordt echter vergeten dat wij allang gedifferentieerde veiligheidsniveaus hebben. In het Westland is de kans op overstroming ongeveer 1:10000, terwijl dat in Zeeland al 1:4000 is en op de Waddeneilanden zelfs 1:2000. Het bewust in elkaars nabijheid leggen van deze

gedifferentieerde veiligheidsniveaus ligt echter heel gevoelig. In 'Noordzeestad' zou het Westland veiliger dan 1:10000 worden terwijl het nieuwland niet verder zal komen dan 1:2000. De balans tussen de extra's en de risico's en hoe ver mensen willen gaan voor een mooie woonomgeving, moet hier heel goed onderzocht worden." Volgens Damsma kun je bijvoorbeeld een goed evacuatieplan opstellen maar dan moet je wel kunnen garanderen dat men weer terug kan na een zware storm; dat de gebouwde omgeving dus minimaal wordt aangetast. Damsma omschrijft de lopende discussie als een slak die keer op keer heel voorzichtig uit zijn huisje kruipt maar zich terugtrekt als er iemand tegenaan tikt. "Hierbij wordt niet alleen naar de veiligheidsniveaus (omschreven als 1:10000 ed.) gekeken maar ook naar de bijbehorende risico's."

Toch zegt Mulder die slak graag weer uit zijn huisje te halen. "Er moet een helder debat over komen. Je moet de gevoeligheden echter niet onderschatten en je zodoende heel goed voorbereiden op hoe je de discussie gaat vormgeven." Volgens Damsma zou een uitgewerkt plan als 'Noordzeestad' hier een belangrijk middel in kunnen zijn. "Het werkt heel verhelderend, hoewel een deel van het publiek wellicht juist in de

verdediging dringt door het zien van een dergelijk vergaand plan. Toch moet je het verhelderende aspect voorop stellen en je niet laten weerhouden door wie er allemaal tegen zouden kunnen zijn. Dit zou de discussie niet verder vooruit helpen”, aldus Damsma.

### **Onderwijs & Praktijk**

Een andere doelstelling van ‘Noordzeestad’ is de bereikbaarheid van de kust vanuit het achterland verbeteren. Voorgesteld wordt om de kust en het Westland door een nieuwe kustroute te verbinden met het nationale wegennet. Het ontwerp van zo’n kustroute zou het schoolvoorbeeld kunnen zijn van een integraal project waarbij de kustmorfologie, de ruimtelijke ordening en verkeers- en vervoersbeleid een sleutelrol spelen.

Volgens Mulder valt er nog veel te leren, ook binnen het RWS, op het gebied van integrale aanpak van dat soort opgaven. “Voorlopig zou een dergelijke opgave nog specifiek neerkomen op de schouders van de AVV (Adviesdienst Verkeer en Vervoer van RWS).” Het besef dat het integraler moet en de initiatieven omtrent intersectorale samenwerking zijn er volgens Mulder wel, maar het blijkt in de praktijk steeds weer erg lastig. Damsma

stelt dat dit soort afstudeerwerken juist bij de integratie van de verschillende vakgebieden wel heel behulpzaam kunnen zijn. “Het helpt om de discussie aan te moedigen en om elkaars taal te leren begrijpen”, aldus Damsma.

Zo zou het volgens Mulder goed zijn om eens zwart op wit te laten zetten of er wel of niet gestreefd wordt naar een integrale visie op het kustzonebeleid. “Pas wanneer we het daar allemaal over eens zijn, kunnen we een stappenplan opstellen om de integratie tussen de verschillende vakgebieden vorm te geven. Van hieruit kan dan een gemeenschappelijke visie worden opgebouwd.” Damsma voegt hieraan toe dat er in de Nota Ruimte wel een kustfundament is opgenomen, maar dat daar, ook in haar ogen te weinig visie uit spreekt. “De discussie over de onderliggende visie voor allerlei kustplannen wordt niet verder gestructureerd vanuit het ministerie of het RWS en het gebrek aan visie is dan ook een algemene kritiek die ik heb op het kabinet”, aldus Damsma.

“In 2002 is er wel een nota verschenen, genaamd ‘Naar Integraal Kustzonebeleid’, waaraan alle ministeries een bijdrage hebben geleverd”, zo vertelt Mulder. “Jammer is alleen dat

daarna de wind anders is gaan waaien en er niet veel meer mee gebeurd is. Omdat geen enkel ministerie de directe verantwoordelijkheid draagt voor integratie en het bij geen enkel ministerie is omschreven als kerntaak, wordt er bij bezuinigingen geen effort meer ingestoken.” Volgens Damsma gaat het wel langzaam weer de goede kant op en begint het DGWater (Directoraat Generaal Water van RWS) zich weer wat meer inhoudelijk bezig te houden met een dergelijke visievorming.

# 3 Bedankt voor de Bloemen

Ruimtelijk-strategische veranderingen in de duin- en bollenstreek.



Boris Hocks, juni 2005

mentorenteam: Inge Bobbink, Joost Schrijnen & Sybrand Tjallingii

De locatie voor het onderzoek is de Duin- en Bollenstreek, ingesloten tussen de Rijn, de Kagerplassen, de Haarlemmermeer en Heemstede/Haarlem. Het onderzoek gaat echter ook over deze grenzen heen om gevolgen en invloeden van en op de Duin- en Bollenstreek te onderzoeken. In eerste instantie was het doel een masterplan te ontwikkelen, een ontwerp met een vastgesteld eindbeeld. Er is echter afgeweken van deze aanpak. Er zijn teveel factoren die het eindresultaat kunnen beïnvloeden en dat naar alle waarschijnlijkheid ook zullen doen. Deze factoren zijn de economische en sociaal-maatschappelijke variabelen, zoals de invloed van de ontwikkeling in de landbouw, de ontwikkeling van de mainport Schiphol, de bevolkingsontwikkeling (vergrijzing), het watervraagstuk (onder andere als gevolg van verandering in klimaat), besluitvormingsprocessen, conflicterende belangen en interesses. Deze ontwikkelingen maken het werken met een ontwerp met een vast eindbeeld zo goed als onmogelijk, het nagestreefde einddoel zal (waarschijnlijk) nooit bereikt worden. In plaats van een vastomlijnd eindbeeld wordt in dit onderzoek gezocht naar een strategie, oftewel een methode, om de regio ruimtelijk en economisch te sturen en te ontwikkelen.

Het doel van het onderzoek was:

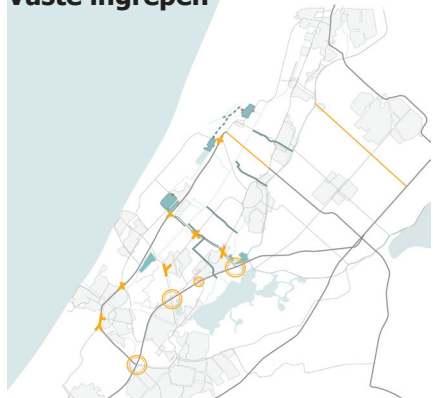
Het vormen van een ruimtelijke, landschappelijke en programmatische strategie voor de ontwikkeling van de Duin- en Bollenstreek. Met deze strategie inspelen op het mogelijk verdwijnen van de bollenteelt door revitalisatie, modernisatie en transformatie van elementen uit de regio.

Daarnaast blijft de vraag of en met

welke ruimtelijke visie en beleid het mogelijk is om de Duin- en Bollenstreek te ontwikkelen tot de vijfde 'stedelijke' regio van de Deltametropool. Het gaat hierbij niet om grootstedelijkheid maar om een niveau van integratie van economische functies met woon- en recreatieve functies zoals die bestaat in andere stadsregio's. Het ontwikkelen van een strategie die uitvloeit in een regionaal plan levert een haalbaar plan voor de regio op. De strategie moet

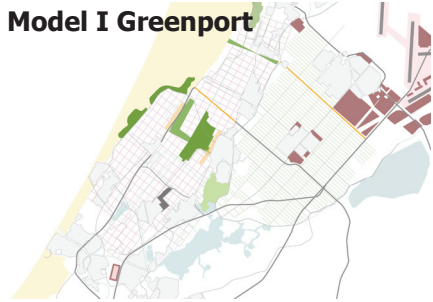
flexibel zijn, maar gelijktijdig ook sturend en vastleggend bij het gebruik van meerdere ontwikkelingsmodellen. Door voorwaarden en kenmerken, afgeleid uit dezelfde verkenning en analyse, te gebruiken bij het ontwikkelen van de modellen konden drie unieke, wenselijke eindbeelden of modellen gedefinieerd worden. De keuze om verder te gaan met drie modellen als basis voor het regionaal plan komt voort uit de mogelijkheden en onmogelijkheden uit de verkenning en analyse. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om vervuiling van de bodem, slechte bereikbaarheid, goede kansen voor recreatieve zones en vergrotingsmogelijkheden van de woningvoorraad. In deze drie modellen is ook een aantal vaste ingrepen verwerkt die ongeacht de te kiezen (deel)strategie uitgevoerd moet worden: dit zijn de constanten van de modellen. Hieronder valt de aanpassing van het watersysteem, de uitbreiding van boezemwater, de aanleg van piekbergingen en de uitbreiding van het infrastructuursysteem.

### Vaste ingrepen



De vaste ingrepen bestaan uit het aanpassing van het watersysteem, de uitbreiding van boezemwater, de aanleg van piekbergingen, het verbeteren van infrastructurele knooppunten en de uitbreiding van het infrastructuursysteem. Daarnaast zal aandacht besteed moeten worden aan de 3 entrees van de Duin- en Bollenstreek, gelegen langs de snelweg A44.

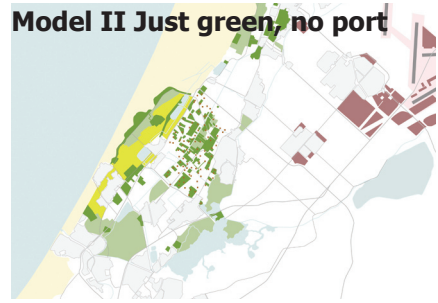
### Model I Greenport



De doelstelling in het greenport model behelst het optimaliseren van de regio voor agrarisch gebruik. Het gebied dient ruimte te bieden voor de agrarische

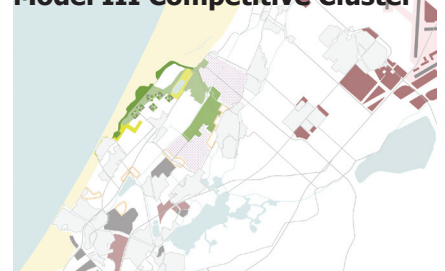
hoofdfunctie; de bollenteelt. Naast de noodzaak voor grote percelen zijn ook transport, veiling, ontwikkeling en verwante dienstverlening van groot belang. Stedelijke ontwikkeling is een van de grootste bedreigingen voor het model en zal dan ook tot een minimum beperkt moeten worden.

### Model II Just green, no port



De grote diversiteit aan landschappen in de Duin- en Bollenstreek valt niet op als gevolg van onbereikbaarheid, onzichtbaarheid en versnippering. Met de mogelijkheid van een wegtrekkende agrarische sector in het achterhoofd wordt bollenareaal omgezet naar groen en ruimte voor landelijk wonen. Het verbinden van groenstructuren en het gebruiken en zichtbaar maken van het landschap, om zo de kwaliteiten van de bollenstreek volledig te benutten, is het hoofddoel binnen het 2de model.

### Model III Competitive Cluster



Het competitief cluster, gebaseerd op de clustertheorie van de Amerikaanse econoom Porter, is een locatie waar genoeg grondstoffen en competenties, kennis en ondernemingsdrang als een 'kritieke massa' bijeen zijn. In het geval van de Duin- en Bollenstreek zijn dat de bollen, maar daarnaast zijn ook de aanwezigheid van duin en strand, Schiphol en de stad Leiden met biosciencepark en universiteit, van groot belang. Dit model beschrijft de opdeling van de regio in drie zones:

1. Woonfuncties, dorpen voor kleinschalig wonen en steden voor hogere dichtheden en intensieve stedelijkheid
2. Dienstencentra in de binnenduinstrand voor het versterken van communicatie en het leggen van de relatie tussen stad, bollen en de Schiphol regio
3. Kweek en onderzoek, het veredelen en manipuleren van gewassen en de kennisontwikkeling die hiermee gepaard gaat

-  Knooppunt (A naar N & N naar B)
-  Waterberging
-  Ontworpen bufferzones (beperken stedelijke groei)
-  Versterkte groenstructuur (Keukenhof)
-  Recreatieve hotspots (Keukenhof)
-  Uitbreiding verstedelijking (bedrijven)
-  Kennislandgoederen
-  Aanvullende infrastructuur
-  Knooppunt (infrastructuur en water)
-  Bestaande infrastructuur

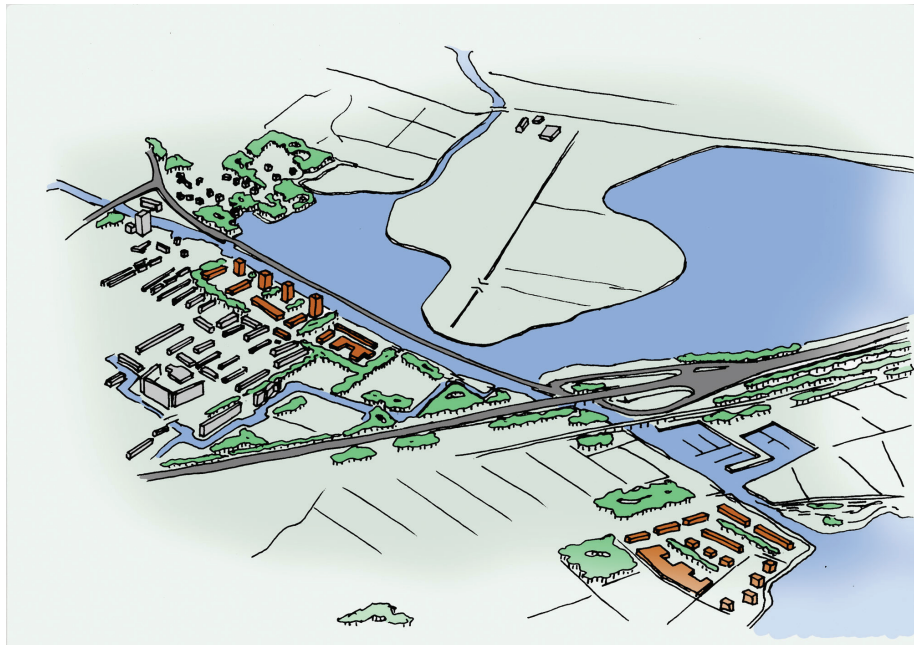


De bewijslast voor de bruikbaarheid en haalbaarheid van de modellen komt uit bestaande nota's, zoals bijvoorbeeld het Pact van Teylingen en het Offensief van Teylingen (nota's met plannen en intenties vanuit de regio), maar voornamelijk uit de ruimtelijke studies binnen de modellen zoals die zijn uitgevoerd in dit onderzoek.

Zonder verdere maatschappelijke en economische invloeden mee te laten wegen zou een keuze voor één van de drie modellen een slecht verdedigbare zijn. De overeenkomsten van deze drie modellen, inclusief de vaste ingrepen, zijn naast elkaar gezet. Hierdoor ontstaat een reeks van aandachts- en ontwikkelingspunten die een solide basis

biedt voor ontwikkeling van de regio, met ruimte voor keuze in een later stadium. De aandacht- en ontwikkelingspunten worden in een kaartbeeld omgezet in projecten of knopen. Feitelijk is deze (strategische) kaart het antwoord op de onderzoeksvraag: in deze kaart ligt de ruimtelijke oplossing voor de regio.

Door een aantal van de 'knopen' uit te werken wordt de vorm van de ingreep uitgebeeld. De reeks aan ingrepen in het gebied kan dan aantonen dat de samenhang (economisch, ruimtelijk en landschappelijk) van de regio vergroot wordt. Dit toont op haar beurt weer aan dat de ontwikkelde strategie, de strategische kaart, een solide regionaal plan voor de Duin- en Bollenstreek is. Het uiteindelijk regionaal plan, de regels en de kaart met de (strategische) ingrepen, overlappende elementen en knooppunten, is een platform voor nieuwe ontwikkelingen, nieuwe mogelijkheden en oplossingen. Met dit plan is het mogelijk een solide en gelijktijdig flexibele basis te leggen voor de ontwikkeling van de Duin- en Bollenstreek. Er is een aantal van deze knopen en overlappende elementen uitgewerkt binnen deze studie. Niet om hiermee een definitief signatuur te geven aan deze visie maar om de abstracte strategische kaart te vertalen naar projecten. Gelijktijdig toont de 'ruimtelijke verkenning' van deze projecten en overlappende elementen de haalbaarheid van de strategie aan. De relatief kleine ingrepen versterken elkaar werking, samen zijn deze ingrepen sterker dan de som der delen.



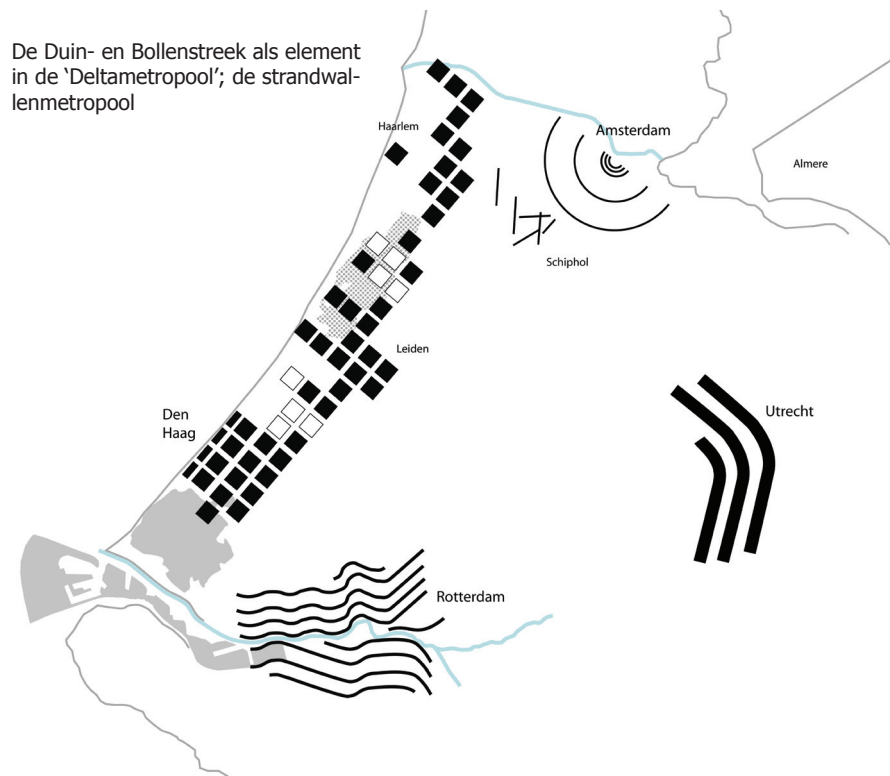
Herontwerp voor de entree van Sassenheim



Gefaseerde overgang van bollenteelt naar woongebied



De overlappende elementen en knooppunten vormen op deze basis de nieuwe identiteit en kracht van de Duin- en Bollenstreek. Met deze kracht is het idee van een sterke 5de stedelijke regio in de Deltametropool een stuk dichterbij gekomen, de as Leiden, Katwijk en de Duin- en Bollenstreek vormen zo een sterke, gevarieerde en economisch en maatschappelijk solide regio. De modellen zijn echter niet rigide in de zin dat onderlinge uitwisseling van functies onmogelijk zou zijn. In de ontwikkeling van de strategische kaart zijn immers de overlappende elementen meegenomen. Het is goed denkbaar dat deeloplossingen en modellen door elkaar gebruikt worden, al naar gelang de maatschappelijke en economische ontwikkeling. Dit alles mits er voor de uiteindelijke, expliciete, keuze voor een model of combinatie van modellen geen ingrepen gedaan worden die conflicteren met de drie modellen of de strategische kaart. Dit onderzoek begon met de vraag of er een masterplan te vormen was voor de Duin- en Bollenstreek en eindigt met een strategie die uitmondt in een regionaal plan met flexibele eindbeelden voor de toekomst. Een vast eindbeeld genereren in een ontwerp voor een gebied met deze afmetingen en de daarbij behorende actoren en



maatschappelijke en economische invloeden kan niet. Een strategie die leidt tot verschillende eindbeelden en daardoor flexibel en open omgaat met veranderingen is een werkbare optie waarmee de potenties van de regio uitgebuit kunnen worden. Het is een illusie te denken dat met dit plan de indeling van de Duin- en Bollenstreek afgerond is, maar dit is de eerste stap. Om tot één van de eindbeelden te komen moet onderzoek gedaan worden naar invloeden en wensen, daarnaast moeten de knopen en deelontwerpen verder

uitgewerkt worden. Met dit onderzoek is geprobeerd aan te tonen dat het mogelijk is om met het oplossen van knopen en het uitvoeren van deelprojecten, binnen een vooraf gekozen strategie, de Duin- en Bollenstreek te ontwikkelen tot een sterke regio met een economische en maatschappelijke grote duurzaamheid, en een sterke eigen identiteit.

## prof. ir. Donald van Dansik

Vereniging Deltametropool

*Door Marieke van Leeuwen*

Donald van Dansik is aan de TU Delft, afdeling bouwkunde opgeleid tot architect. Vanaf 1988 was hij werkzaam bij OMA (Office for Metropolitan Architecture) waar hij aan verschillende stedelijke projecten in Europa en Azië heeft gewerkt. Zijn meest bekende project is Euralille in Frankrijk waar hij projectdirecteur voor was. Hij is tevens directeur van OMA Frankrijk geweest en vanaf 1998 was hij managing director voor OMA in Rotterdam. In 2001 werd hij partner bij One Architects en in 2002 gaf hij leiding aan het Ontwerpatelier Deltametropool. Tussendoor is hij nog hoogleraar architectuur aan de TU Eindhoven geweest en inmiddels is hij agent van de Vereniging Deltametropool.

De Vereniging Deltametropool is een samenwerkingsverband van de vier grote steden, drie provincies, werkgevers, waterschappen en woningcorporaties. Doel van de Vereniging is Nederland economisch concurrerend maken door de schaal van de regio te doen opleven. Hiervoor zijn vier projecten geïdentificeerd;

1. Economie, welke in samenwerking met het bedrijfsleven wordt uitgevoerd,
2. Verkeersproblematiek, in samenwerking met een aantal bestuurders,
3. Waterproblematiek, in samenwerking met bestuurders en Natuur & Milieu, en
4. Woonmilieus, in samenwerking met de woningbouwcorporaties. Met name deze woningbouwcorporaties denken volgens van Dansik nog niet voldoende op een regionale schaal.

### **Bedankt voor de Bloemen**

Volgens van Dansik is het leggen van een koppeling tussen afstudeerwerk en praktijk iets fundamenteel tegenstrijdigs. "Het doel van studenten in opleiding is het eigen gedachtegoed te verbreden. Het past daarin niet dat studenten zich bezig houden met maatschappelijke vraagstukken", zo meent van Dansik.

Volgens van Dansik moet je twee dingen doen om een probleem zo te formuleren dat het wel maatschappelijk relevantie heeft. "Allereerst moet je je afvragen of het technisch maakbaar is en ten tweede moet je inzicht hebben in wat de bestuurlijke hindernissen

zijn die genomen moeten worden om het gerealiseerd te krijgen." Volgens van Dansik heeft een 25 jaar oude student, die wat in de horeca heeft gewerkt en met zijn rugzakje over een deel van de wereld heeft gereisd, daar over het algemeen geen idee van. Hij voegt daaraan toe dat je die student daar gelukkig mee moet prijzen en het vooral niet tegen beter weten in moet ontkennen.

Volgens van Dansik is 'Bedankt voor de Bloemen' een abstracte studie naar de inrichting van de bollenstreek. "Ik heb eens het werk van een student uit Eindhoven gezien die zijn afstudeerwerk had vormgegeven rond het maken van een verbinding tussen een drijvende woning en de kade. Dat gaat veel concreter in op een bestaande technische vraag en is zodoende een veel algemener inzetbaar studieresultaat. Met name bouwkundige studenten hebben altijd de neiging om de technische vraag heen te trekken, waardoor de kans dat je iets te pakken hebt wat in de concrete praktijk inzetbaar is, heel gering is", aldus van Dansik.

In 'Bedankt voor de Bloemen' zijn drie mogelijke en wenselijke eindbeelden geschetst, waaruit vervolgens de overlap is geabstraheerd. Op die manier is getracht om de complexe realiteit te sturen met een aantal strategische tools. Van Dansik noemt deze methode heel pragmatisch en intelligent. "Ingrepen die ten dienste staan voor alledrie de eindbeelden zijn immers de dingen die sowieso moeten gebeuren. Jammer is alleen dat er op het laatst juist om het heikele punt, een keuze in ontwikkelingsoptiek, wordt heen gedraaid. Er wordt een hoop geklaagd over de verrommeling van de bollenstreek, maar die verrommeling ontstaat juist door het niet innemen van een sterk standpunt. De bollenstreek is geworden tot wat het nu is volgens de ambtelijke logica van het niets beslissen. Kiezen en pragmatisch zijn is dus heel belangrijk." Van Dansik ziet het als één van de taken van een universiteit om studenten dat te leren.

Van Dansik stelt dus dat het onderzoek aan slagkracht had gewonnen als er wel een duidelijke keuze was gemaakt. Volgens van Dansik was het hierbij wijs geweest keihard te kiezen voor de sector. "Door goed lobbyen zit de landbouw stevig geworteld in het gebied

en daarbij gaat er nog steeds een hoop geld om in de bollen. 0,25% van het BNP klinkt misschien niet veel, maar je hebt het hier wel over 0,25% van 435 miljard. Dat is nog steeds een hoop geld! En de bollenteelt geldt dan misschien zelf niet meer als economische motor maar de sector van de greenports is wel degelijk een significant onderdeel van de Nederlandse economie", aldus van Dansik. Hij stelt dat je rekening moet houden met de economische processen en je daarbij bovendien moet uitdrukken in concrete eenheden als hectaren en procenten. "Hoeveel terrein heeft de bollenteelt nodig? Welke flexibiliteit zit er in de inrichting? Hoe is de verrommeling tot stand gekomen en wat voor ontwerp kun je daar tegenover stellen?"

Eén van de conclusies uit 'Bedankt voor de Bloemen' is dat het OV-netwerk in dit gebied niet dekkend is. "Het OV-netwerk dekkend maken in een dergelijk gebied zou echter een waanzinnige overinvestering zijn", aldus van Dansik. "Dienstregelingen met 11 meter bussen onderhouden tot in de kleinste haarvaten van Nederland of het aanleggen van extra infrastructuur kan vaak voorkomen worden door bijvoorbeeld één extra interliner te laten rijden. Om te bepalen of, en zo ja, hoe deze moet gaan rijden

moet je vervolgens ook zeer precies zijn. Om hoeveel potentiële reizigers gaat het? Wat zijn de transportatie alternatieven?" Volgens van Dansik is ook hier een echte keuze uitgebleven en zijn de constatering en veel te algemeen gemaakt om slagkracht te hebben. "Hiervoor moet je laten zien dat er wel degelijk een goed handelingsperspectief is voor het feit dat het massavervoer niet tot in alle uithoeken komt. Precisie is hierbij hét sleutelwoord", aldus van Dansik.

'Bedankt voor de Bloemen' concludeert ook dat er in het wegennet geen hoofdstructuur aanwezig is en dat er een beperkte koppeling is van de regio aan het A-wegennet. Volgens van Dansik is met name het 1e deel van deze conclusies juist. "Dit heeft te maken met de theorie achter ons wegensysteem. De lokale wegen worden voornamelijk gezien als toegangswegen naar de nationale wegen en te weinig als een netwerk op zich. Daar moet je je beslissingen en ingrepen op afstemmen", aldus van Dansik.

### Onderwijs & Praktijk

"De Vereniging Deltametropool heeft geen budget en geen macht", aldus van Dansik. "Wat wij dus kunnen doen is onze omgeving overtuigen. Overtuigen van

de urgentie van bepaalde transformaties maar ook van het handelingsperspectief ervan. Dat wil zeggen dat je aangeeft op welke manier er ook echt actie kan worden ondernomen. Wanneer je dit niet doet dan denkt iedere bestuurder die je aanspreekt; dat is mijn probleem niet en wordt je van het kastje naar de muur gestuurd."

Van Dansik legt uit hoe de Vereniging deze overtuigingskracht tracht te bewerkstelligen. "We stellen doelen op een hoog abstractieniveau. Die doelen moeten worden uitgewerkt in termen van, wat we noemen perspectieven. Deze omschrijven waar het werkelijk heen kan gaan. Om die perspectieven overtuigend te maken willen we daar graag ontwerpen bij hebben. Met deze ontwerpen maak je ze concreet, visueel en dus overdraagbaar en mogelijk overtuigend." De ontwerpessies die daarbij horen zijn al een aantal maal gedaan met studenten van de TUDelft.

Van Dansik zegt deze ontwerpessies voor een deel bewust buiten het onderwijs om te hebben georganiseerd. Dit omdat de opdracht dan veel preciezer geformuleerd kan worden. "De essentie in het onderwijs en met name

van bouwkunde, is namelijk dat de student zelf leert om zijn vraagstelling te formuleren. Aan die essentie moet je niet knutselen want het is broodnodig dat de nieuwe generatie ontwerpers geleerd heeft zijn eigen vragen te formuleren. Ontwerpen is namelijk je eigen vraag formuleren, daar begint elke opdracht mee." Van Dansik zegt nog te vaak te zien dat met name de ambtenarij zich de luxe permitteert om niet zelf te bedenken wat die vragen zijn.

Daarom stelt van Dansik dat studenten de plicht moeten hebben om zelf hun vraagstelling te formuleren en dat een door een derde partij aangestuurd afstudeeronderzoek dan niet wenselijk is. "Wij bieden bij de Vereniging Deltametropool dan ook geen stages en afstudeerplekken aan. Ik heb liever mensen die direct na hun studie komen om hier hun eerste werkervaring op te doen. Daarbij komt dat het idee altijd is dat je met studenten jong en aanstormend talent binnen haalt maar de effectiviteit van het resultaat ligt vooral bij de student, in termen van ervaring", aldus van Dansik.

Volgens van Dansik moeten studenten hun eigen bagage samenstellen. "Van belang is dat studenten die de universiteit

verlaten een goede culturele bagage hebben, van geschiedenis, van literatuur, van cultuur, van alles wat nodig is om mooie ontwerpen maken." Van Dansik zegt die eigen bagage ook terug te vinden in 'Bedankt voor de Bloemen'. "Hierdoor verliest het misschien wat aan realiteitswaarde, maar toch vind ik het goed. De wisselwerking tussen opwelling en realiteit moet er zijn. De partijen die zich bijvoorbeeld bezighouden met het ontwerp van de inpassing van de A4-Midden Delfland verkeren in totale sclerose en kunnen alleen maar bedenken wat er al bedacht is. Dit komt misschien wel omdat de opgave heel concreet is 'Er komt een weg die stinkt en herrie maakt en moeilijk overkruisbaar is voor dieren, mensen en water' Hier kan de opwelling daarom goed van pas komen. Geef een aantal studenten de opdracht mee om de regeltjes te vergeten en eens een niet-realiteitsgebonden ontwerp te maken." Concluderend zegt van Dansik dat zijn blik op dit project totaal anders is dan die van de docenten. "Dit komt omdat ik met concrete vragen geconfronteerd wordt. Toch zou ik erop tegen zijn als de conclusie uit dit gesprek is dat de afstudeeronderzoeken van de TUDelft meer maatschappelijk relevant moeten worden. Ik wordt liever geschokkeerd door mensen die een vooruitstrevend

ontwerp maken.”

Van Dansik voegt daar nog aan toe dat wanneer de TUDelft onderzoeken wil stimuleren die meer maatschappelijke relevant zijn, ze dat moet doen middels een postacademische opleiding. “Hierin kunnen maatschappelijke vraagstukken worden opgenomen en kunnen de docenten veel meer leiding zijn in de onderwerpen en de manier waarop daaraan gewerkt wordt. Als dit zou bestaan zou onze Vereniging daar bijvoorbeeld wel zeer geïnteresseerd in zijn. Bij het afstuderen moet de kans om vrij na te denken echter leiding zijn omdat daar in de rest van je leven heel weinig kans voor is”, zo meent van Dansik.

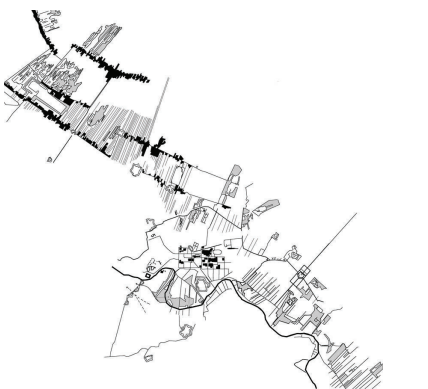
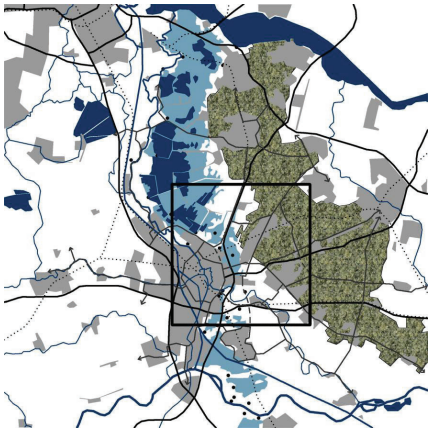
# Liniepark, Silhouet van de Stad

Strategische transformatie ten oosten van Utrecht.



Desiree Eggink, juni 2004

mentorenteam: Rogier van den Berg, Inge Bobbink & Edward Hulsbergen



In dit project is aan de hand van locatiespecifieke kenmerken een strategie opgesteld voor de ontwikkeling van het buitengebied tussen Utrecht, De Bilt, Zeist en Bunnik. Beleidsmatige opgaven als de Deltametropool en de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn het kader waarbinnen het project vorm heeft gekregen. Geprobeerd is om de verstedelijkingsdruk op te vangen en tegelijkertijd de verschillende kwaliteiten en de leesbaarheid van het waardevolle en complexe landschap te versterken.

Dit buitengebied ten oosten van Utrecht ligt ingesloten in grootschalige infrastructuur, de spoorlijnen richting Amersfoort, Arnhem en Den Bosch en de rijkswegen A12, A27 en A28. Op dit netwerk staat grote druk.

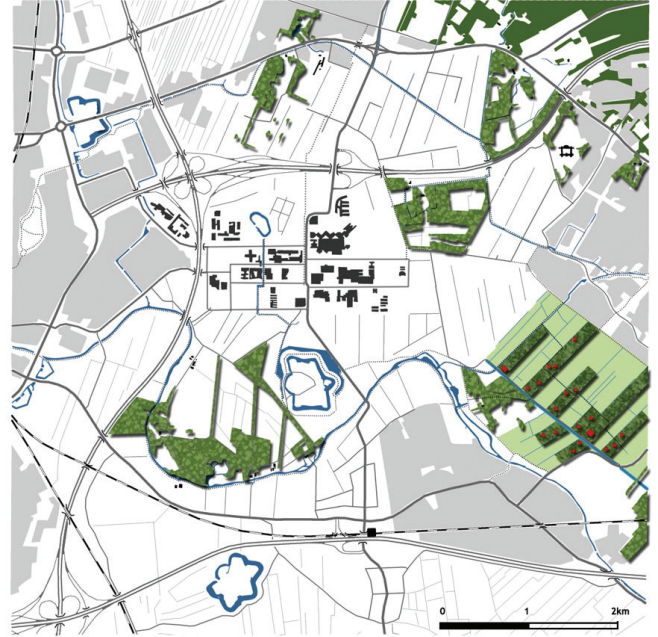
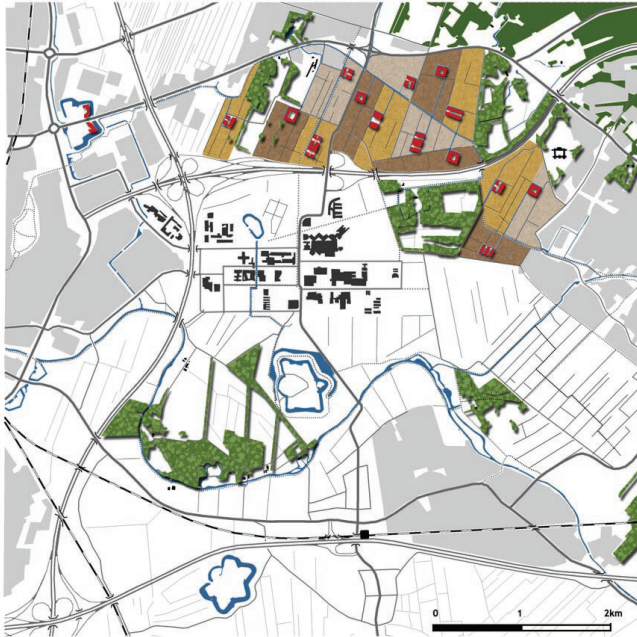
Door de rijkswegen weg te denken zijn missing links in het onderliggende regionale wegennetwerk ontdekt. Dit netwerk is gecompleteerd waardoor het bovenliggende netwerk wordt ontlast. Dit regionale netwerk zorgt in samenhang met een zwerfnetwerk van fiets- en voetpaden voor de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van Liniepark.

Het gebied ligt op de grens van het rivieren-, veen- en zandlandschap

en is zeer gevarieerd, maar ook zeer gefragmenteerd door de grootschalige infrastructuur en mede daardoor slecht leesbaar.

In het gebied zijn vijf verschillende landschappelijke eenheden gedefinieerd. De eenheden zijn landschappelijke structuren zoals waterlopen en landgoederen met de bijbehorende gronden of interventies zoals universiteitsterrein de Uithof en de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De te onderscheiden gebieden zijn Griften, Kromme Rijn, Stichtse Lustwarande, de Uithof en Forten. Deze eenheden zijn verdeeld in domeinen. Domeinen zijn 'kavels' die bestaan uit een landelijke functie (agrarisch/recreatief) in combinatie met een stedelijke functie met een 'science' of 'health' karakter, gerelateerd aan het UMC en de universiteit, en/of wonen.

Het regionale infrastructuur netwerk is met de landschappelijke eenheden geconfronteerd. Hierdoor is het mogelijk om aan de hand van de bereikbaarheid van het gebied, de positie ten opzichte van bestaande functies en de landschappelijke kwaliteiten te bepalen welke functie het best geschikt is voor een bepaald domein.



Voor elk type domein zijn regels opgesteld, zowel voor de ruimtelijke als de strategische ontwikkeling. De ruimtelijke uitwerking van de domeinen bevordert de herkenbaarheid van de landschappelijke eenheid en daarmee de leesbaarheid van het landschap. Met

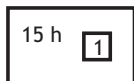
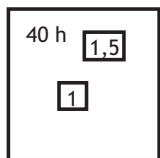
de ruimtelijke regels is het formaat, de ontsluiting, de landschappelijke functies, het stedelijk programma en de type bebouwing vastgelegd. Bij de strategische regels is vastgesteld hoe het gebied wordt beheerd en ontwikkeld, voor wie het toegankelijk is en hoe de financieel

geregeld is.

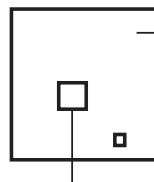
Het gebied kan per domein ontwikkeld worden en kan zich dus in een tempo ontwikkelen die past bij de markt. Verder kan de toekomst van een agrarisch bedrijf en daarmee van het cultuurlandschap veilig worden gesteld



formaat



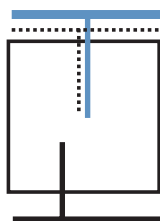
programma



akkerbouw  
melkveehouderij  
verbrede landbouw  
(recreatief)

wonen (70 w/h)  
science & health

ontsluiting



type

kasteel

gesloten bouwblok  
4-6 lagen  
OSR 50%  
P intern

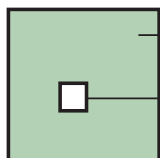


cluster

ensemble van gebouwen  
4 lagen  
OSR 75%  
P intern

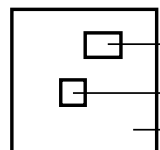


functie



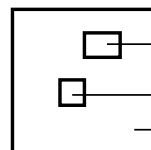
akkers  
weiland  
bebouwing

beheer



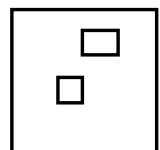
apart aangestelde  
beheerder voor alle  
eilanden  
boer

toegankelijkheid



privé  
semi-openbaar

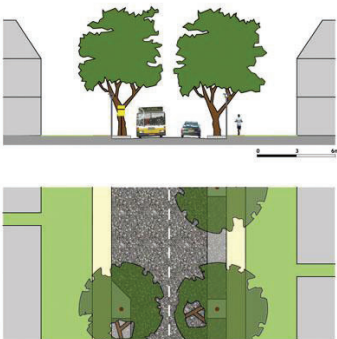
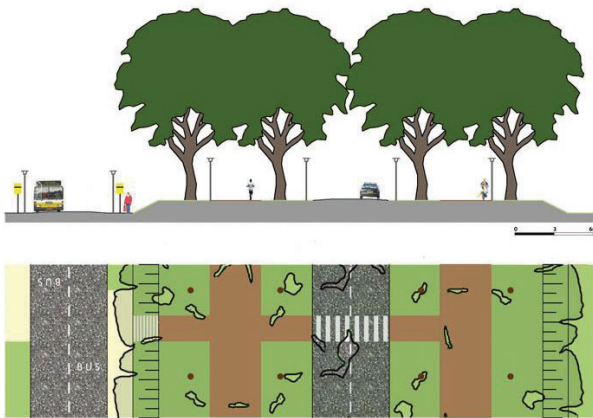
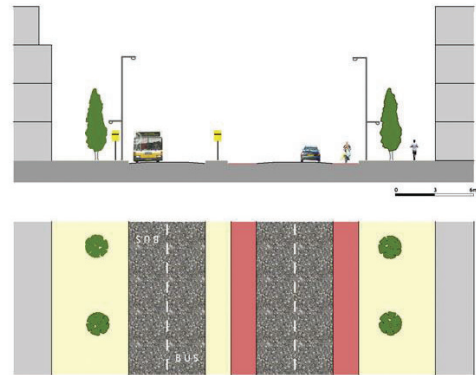
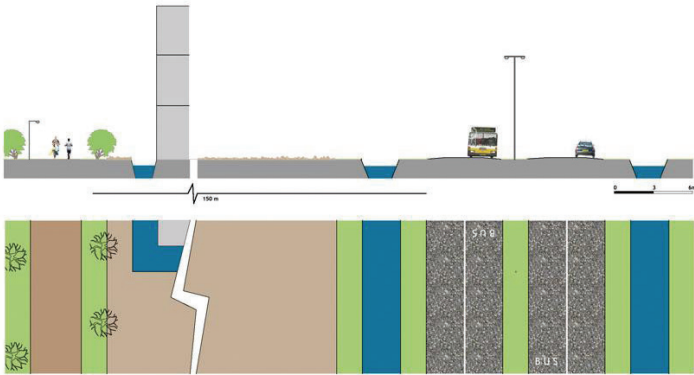
ontwikkeling



1 domein / x  
+/- 40 h = geschikt  
voor akkerbouw en  
melkveehouderij  
+/- 15 h = geschikt  
voor akkerbouw

financiën

bewoners betalen aan boer  
(land)  
bewoners betalen aan apart aangestelde  
beheerder (beheer)



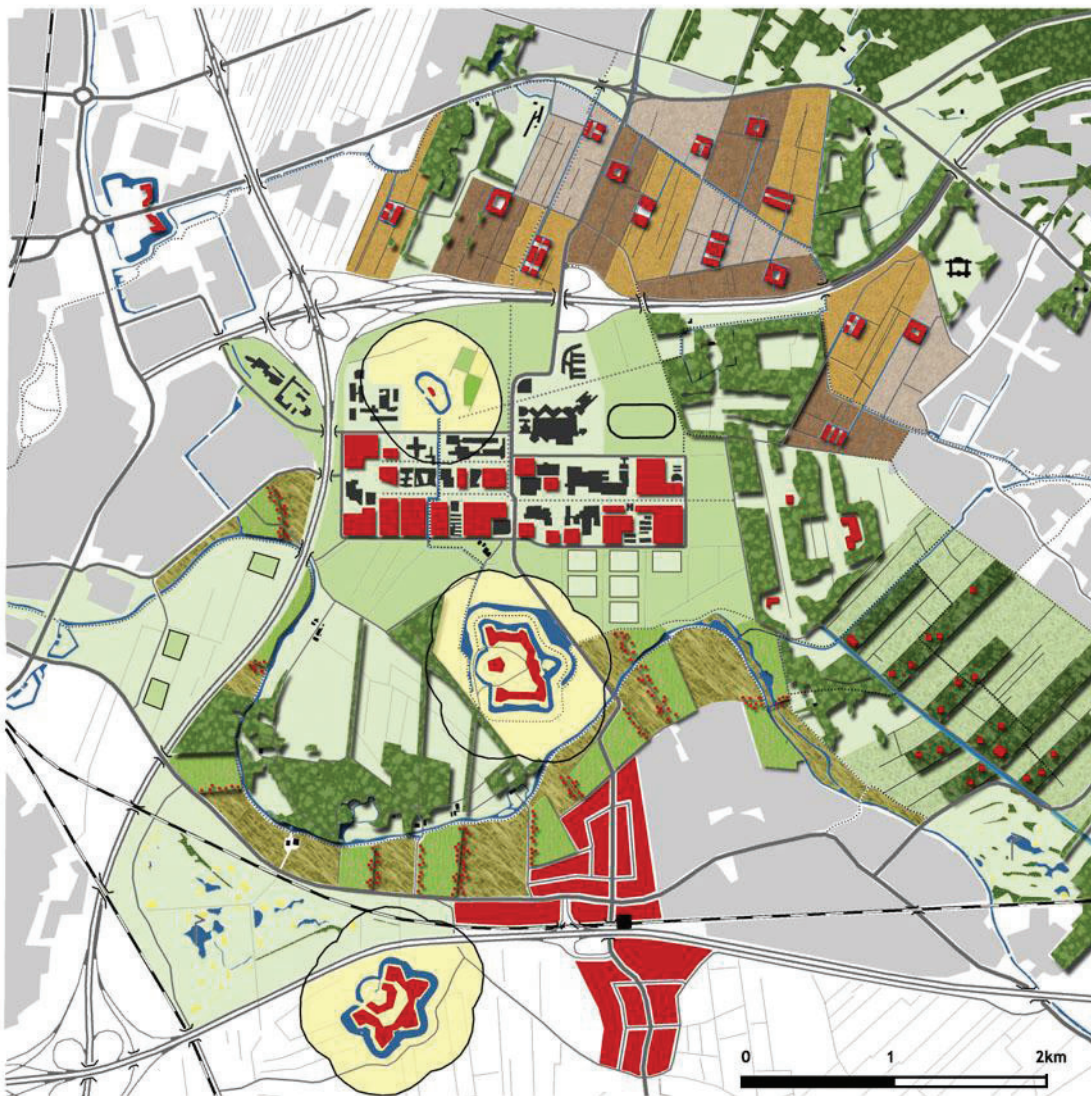
door een financieringsmodel waarbij binnen één domein de stedelijke functie meebetaalt aan de landelijke functie.

De belangrijkste nieuwe verbinding is de doorsteek van de Uithof naar Bunnik. Zo ontstaat Linie-as die centraal is gelegen in Liniepark. Deze as doorsnijdt de verschillende landschappelijke eenheden en heeft een belangrijke aansluiting op Bunnik-west, een hoogwaardige

locatie voor stedelijke ontwikkeling. De profilering van de as past zich aan de verschillende gebieden aan. Over de Linie-as rijdt een busverbinding tussen het treinstation van Bilthoven en het verplaatste treinstation van Bunnik. Er is een uitbreiding van de busverbinding mogelijk richting Houten. Het stervormige openbaar vervoer-netwerk van Utrecht krijgt op deze manier een netvormige structuur.

Liniepark, silhouet van de stad is een schaduwstad in het landschap, waar de waterlinie haar stempel op drukt. De regio Utrecht verandert zo langzaam van een centraal georiënteerde regio in een

netwerkstad waarbij de ontwikkeling van stad en landschap hand in hand gaan.



# Metropolitaan parkstelsel

## prof. ir. Eric Luiten

Hoofdontwerper 'Panorama Krayenhoff'  
(Ruimtelijk Perspectief Nieuwe Hollandse  
Waterlinie)

*Door Marieke van Leeuwen*

Eric Luiten is in 1985 afgestudeerd als landschapsarchitect in Wageningen. Al tijdens zijn studie is de interesse geboren voor de wat grotere, regionale schaal. Achtereenvolgens heeft hij bij Staatsbosbeheer en bij H+N+S Landschapsarchitecten gewerkt. Daarna is hij naar Barcelona verhuisd waar hij voor zichzelf is begonnen. Sinds die tijd heeft hij altijd een éénpits bedrijf gehad. Toen hij eind jaren 90 weer terug naar Nederland verhuisde is hij daarnaast nog vijf jaar hoofd van de opleiding landschapsarchitectuur op de Academie van Bouwkunst in Amsterdam geweest. Onlangs is Eric Luiten benoemd tot deeltijdhoogleraar Cultuurhistorie en Ontwerp op de leerstoel Belvedere in de Faculteit Bouwkunde van de TUDelft.

"In mijn bedrijf werk ik op basis van teams, veelal in samenwerking met andere éénpitters", aldus Luiten. "Af en toe wordt ik door anderen benaderd om in te haken op een project, terwijl ik in het geval van Panorama Krayenhoff zelf de regie in handen had. De projecten

waaraan ik door de tijd heb gewerkt zijn op een enkele uitzondering na grotere en complexere ruimtelijke opgaven, die je niet zondermeer zou moeten typeren als ontwerpogaven. Het zijn wel ruimtelijke opgaven maar naast een zekere mate van landschapsarchitectonische input komen er vooral ook vele planologische en strategische aspecten aan de orde. De laatste jaren heb ik mij in toenemende mate geconcentreerd op Belvedere-achtige projecten waarbij een spanning tussen geschiedenis, ontwerp en ontwikkeling voelbaar is. Panorama Krayenhof is daar een prachtig voorbeeld van; 'Hoe kan ik de kenmerken van een oud defensiesysteem als de Nieuwe Hollandse Waterlinie opnieuw relevantie geven binnen de actualiteit van vandaag?'"

"Vergelijkbaar is de opdracht voor het vaststellen van een overall visie voor het Nederlandse deel van de Romeinse Limes. Limes staat voor de noordgrens van het vroegere Romeinse rijk. Ze loopt van Noord- Engeland tot aan de Zwarte Zee. Stukken ervan in Duitsland en Engeland behoren al tot Unesco's Werelderfgoed. Nederland is zich nu aan het bezinnen of dat voor ons land ook aan de orde zou moeten zijn en zo ja, onder welke voorwaarden. Al tientallen jaren wordt er

door archeologen naar sporen gegraven en ook veel gevonden. Wat echter ontbreekt is een algemene visie over hoe actuele ontwikkelingen zich moeten verhouden tot dit belangwekkende historische fenomeen. Het werk van de archeologen leidt vaak tot uitstel of zelfs afstel van ruimtelijke ontwikkelingen. Om dit te voorkomen is er behoefte om daar wat meer op te anticiperen. Samen met een architect, een planoloog, een archeoloog en een kunstenaar probeer ik, als landschapsarchitect vragen als 'Hoe kan geschiedenis de actualiteit inspireren?' en 'Hoe kan de archeologie een identiteitsfactor zijn?' te beantwoorden."

### **Liniepark, silhouet van de stad**

Luiten noemt 'Liniepark, silhouet van de stad' een compleet en zeer actueel werkstuk. "Het vraagstuk van de rood-groene ontwikkeling is erg actueel en daarmee reageert het project op een eigentijdse manier op de problematiek van dit gebied." Luiten noemt het 'lefgozerig' en 'dapper' om je in je afstudeerproject te storten op zo'n complexe stadsrand als de Utrechtse. "Bovendien is het project genuanceerd en beheerst, en dat bevalt me", aldus Luiten. "Er wordt niet aan de hand van superstructuren of megaoplossingen

gesuggereerd dat je alle problemen van dit gebied in één keer bij de kraag kunt vatten en door middel van absolute controle kwaliteit kan toevoegen.”

“Panorama Krayenhoff is in feite een rood-groen concept op de schaal van midden-Nederland”, legt Luiten uit. “Er is onderscheid gemaakt tussen een verdedigd deel en een onverdedigd, inundeerbaar deel, met als scheidslijn de hoofdverdedigingslijn. Door in het verdedigde deel rood-groene ontwikkeling te stimuleren (mogelijkheden voor stedelijke verdichting) en in het inundeerbare deel het panorama te realiseren (agrarische of ecologische inrichting) actualiseer je de karakteristieken van het hele systeem opnieuw”, aldus Luiten.

De zogeheten Kringenwet bepaalde dat er in een kring van 300 meter rondom een fort alleen in hout mocht worden gebouwd. “Toen deze in de 50er jaren is opgeheven is de structuur van de Waterlinie echter door allerlei stadsuitbreidingen en infrastructurele ontwikkelingen, plaatselijk zo doorsneden en gefragmenteerd geraakt, dat bovengenoemde tactiek op vele plekken niet meer werkt. Daarvoor is het planologische regime “Liniegezichten”

benoemd. Liniegezichten is veel meer een monumentaliserende benadering en gaat over de waarneembaarheid en toegankelijkheid van de objecten *an sich*. Ontwikkelingen in rode of in groene zin zijn in zo’n gebied heel goed denkbaar, zolang je maar rekening houdt met de objecten”, aldus Luiten.

Een project als ‘Liniepark, silhouet van de stad’ zou volgens Luiten een uitwerking kunnen zijn van dit concept. “Het zou een aardige visualisatie kunnen zijn van hoe het idee van ‘Liniegezichten’ kan worden vertaald naar topografie, naar stedelijke en landschappelijke patronen”, zo meent Luiten.

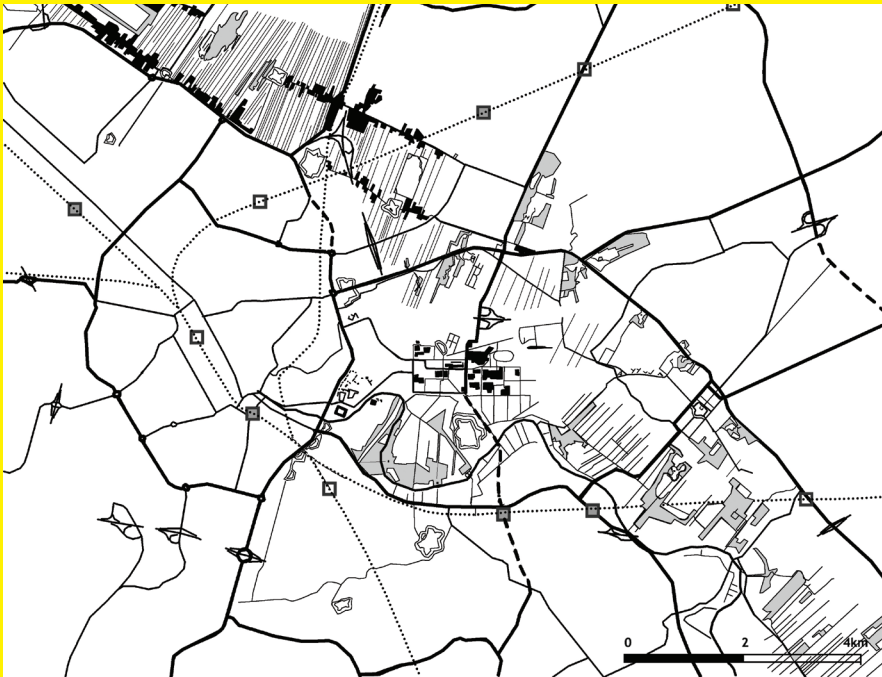
“Ik vind een ruimtelijke exercitie pas echt interessant als ze mij op een andere manier naar een gebied kunnen laten kijken”, zo stelt Luiten. “In dit rapport vind ik aanleidingen die dat bewerkstelligen. Het gooit niet mijn hele beeld om, maar bijvoorbeeld de kaart ‘confrontaties’ (zie volgende pag.) is erg goed. Het is in feite een topografische reductie waarin landschappelijke en infrastructurele hoofdstructuren met elkaar geconfronteerd worden. Hieruit worden dan conclusies getrokken aangaande kansrijke ontwikkelingsplekken. Het interessante aan de kaart is dat hij

mij helpt het gebied op een bepaalde manier te lezen en daarmee is hij erg productief in het hele betoog. Daarnaast is het grafisch beheerst en daardoor ook nog eens puur esthetisch gezien een heel mooie kaart. Je kunt er rustig een half uur naar kijken. Er zit heel veel subtiliteit en leereffect in. Zo’n kaart laat zien dat er iets gedaan is wat nog niet gebeurd was.”

“Het rapport bevat echter ook wat kwetsbaarheden”, aldus Luiten. In het rapport is een eigen visie op het werken met stadsrandsituaties opgenomen. “Die visie wordt buitengewoon vluchtig beargumenteerd terwijl dit vervolgens wel wordt gebruikt om een aantal andere stellingen te diskwalificeren”, aldus Luiten

Luiten moet ook bekennen dat met dit onderzoek voor hem zeker geen hoofdstuk wordt toegevoegd aan de actuele groen-rood discussie. “Vele projectontwikkelaars zijn in hun visie op de confrontatie tussen groen en rood verder dan wat ik hier vind”, zegt Luiten.

Luiten vertelt ook zenuwachtig te worden van plankaarten die helemaal zijn ingekleurd. “Een kleur heeft een legenda



en dat suggereert een directe aanpak of op zijn minst controle. Met volledig dichtgekleurde kaarten suggereer je dat je de totale ruimtelijke constellatie kunt beheersen. Maar onderzoek en ervaring leert dat dat al decennia lang niet meer kan worden waargemaakt." Een volledig ingekleurde kaart suggereert voor Luiten gebrek aan precisie.

Luiten meent dat wanneer je de pretentie hebt ontwerponderzoek te doen, je jezelf buitengewoon goed moet kunnen focussen en zeer selectief moet zijn. "Daarbij horen haarscherpe hypotheses en experimenten om deze hypotheses te testen. In een ontwerponderzoek is

het ontwerp het experiment waarmee je je hypothese toetst. Vervolgens moet je in een evaluatie de uitkomst van het experiment terugkoppelen naar de hypothese. Deze kritische terugkoppeling mis ik in 'Liniepark, Silhouet van de Stad', aldus Luiten. "Eigenlijk is hier dus een hypothese geformuleerd en een experiment gedaan, maar is het ontwerponderzoek niet volledig afgerond."

Luiten meent dat studenten, die het zich nog kunnen permitteren om in alle rust hun gedachte te laten gaan en hun vak te oefenen op een bepaalde locatie, vooral precisie en beheersing zouden

moeten laten zien.

### Onderwijs & Praktijk

Luiten stelt dat het altijd interessant is om een visie of een masterplan dat zich in de praktijk ontwikkelt, te confronteren met studentenwerk. Voor het Panorama Krayenhof heeft Luiten een aantal keer college gegeven en een groep internationale studenten uitwerkingen laten maken. "Het voortschrijdende inzicht en de verslagvorming was toen echter al zover gevorderd dat deze uitwerkingen niet meer essentieel hebben kunnen bijgedragen aan het eindproduct. In die zin zijn de territoria van ontwerpend onderzoek binnenshuis en planvorming buitenshuis hier gescheiden gehouden. Maar dat doet niets af aan het nut om commentaar te krijgen op wat je doet", aldus Luiten.

"Wat betreft het project Limes zou het zeker interessant zijn om er een afstudeerder op te zetten", aldus Luiten. "Er zijn al vergelijkbare activiteiten ondernomen, hoewel niet specifiek op studenten maar meer op jonge ontwerpers gericht. De provincie Utrecht heeft vorig jaar prijsvragen voor de Limes uitgeschreven. Het winnende werk ligt er nu wij met het masterplan gaan beginnen en zal zeker

van tijd tot tijd dienen als inspiratiebron, referentiekader of naslagwerk. Alleen al omdat het interessant is om te weten hoe jonge mensen zich tot dergelijke materie verhouden”, meent Luiten.

Wanneer je echter de wens hebt om je op een zinvolle manier te verhouden tot de planningspraktijk dan moet je je volgens Luiten op z’n minst afvragen welke manier het zinvol is daaraan bij te dragen is. “Uit de inzendingen op de prijsvraag heb ik kunnen vaststellen dat bij veel mensen de neiging groot is om de Limes in een soort eigen baan om de aarde te brengen en daar een soort zelfbevestigend betoog aan op te hangen. Ook daarin mis ik dan de beheersing; de echte bezinning op wat die Limes is en was en wat een zinvol en intelligent antwoord daarop is.”

Luiten is echter van mening dat studenten in een universitaire context als de Delftse niet moeten trachten de praktijk te gaan simuleren. “Simuleren is geen goede didactische tactiek. Allereerst zit niemand erop te wachten en ten tweede is het altijd minder goed. Voor complexe opgaven uit de praktijk heb je ervaring nodig. Het is goed om te weten wat er speelt en erover te praten, maar universiteiten moeten hun eigen

verantwoordelijkheid nemen ten opzichte van, in dit geval, de stedenbouwkundige praktijk. Dat geldt met name voor het afstuderen. Je hebt dan nog eenmaal de kans om je te gedragen als een intelligente, onafhankelijke, jonge ambitieuze ontwerper dus grijp die met beide handen aan. Laat eens een interessant licht schijnen op de praktijk en uit nog eenmaal je eigen kritiek op de gevestigde orde”, zo luidt tot slot het advies van Luiten.

# Van Delta Duel naar Delta Duet

Economische ontwikkelingen en ecologische kwaliteiten

5



Marieke van Leeuwen, april 2005

mentorenteam: Rogier van den Berg, Marco Heijligers & Willem Hermans

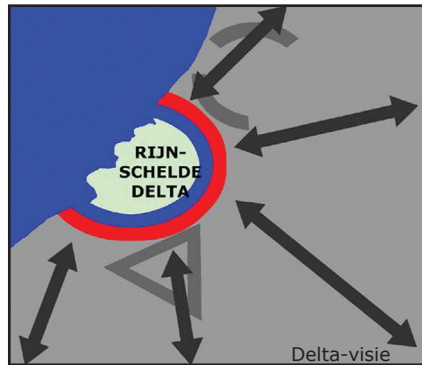


Een delta is van uitzonderlijke betekenis op meerdere vlakken. Deze verschillende vlakken hebben vaak zeer verschillende eisen en wensen met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling van de delta. Misschien wel het meest sprekende voorbeeld hiervan is het uitzonderlijke (haven)economische belang en het minstens even zo uitzonderlijke ecologische belang dat een delta heeft. De delta's worden door de groeiende wereldbevolking en de niet te stuiten globalisering van de wereldeconomie steeds voller en de ruimtedruk stijgt gestaag. Hierdoor ontstaat een groeiende spanning tussen deze beide rijkdommen.

De toekomstige omgang met de grootschalige dynamiek van de (haven)economie en de ecologische kwaliteiten van een deltalandschap is het thema van dit onderzoek. Er is onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om het 'delta – duel' van de Nederlands-Belgische Rijnschelde delta te transformeren tot een 'delta – duet'. Hierbij is in de benadering een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de verschillende schaalniveaus.

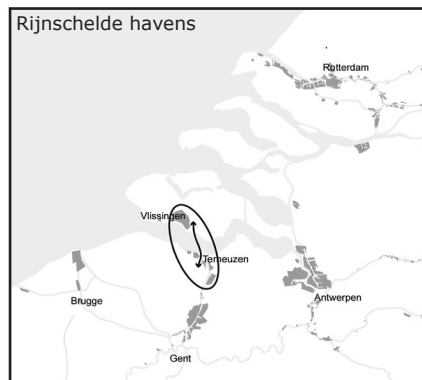
### Delta Duel Rijnschelde Delta

De geografische tweedeling van de delta



(eilanden en vaste land) en het verschil aan wensen en eisen die gekoppeld zijn aan ecologische en economische ontwikkelingen, dient zich aan als leidraad om op het hoogste schaalniveau een scheiding van beide belangen vol te houden. Hieruit volgt een visie waarbij een logistiek – industrieel getinte stedenband de ruimte krijgt rondom een ecologisch – recreatief getint groen hart.

In dit licht is met de ontwikkeling van Vlissingen – Oost een structurele stap in



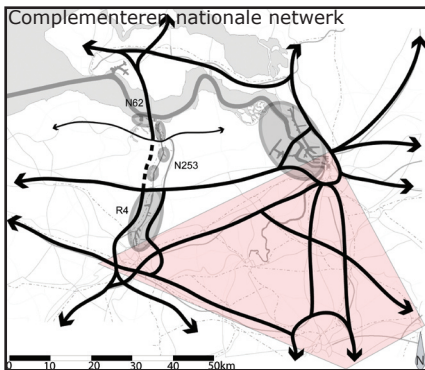
de verkeerde richting gezet. De plannen om de WCT juist hier te vestigen zetten in op verdere ontwikkeling van deze havenhub en leiden zo tot een verdere aantasting van het Groene Hart van de delta.

### Delta Duel Oost (Zeeuws-) Vlaanderen

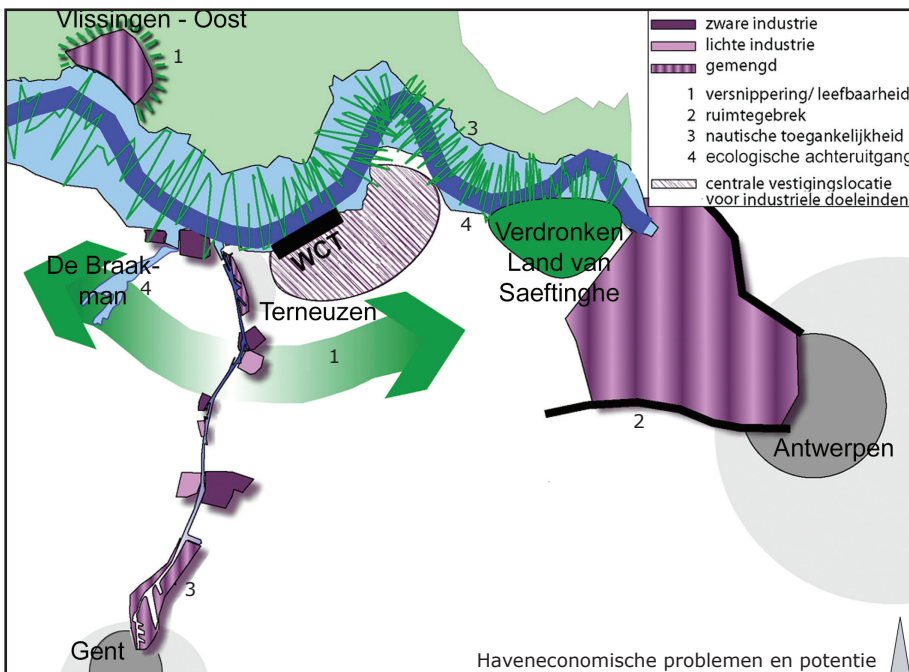
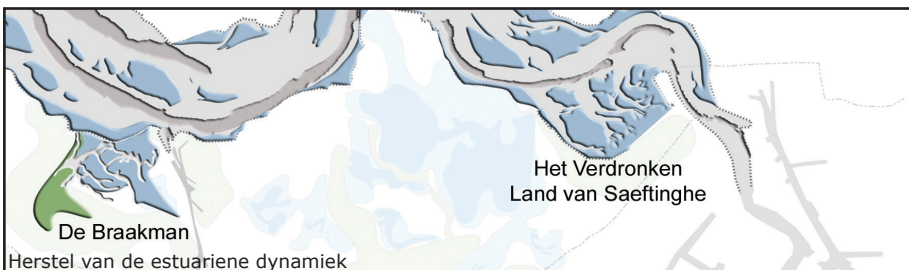
Zeeuws Vlaanderen bevindt zich op het vaste land en uitgaande van bovenstaande visie dus in een potentieel vestigingsgebied van de logistiek - industriële sector.

Het oosten van Zeeuws Vlaanderen kampt met een niemandsland-imago. Er is echter verandering waarneembaar in de plek van Zeeuws Vlaanderen binnen haar context. Door de aanleg van de Westerscheldetunnel, de vervaging van de nationale grenzen als gevolg van de Europese Eenwording en de groeiende aandacht voor het belang van het natuurlijke systeem van de Westerschelde krijgt het midden en oosten van Nederlands Vlaanderen meer kansen om zich te manifesteren als regio met een eigen kwaliteit.

De aanleg van de missing link in het nationale netwerk tussen de Westelijk R4 en de N62 (die door de



Westerscheldetunnel voert) lijkt vanuit deze veranderingen bekeken een logische volgende stap in de ontwikkeling van Oost Zeeuws – Vlaanderen. Daarnaast wordt de ruimte rondom de Braakman als zeer geschikt beschouwd voor de ontwikkeling van een binnendijks zout gebied met een controleerbare toelating van de getijden, waarmee een stukje



herstel van de estuariene dynamiek van de Westerschelde wordt bereikt. Deze beide projecten worden in de verdere loop van dit project meegenomen als uit te voeren projecten.

In de context van langzaam verdwijnende nationale grenzen geeft een aantal structurele problemen betreffende de toekomst van de havens van Gent, Antwerpen en Zeeland samen met de leefbaarheid van de regio als geheel, aanleiding om te onderzoeken wat voor potenties Oost Zeeuws Vlaanderen heeft op haveneconomisch gebied. De polders ten oosten van Terneuzen blijken een duurzaam alternatief te zijn voor de vestiging van de WCT op het Europees vasteland.

De haveneconomische potentie is dus een kiemkracht van Oost Zeeuws-Vlaanderen. De vorm en omvang die dit aan zal gaan nemen en wanneer precies ligt echter geheel buiten de invloedssfeer van de stedenbouwkundige. Maar als de potentie wordt ontdekt en benut, zal dit ongetwijfeld grootse gevolgen hebben voor de directe omgeving. Hier is het de taak van de stedenbouwkundige om deze kiemkracht te onderkennen en door slim (preventief) ingrijpen andere (potentiële) kwaliteiten van

de regio te benoemen. Door deze te laten ontkiemen kunnen ze, ongeacht het of, het hoe en het wanneer van de havenontwikkelingen, ook voor de toekomst worden gegarandeerd.

De omschreven visie is dus geen vrijbrief om op het vasteland rondom de Zeeuwse eilanden de andere kwaliteiten en potenties buiten beschouwing te laten. Het is op dit schaalniveau dat gestreefd moet worden naar een 'delta-duet'; het harmonieus samengaan van economische en ecologische (landschappelijke) belangen.

Na enig onderzoek is ontdekt dat een (verborgen) kwaliteit van de regio schuilt

in de sporen van een zeer rijke historie die in het gebied zijn achtergebleven. De historische rijkdom heeft zich geuit in een oost – west georiënteerde landschappelijke samenhang, welke door haar gevarieerde voorkomen weer zorg draagt voor een grote ecologische rijkdom. In de historische samenhang van het landschap herken je de footprint van de vroegere Honte (zeearm) terug.

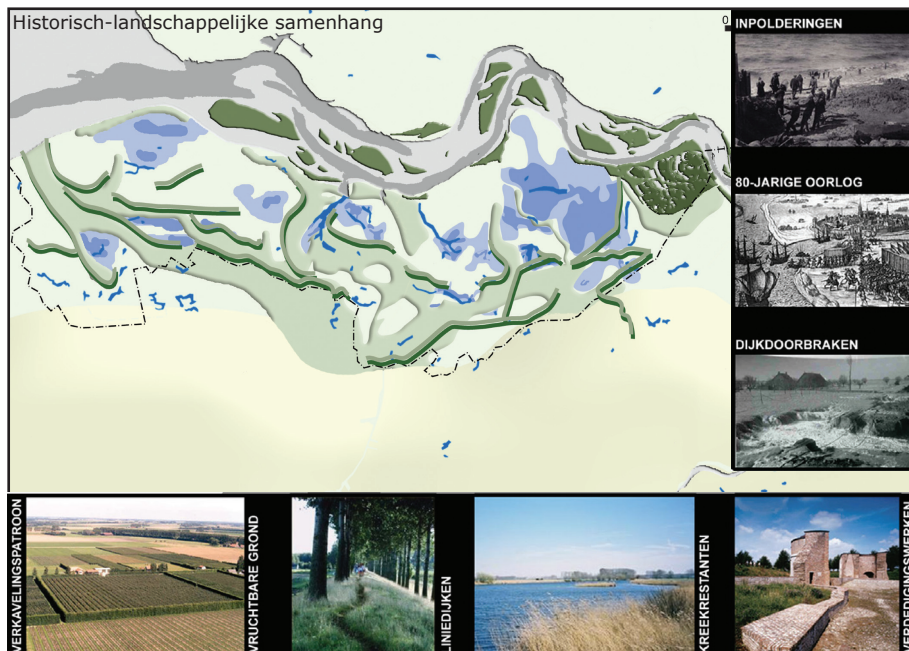
### Van Delta Duel naar Delta Duet

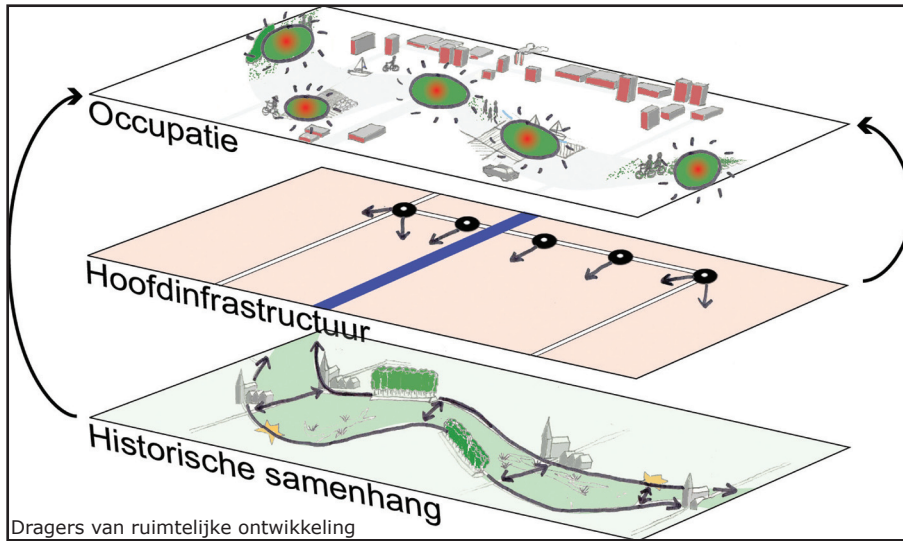
Sinds de aanleg van het Kanaal is de oost–west oriëntatie omgedraaid naar een dominante noord–zuid oriëntatie. De omschreven contextveranderingen waar het gebied aan onderhevig is

versterkt deze noord–zuid oriëntatie nog verder. Het gevaar bestaat dat deze oriëntatieverandering de historische oost–west georiënteerde samenhang van het landschap uiteindelijk voorgoed onder de graszoden veegt. Daarmee zou de eigenheid van de regio ernstig worden ondermijnd.

Er zijn als het ware twee dragers voor ruimtelijke ontwikkeling. Het infrastructurele systeem dat de drager is voor economische ontwikkeling en het geografische systeem de drager is voor landschappelijke ontwikkelingen met bijbehorende economy for ecology. Om een harmonieus samengaan van economische en ecologische (landschappelijke) belangen te bereiken en zo het beoogde delta – duet vorm te geven, is het de kunst om deze dragers op zo'n manier samen te brengen, dat ze van elkaars potenties profiteren zonder elkaars ontwikkelingen in de weg te zitten.

Daarom is er een landschapsplan gemaakt waarbij behoud van de historische samenhang van het landschap het doel is en gebruik gemaakt wordt van het infrastructurele netwerk op hoger schaalniveau. Om een zo groot mogelijk draagvlak voor het behoud te





creëren is gebruik gemaakt van recreatie, waarbij een goede ontsluiting van het beoogde landschap, de aanwezigheid van publiekstrekkers de mogelijkheid om de samenhang van het landschap te ervaren van doorslaggevend belang zijn. Om te voorkomen dat economische ontwikkelingen de historische oost-west samenhang van het onderliggende landschap ondermijnen is in de nieuwe koppeling tussen de N62 en de R4-west één traptrede van het nationale netwerk vrijgehouden van knooppunten.

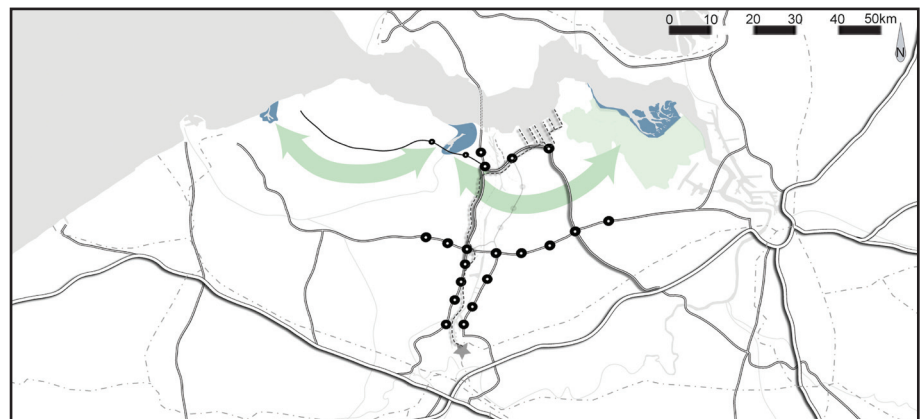
De oude kreekrug van de Honte is de drager voor het landschapsplan. De 'Hontehoogte' is opgehangen aan drie ecologische kerngebieden van hoger schaalniveau; Het Zwin, De Braakman

en Het Verdrongen Land van Saeftinghe. Het concept voor de Hontehoogte bestaat uit een aantal publiekstrekkers in de vorm van diverse recreatieve knopen op de kreekrug, het koppelen van deze knopen door een intern netwerk en het koppelen van de Honte – Hoogte aan haar ruimere omgeving.

De Hontehoogte is rijkelijk voorzien van allerlei sporen uit het verleden, welke de basis vormen voor het landschapsplan. Zes deelgebieden worden door de bestaande ecologische en recreatieve waarde benoemd tot recreatieve knoop (in de dop). Het merendeel van het interne netwerk is reeds bestaand. Alleen waar de oost-west georiënteerde netwerken over de kreekrug de bovenregionale noord-zuid georiënteerde netwerken tegenkomen is er sprake van een kink in de kabel. Allereerst is het daarom van belang om deze onderbroken netwerken te koppelen.

### Delta – Duet

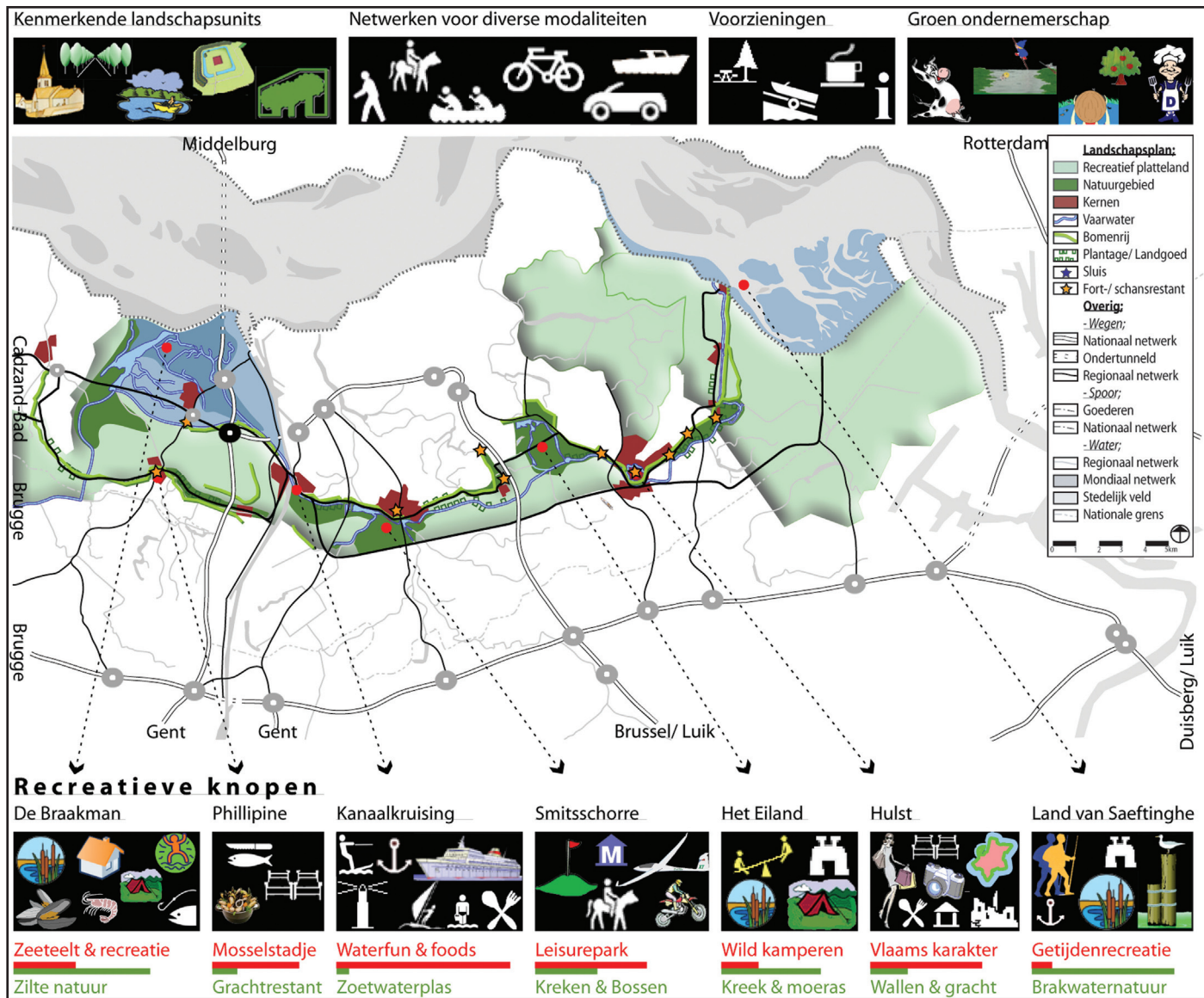
Om een zo groot mogelijk draagvlak te bereiken moet het infrastructurele netwerk op hoger schaalniveau ingezet worden. Door vanaf hier een



goede ontsluiting te regelen van het landschapsplan maak je het de doelgroep gemakkelijk er te komen. Om deze doelgroep ook te trekken is een massapubliekstrekker nodig. De kanaalkruising

is gelegen op een strategische plek in het landschap. Het is door gedane ingrepen goed toegankelijk en doet de sfeer proeven van de gehele Hontehoogte. Het is cruciaal voor het Delta-duet dat

deze plek een commercieel-recreatieve bestemming krijgt.



# Metropolaan parkstelsel

## Mr. Frans W.R. Evers

Oud-hoofddirecteur van Natuurmonumenten

*Door Marieke van Leeuwen*

Frans Evers is sinds 1971 in zijn werk bezig met de kwaliteit van de leefomgeving en in het bijzonder met de bescherming van natuur en milieu. Hij noemt zichzelf het liefst procesmanager bij duurzame ontwikkelingsopgaven.

Sinds 1971 heeft Evers vele functies gehad waaronder plaatsvervangend directeur-generaal Milieubeheer op het ministerie van VROM, directeur-generaal van de Rijksgebouwendienst, docent aan MIT (Massachusetts Institute of Technology) en hoofddirecteur van de Vereniging Natuurmonumenten (1996-2002).

Thans is Evers onder ander plaatsvervangend voorzitter van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage en als adj.prof. verbonden aan TIAS, de Business School van de Universiteit Tilburg.

## Van Delta Duel naar Delta Duet

Allereerst stelt Evers dat de insteek om economisch-stedelijke ontwikkeling tegenover natuurontwikkeling en de ecologische hoofdstructuur te plaatsen zeer interessant is. "Als vice-voorzitter van de commissie MER is mij bij de beoordeling van verschillende projecten nogmaals duidelijk geworden dat er veel ambivalentie is over de toekomst van het hele Westerscheldegebied." Hij noemt 'Van Delta Duel naar Delta Duet' een aardige start voor een bredere discussie. Hij doelt daarbij op het opperen van een beschermingsconcept voor heel Zeeland.

Evers legt aan de hand van een aantal voorbeelden uit waarom dit interessant zou kunnen zijn.

1. "Er is een heftige krachtmeting aan de gang tussen de estuariumbeschermers enerzijds en de scheepvaartgoten anderzijds. De natuurbeschermers knokken met name voor de toekomst van de Westerschelde als trekvogelgebied. De slikken en banken in de Westerschelde zijn gedurende een periode van het jaar leefgebied voor heel veel verschillende vogelsoorten. Hoe meer banken er verdwijnen als gevolg van

vaargeulverdiepingen en -verbredingen ten behoeve van de scheepsvaart, hoe meer van deze vogelsoorten zullen verdwijnen."

2. "Zeer recent nog (20 september 2005) liep echter het containerschip Fowairet uit Qatar vast op een zandbank voor de kust bij Perkpolder. Het schip was deels geladen met levensgevaarlijke lading en door de botsing ontstond een scheur in de romp waardoor er ecologisch en maatschappelijk een enorm gevaar dreigde. Voor bijvoorbeeld de burgemeester van Hulst was dit eens te meer een argument dat het hoog tijd wordt om alleen al uit veiligheidsoverwegingen de vaargeul te verruimen."

3. "Bij het opstellen van de MER richtlijnen voor de kustverdediging van Walcheren is een studie gedaan naar het al dan niet weghalen van een zandbank met recreatieve bestemming bij Domburg/ Vlissingen. De vaargeul bij Vlissingen loopt op nog geen 50 meter afstand van deze bank. Je kunt erop wachten tot er een keer zo'n tanker tegenop vaart."

Doelend op 2. en 3. is het volgens Evers in deze tijd geen gepaste remedie om

wanneer je door te hard rijden tegen een oude boom aan zou kunnen botsen, deze dan maar om te hakken.

Op zoek naar de juiste remedie bekijkt 'Van Delta Duel naar Delta Duet' de Rijnscelde delta als één geheel. "Op zich is dat niets nieuws", aldus Evers, "dat is wel vaker gedaan. Het beschermingsconcept voor Zeeland is echter wel vernieuwend. Het benoemt een groen hart als een integraal onderdeel van het concept en borduurt voort op de consequentie die daar heel rigoreus aan wordt verbonden; het verplaatsen van de Westerschelde Container Terminal (WCT) naar de andere kant van de Westerschelde. De exacte locatie is mede gebaseerd op de infrastructurele netwerken en wat er al aan havenactiviteiten is in de zone van Terneuzen naar Gent." Volgens Evers is de argumentatie hiervoor heel overtuigend.

Toch wil Evers hier een kanttekening bij plaatsen. "Vanuit mijn vroegere professe als hoofd-directeur van Natuurmonumenten vindt ik de veronderstelling dat Zeeland mooi is, te makkelijk. Dat gaat teveel uit van de stelling 'als er weinig is zal het wel mooi zijn', en dat gaat niet altijd op. Zo wordt

het landschap van Zeeland gedomineerd door grootschalige landbouw. Ieder zijn mening maar ik vind dat als 'natuurgebied' niet mooi!"

### **Onderwijs & praktijk**

Ten aanzien van de vraag of de maatschappij niet meer zou moeten doen met de uitkomsten van universitaire afstudeeronderzoeken stelt Evers dat studenten, en universiteiten in het algemeen veel vaker de grens naar het bedrijfsleven moeten oversteken. "Daarmee zou een afstudeerwerk veel meer waarde kunnen krijgen voor het bedrijfsleven."

Als een voorbeeld voor deze oversteek noemt Evers het opnemen van een praktijklid in een begeleidersteam van een afstudeerder. "Wanneer 'van Delta Duel naar Delta Duet' gestuurd was door iemand als Thijs Kramer (de gedeputeerde van de Provincie Zeeland) zou het enorm aan waarde hebben gewonnen. Dhr Kramer bekijkt deze vraagstukken al 20 jaar van verschillende kanten. Eerst als medewerker van de gemeente, vervolgens als voorzitter van de milieufederatie, als vice-voorzitter van de Vogelbescherming en nu dus als gedeputeerde. Als onderdeel van het persoonlijke begeleidersteam van

dit project zou hij het werk bij wijze van spreken bijna tot een beleidsstuk hebben kunnen maken."

Als tweede voorbeeld voor het oversteken van de grens naar de praktijk noemt Evers het analyseren van de betekenis die de consequenties van iemands filosofie hebben voor de verschillende spelers. "In het vak stedenbouw kun je met een grote pijl van alles beweren. Zoals bij andere ontwerpende disciplines is de bestuurlijke component vaak amateuristisch. Bij landschapsontwikkeling is het echter essentieel dat je de verschillende partijen kunt verleiden een bepaalde stap in de richting van uitvoering te zetten. Een overheid kan vertellen wat niet mag, waar de grenzen liggen, maar kan met wetgeving niet bepalen wat moet. Dat maken de burgers en bedrijven zelf wel uit. De overheid kan dus zelf geen ontwikkelingen in gang zetten, tenzij ze daar zelf voor betaalt."

"Gevolg van de filosofie achter 'van Delta Duel naar Delta Duet' is dat je het havenbedrijf en de andere betrokken bedrijven moet zien te verleiden hun ogen te gaan richten op de overkant van de Westerschelde. Het instrumentarium dat je daarvoor moet aanwenden moet

veel breder zijn dan het toepassen van toelatingsplanologie. Een andere partij die heel belangrijk had kunnen zijn in dit betoog is de gemeente Hulst. Hulst is al jaren op zoek naar een concept dat sterk genoeg is om in de toekomst als buffer tussen die twee grote industriegebieden te functioneren. Het lijkt daarom een gemiste kans dat dat helemaal niet is aangekaart”, aldus Evers

Frans Evers komt dikwijls in contact met werk uit onderwijs. Zo heeft hij veel proefschrift- en scriptie schrijvers gehad, danwel als geïnterviewde danwel als begeleider. Zoals gezegd is Evers groot voorstander van het betrekken van rechtstreeks verantwoordelijke figuren bij de begeleiding van een dergelijk interessant project. “De student moet hier niet alleen naar toe om kennis te vergaren, maar zou mensen moeten zoeken die bereid zouden zijn om iets met zijn/haar idee te gaan doen”, aldus Evers.

Dat de afstand tussen onderwijs en praktijk veel te groot, heeft volgens Evers echter vooral te maken met onze filosofie in Nederland. Hij haalt zijn band met TIAS (Tilburg Institute of Advances Studies) aan als toelichtend voorbeeld. TIAS is de businessschool van de

UvT. “Mijn titel ‘adjunct professor’ is Amerikaans en betekent gewoon ‘bijzonder hoogleraar’. In Tilburg moet je echter gepromoveerd zijn om bijzonder hoogleraar te zijn. Dat betekent dat je een businessschool zou moeten runnen met uitsluitend wetenschappers, want mensen uit de praktijk zijn zelden gepromoveerd. Als compromis is daarom besloten een Amerikaanse titel toe te kennen aan faculty uit de praktijk.” Dit is volgens Evers één van de voorbeelden die tekenend is voor de overmate aan aandacht voor publicatie en onderzoeksprestaties in Nederland en de onderschatting van de relatie met praktijk. Hij voegt hier nog aan toe dat dit in Delft gelukkig anders is.

Op het Massachusetts Institute of Technology (MIT) is er volgens Evers wel een voortdurende relatie tussen praktijk en onderwijs. “Een fulltime aanstelling als docent op het MIT betekent maximaal 4 dagen per week. Zij hebben allemaal een nevenfunctie (of hoofdfunctie) in het bedrijfsleven, en in veel gevallen een eigen bedrijf. Hoewel hij erkent dat je op de universiteiten in Nederland deze trend ook wel ziet doorbreken noemt Evers de relatie overheid, bedrijfsleven, universiteiten in Nederland toch nog veel te krampachtig.

En volgens Evers zijn het de bedrijven die hier het meest gefrustreerd over zijn. “Tekenend voor het verlangen tot doorbraak is dat ex-Shell mensen worden gestimuleerd om op universiteiten bestuursfuncties te aanvaarden met als doel om de universiteiten dichter naar het bedrijfsleven te brengen.”

“De financiering van MIT komt voor 70 uit het bedrijfsleven”, legt Evers uit. “MIT is dientengevolge een wetenschappelijke hypermarkt. Bedrijven staan te springen om hun financiële bijdrage te leveren. Bovendien hopen de studenten op een stage bij het bedrijf van de docent en dat maakt dat MIT-studenten geweldig gemotiveerd zijn.” Op de vraag of de objectiviteit van de universiteit dan niet in het geding komt reageert Evers laconiek. “Bedrijven komen juist naar een universiteit om te voorkómen dat met oogkleppen op gekeken wordt. Als ze dat niet willen gaan ze wel naar een ingenieursbureau.”

Conclusie van Evers is dat afstuderen veel meer in samenwerking met bedrijven zou moeten. “Het is een gemiste kans dat dit niet als normaal wordt gezien. Maar dat heeft te maken met bredere maatschappelijke opvattingen en die verander je niet gemakkelijk en zeker niet snel”, aldus Evers.





# Veenpark Krimpenerwaard

Toekomstbeeld voor een veenweidegebied.



Jeannette de Waard, juni 2004

mentorenteam: Inge Bobbink, Rogier van den Berg & Willem Hermans

De keuze van de locatie is begonnen met een interesse in de problematiek met veengronden. De keuze is op de Krimpenerwaard gevallen door de ligging direct naast de verstedelijking van Rotterdam, wat de problematiek verscherpt.

De Krimpenerwaard is een veenweidegebied dat cultuurhistorisch gezien hoog wordt gewaardeerd. De heersende opvatting is dan ook dat er niks aan mag veranderen. Het gebied heeft echter te maken met een aantal problemen die stuk voor stuk dringend een oplossing nodig hebben. De oplossing voor deze problemen zal hoe dan ook veranderingen teweeg brengen in het landschap. Een goede ontwikkelingsstrategie is dan ook gewenst.

Het landschap van de Krimpenerwaard heeft een aantal specifieke kenmerken. Voorbeelden hiervan zijn de oude bebouwingslinten, de smalle kavels, de openheid en de lange lijnen. Veel van deze kenmerken zijn nog te danken aan de manier van ontginnen van het gebied aan het begin van de middeleeuwen, de zogenaamde slagenmethode.

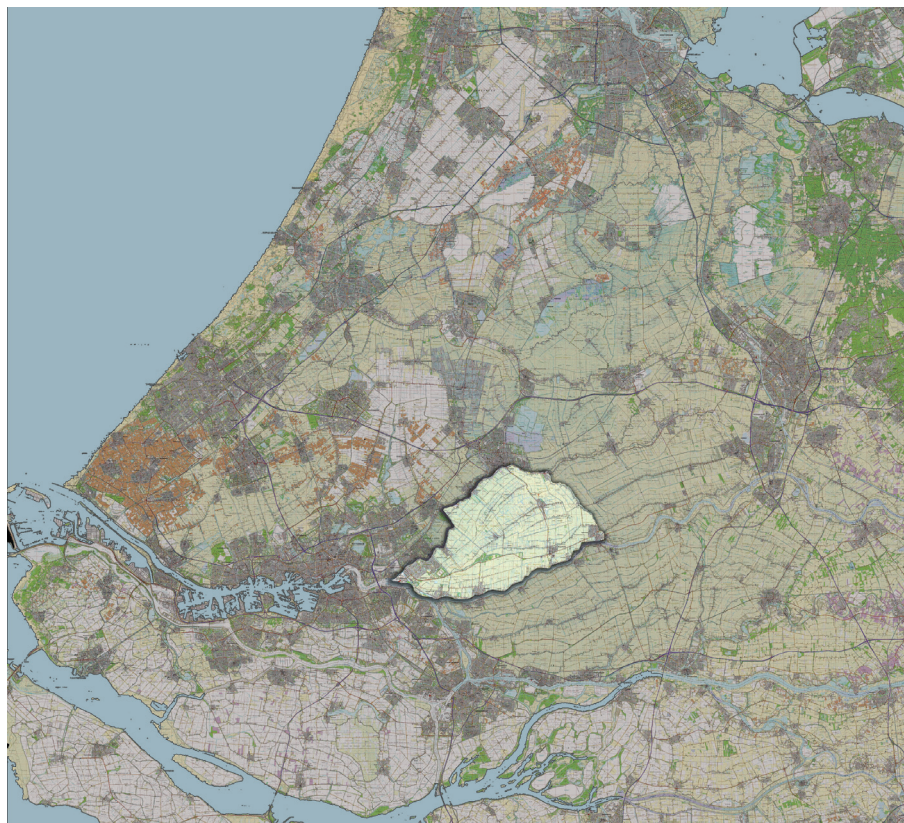
## Problemen

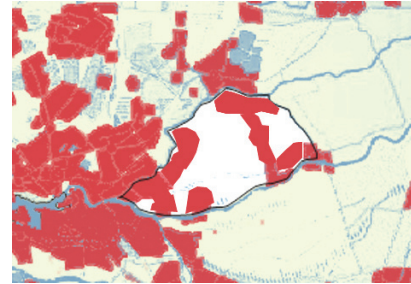
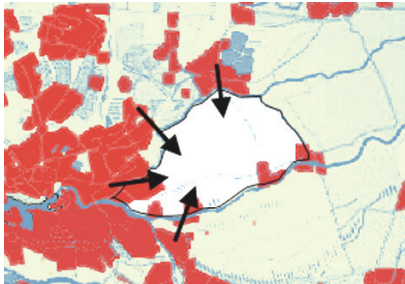
Het gebied heeft te maken met een aantal problemen. Het meest urgente probleem is het watersysteem. De bodem van het gebied bestaat grotendeels uit veengrond. Daarom heeft het te maken met een neerwaartse spiraal van bemalen, bodeminklinking en verlaging van het grondwaterpeil.

Andere problemen met het water zijn kwel, verzwakking van de rivierdijken,

droogte in de zomer, wateroverlast in de winter en overbelasting van de rivieren waarop wordt geloosd. Deze dreiging is onacceptabel in een tijd van een stijgende zeespiegel en een toenemende piekafvoer van de rivieren.

Een ander probleem is de aftakeling van de veeteelt in het gebied. De veeteelt is een activiteit die in zeer hoge mate het gezicht bepaald. Door diverse oorzaken, waaronder bodemgesteldheid en





economie, is er voor deze sector weinig toekomst in het gebied. Nagegaan moet worden of er aan het gebied nieuwe functies toegekend kunnen worden om het gebied een sterkere economische positie te geven.

Een volgend probleem vormt de druk op het gebied vanuit de omringende steden. Nieuwbouwwijken rukken op en de wens om in het platteland te wonen kan projectontwikkelaars er toe brengen het gebied vol te bouwen zonder de ruimtelijke kwaliteiten in ogenschouw te nemen.

### Nieuwe richting

Volgens het beleid van de regering ligt de Krimpenerwaard in een zone die vernat moet worden; de zogenaamde 'natte as'. Deze natte as loopt van Zeeland dwars door Nederland tot aan de Waddenzee. Het moet een doorgaande natte ecologische verbinding worden.

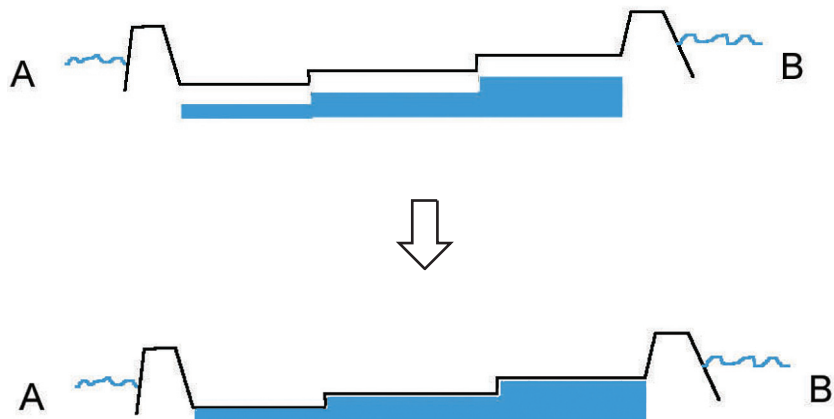
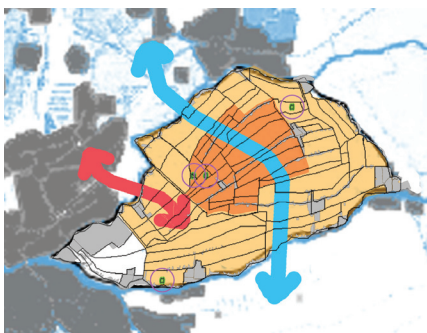
Door nieuw waterbeheer, waaronder vernatting, wordt de dreiging van wateroverlast verminderd en ontstaat een nieuw, gevarieerd, waterrijk landschap.

Nieuw landgebruik kan het gebied economisch sterker maken. Recreatie

en lichte stedenbouw bijvoorbeeld, aangepast aan het nieuwe landschap, geven de Krimpenerwaard een sterke en unieke positie in de Deltametropool.

De Krimpenerwaard is ook deel van het Groene hart. Dit gegeven maakt het tot publiek domein van de Deltametropool. Belangrijke landschappelijke en ruimtelijke waarden moeten daarom in stand worden gehouden, versterkt of aangevuld.

Uit het voorgaande kunnen een aantal randvoorwaarden op worden gesteld. Belangrijk voor de 'natte as' en essentieel



voor het stoppen van de bodemdaling, is dat het gebied in zijn geheel wordt vernat.

Voor de recreatie is het belangrijk om zowel de toegang tot het gebied als de toegankelijkheid in het gebied zelf te verbeteren.

Deze en verdere ingrepen moeten worden gedaan met aandacht voor en gebruik van cultuurhistorisch waardevolle punten, lijnen en vlakken.

### **Bodem**

De bodem van de Krimpenerwaard bestaat hoofdzakelijk uit veen. Veen heeft een aantal specifieke eigenschappen.

Veengrond bestaat uit plantenresten. De grond blijft oxideren, wanneer er lucht bij komt. Door dit verder verteren van de plantenresten klinkt de bodem in, net zolang tot het niveau van het maaiveld gelijk is aan het grondwaterpeil en er dus geen lucht meer bij de plantenresten kan. Wanneer dit eenmaal het geval is kan er weer veenvorming plaatsvinden en blijft het maaiveldniveau stabiel. Bij verhoging van het waterpeil kan het maaiveld zelfs aangroeien.

### **Waterproblematiek**

Het eerste wat moet worden gedaan om de problemen met de waterbeheersing te verhelpen, is het stoppen van de

bodemdaling. Wanneer dit proces een halt toe wordt geroepen, zal de afvoer op de rivieren en het drukverschil op de dijken niet meer toenemen. Om de bodemdaling te stoppen, is het zaak om het grondwaterpeil gelijk te krijgen met het maaiveld.

Zoals eerder uitgelegd zal dan de oxidatie van het veen niet meer mogelijk zijn en zo de daling van de bodem stoppen.

Er moeten reservoirs komen voor seizoensberging. Het overtollige regenwater kan in de winter in deze reservoirs worden opgespaard. In de zomer, wanneer de bodem dreigt te verdrogen kan het opgespaarde water



er weer voor zorgen dat het water op peil blijft. Het systeem van boezems kan het water van en naar de reservoirs brengen.

### Landschap

In het gebied zijn nog wel enige hoogteverschillen aanwezig, ook nog in de afzonderlijke afwateringseenheden. Dit verschil bedraagt ongeveer 30 tot 40 centimeter per afwateringseenheid.

Wanneer voor een afwateringseenheid een bepaalde waterstand wordt gekozen, zal deze dus niet overal gelijk kunnen zijn aan het maaiveldniveau.

Het water zal vaak net onder of boven het maaiveld zijn. Dit verschil zal

gevolgen hebben voor het landschap en de vegetatie.

### Bebouwing

Voor uitbreiding van de bebouwing zijn een aantal specifieke gebieden aangewezen. Deze gebieden mogen met maximaal 10 % van het totale oppervlak worden bebouwd.

Dit mag in de vorm van dorpen, wijken, clusters, linten of losse bebouwing. Binnen de bestaande linten en dorpen mogen slechts kleine aanpassingen en aanvullingen worden gedaan.

Een centraal gelegen gebied van de Krimpenerwaard, van zeer hoge

cultuurhistorische waarde, wordt vrijgelaten van nieuwe bebouwing.

### Strategie

Het toekomstbeeld wat wordt bereikt met de voorstellen en randvoorwaarden is geen masterplan wat als eindbeeld kan worden beschouwd.

Gezien het tijdsbestek en de aard van het landschap is het ook onmogelijk om een vastomlijnd plan te maken voor het gebied.

Omdat het een veengebied is, zal de bodem in beweging blijven.

Omdat er geen vastomlijnd plan kan worden gemaakt voor zo'n verre toekomst, is het wel van belang om richtlijnen op te stellen.

Een aantal eisen gelden voor het hele gebied en zijn essentieel voor het veilig stellen van de waterhuishouding. Zo moet er een oppervlak komen voor berging van water en moet het grondwaterpeil hoger, liefst op maaiveld komen.

Verder moet het netwerk van wegen en paden worden verfijnd om een betere leefbaarheid, beleving en recreatie mogelijk te maken.

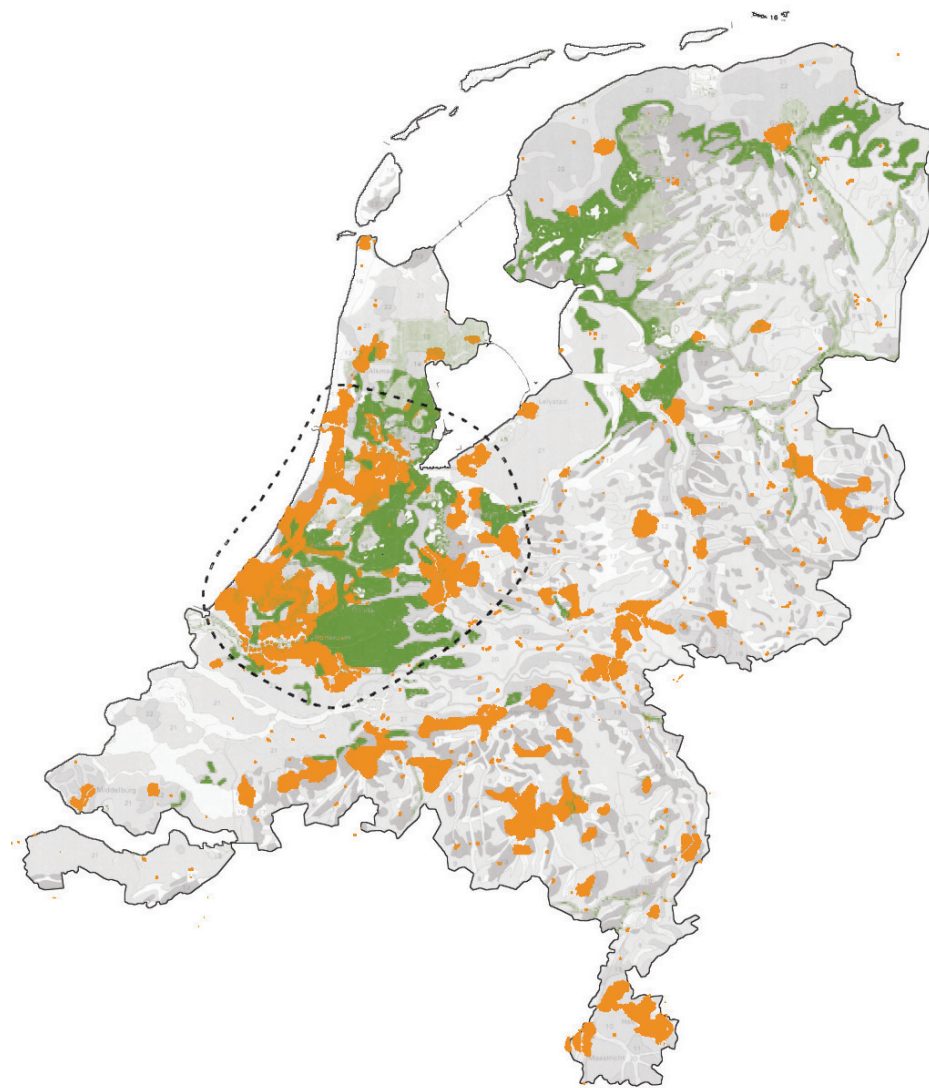
## Type

De Krimpenerwaard is niet het enige gebied wat met de genoemde problemen kampt. Het merendeel van de problemen valt terug te voeren op de eigenschappen en het gebruik van de bodem.

In een kaart is een beeld geschetst van Nederland over ongeveer 100 jaar, waarbij niet alleen de Krimpenerwaard maar alle gebieden met dezelfde ondergrond en gebruik om zijn gevormd tot veenparken.

Al deze gebieden hebben een veenondergrond welke hoofdzakelijk gebruikt wordt (of werd) voor de veeteelt. Zij hebben dus vergelijkbare problemen en daarom komen zij in aanmerking voor een zelfde aanpak als de Krimpenerwaard.

In het westen van Nederland (de Deltametropool) ligt zowel het zwaartepunt van de verstedelijking als van de veenparken. Er ontstaat een evenwichtige balans tussen de stedelijke gebieden en het parkstelsel.



## **ir. Guus van de Hoef**

Programmadirecteur van het Programmabureau Groene Hart

*Door Marieke van Leeuwen*

Guus van de Hoef is planoloog en stedenbouwkundige. Hij is als civiel-planoloog afgestudeerd, samen met stedenbouwkundigen, en later alsnog stedenbouwkundige geworden. Hij beschouwt het ontwerpen echter niet als zijn specialisatie. Hij is beter thuis in het management van de complexere ruimtelijke ontwikkelingsprojecten. Alvorens hij programmadirecteur werd van het Groene Hart werkte hij bij de Rijks Planologische Dienst (RPD) en later bij een groot adviesbureau. Tegenwoordig runt hij zijn eigen bureau, genaamd 'Investeren in Ruimte' en is nu dus werkzaam voor het Programmabureau Groene Hart.

Het Programmabureau Groene Hart is opgericht in opdracht van de drie provincies, Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht. Zoals de naam doet vermoeden wordt hier gestreefd naar een gezamenlijk programma voor het groene hart. "De opdracht is niet om ruimtelijke plannen te maken maar om een ontwikkelingsstrategie voor het groene hart neer te zetten,

zodat ontwikkelingen integraal zullen plaatsvinden. Ruimtelijke ontwerpen worden wel gebruikt als middel om tot zo'n strategie te komen. Deze plannen zijn het resultaat van discussies die op heel veel fronten tegelijkertijd worden gevoerd, en werken daarin vaak heel verhelderend. Net als bij het ontwerpend onderzoek wordt het creatieve proces zo gebruikt om tot vernieuwende resultaten te komen", aldus van de Hoef.

### **Veenpark Krimpenerwaard**

"De drie provincies hebben de opdracht van het Rijk gekregen om de strategische opties voor alle veenweidegebieden te verkennen", zo vertelt van de Hoef. "Veenpark Krimpenerwaard kaart dus exact de discussie aan waar wij in het Groene Hart op dit moment ook mee bezig zijn. En dan betreft het met name de discussie over de waterpeilen in de Veenweidepolders", aldus van de Hoef.

"Veenweiden kom je tegen van boven Amsterdam tot onder Rotterdam." We zien al enige tijd aankomen dat het niet goed blijft gaan met deze polders. Door de spiraalwerking van bodeminklinking en het verlagen van het grondwaterpeil en daarbij de toenemende problemen door kwel en een toenemende piekafvoer van de rivieren nemen de

waterhuishoudkundige problemen stelselmatig toe." De aanpak die gekozen is in 'Veenpark Krimpenerwaard' komt volgens van de Hoef in grote lijnen overeen met die van het Programmabureau. "Ook wij stellen een radicale herstructurering van het waterbeheer voor, en zien dat vervolgens als motor voor ruimtelijke ontwikkeling van de gebieden. Daarbij denken wij ook in combinaties van nat & dras op de ene plek en hoog & droog op de andere plek", aldus van de Hoef.

Erischer heel veel geld nodig (honderden miljoenen euro's) voor de herinrichting van al die veenweidegebieden. We gaan daarom dus niet voorstellen om ineens alle veenweidegebieden op de schop te nemen. Des te belangrijker is het echter om een goede strategie te hebben voor deze immense transformatieopgave."

De dingen houden zoals ze zijn is volgens van de Hoef niet zo moeilijk. "Adequaat reageren op de belangrijke ontwikkelingen in de samenleving of in de ondergrond, dat is echter waar het in de ruimtelijke ordening echt om gaat. Om dat goed te doen moet je een beetje durven. Je moet nieuwe strategieën durven verkennen. En dat is nu precies wat er in de "echte" wereld, en eigenlijk ook in veel studies



te weinig gebeurt.” Van de Hoef noemt ‘Veenpark Krimpenerwaard’ een goede poging om een vernieuwend plan te maken en zo bij te dragen aan adequate strategievorming.

Volgens van de Hoef is het bij een dergelijke strategievorming van het grootste belang dat je een teamopbouw kiest, waarbij er een synergie tussen de mensen ontstaat waar ze mee aan de slag kunnen. “Daarbij is het op sleutelmomenten en voor sleutelbeslissingen soms nodig bureaus in te huren”, aldus van de Hoef.

Het Groene Hart heeft zo, nadat er een strategie voor de veenweide-aanpak was geformuleerd, adviesbureau Vista erbij gehaald om de ideeën door te vertalen naar een ontwikkelingsperspectief voor het groene hart. Ondertussen wordt er door de 3 provincies gediscussieerd over projectlocaties als bijvoorbeeld de Krimpenerwaard, de Venen in Utrecht, de Oude Rijnzone en zo nog een flink aantal andere gebieden, waar de problematiek omtrent het waterbeheer speelt. “Terwijl wij bezig zijn onze strategie te verhelderen, houden de Gedeputeerden concreet contact met de projectorganisaties in de gebieden. Zij proberen af te tasten of en hoe de

voorgestelde omslag in denken tot dat projectgebied door kan dringen”, aldus van de Hoef.

“Wij gaan dus zelf bewust niet in op het lagere schaalniveau. De projectorganisaties binnen de provincies zitten daarop en wij zijn ons ervan bewust dat onze voorstellen een gigantische verstoring veroorzaken in het proces wat ze bijvoorbeeld in de Krimpenerwaard aan het voeren zijn. De overall strategie proberen wij echter te laten landen via het programmamanagement. Hiervoor zit er per provincie een programmamanager, die capabel is interactie met projectorganisaties te organiseren en uiteindelijk zaken te doen”, zo legt van de Hoef uit. “Er wordt dus op het schaalniveau van het groene hart gezocht naar passende kaartbeelden, terwijl tegelijkertijd in de gebieden zelf ook allerlei partijen op projectniveau bezig zijn.”

Hij benadrukt dat het een interactief proces is waar bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak en de politieke agenda (belangrijk voor de financiën) een belangrijke rol in spelen. “Daarom is het voor ons ook een heel spannend proces. Wij kunnen de gedeputeerde

soms wel meekrijgen maar alle boeren en bewoners moeten uiteindelijk ook mee”, aldus van de Hoef.

“Hiervoor is het van belang om door de schaalniveaus heen te denken, van het strategische overall kader, naar eindbeelden en weer terug. Vista speelt hier een belangrijke rol in. Zij doen het voorwerk en trachten in beelden, kaarten en foto’s te vatten wat het vanuit verschillende invalshoeken betekent als we de strategie daar laten landen. Termen als transformatiezones, toegevoegde natuurschakels, kernen en rivieroeverwallen worden in beeld gebracht.”

### **Onderwijs**

“Veenpark Krimpenerwaard is een heel leuk werk, wat voor mij zeker een 8 waard is”, zo stelt van de Hoef. Het is kort, toegankelijk en toch compleet. Het gaat op zoek naar de kern van de zaak zonder daarbij de moeilijke discussies uit de weg te gaan. In het kader van het Programmabureau Groene Hart ben ik nog niet eerder in aanraking gekomen met studentenwerk of in contact geweest met universiteiten en ik ga het rapport dan ook zeker uitzetten binnen het programmabureau om te laten zien dat er mensen met vergelijkbare ideeën

bezig zijn”, zo kondigt van de Hoef aan.

Van de Hoef zegt het wel jammer te vinden dat het nu niet veel echte nieuwe ideeën meer oplevert. “Het had waarschijnlijk een meerwaarde voor ons én het project ‘Veenpark Krimpenerwaard’ kunnen opleveren wanneer over en weer contact was geweest tussen ons en de afstudeerder. Ten tijde van het onderzoek, de periode voor juni 2004, waren wij met hetzelfde werk bezig. Het gaat hier echter in een stroomversnelling en inmiddels is dit niets nieuws meer voor ons”, legt van de Hoef uit.

“Voor andere projecten kom ik trouwens wel regelmatig bij de universiteiten terecht. Dit komt vaak neer op het geven van gastcolleges. Kennisuitwisseling in de andere richting, in de vorm van afstudeerstages, is over het algemeen toch nog lastig”, vertelt van de Hoef. “Wanneer een student bij ons komt met een beeld van een bepaald studieobject, volgt er een gesprek waarin je samen tracht het onderwerp wat toe te spitsen. Vervolgens gaat de student enthousiast terug naar zijn academische begeleiders, waar dit dan vaak niet goed valt. Als een dergelijke toespitsing niet kan is het voor mij niet interessant. Het betreft

vaak nogal hectische processen. Het mag uiteraard best tijd kosten maar er moet ook wat terugkomen”, legt van de Hoef uit.

Van de Hoef vindt het overigens wel jammer dat dit veelal zo problematisch verloopt. “Contact over zo’n studie is vaak juist heel leuk, ook voor ons. Iets minder formeel een keertje van gedachten wisselen tijdens zulke studie kan natuurlijk wel altijd. Dat zou eigenlijk vaker moeten gebeuren”, zo meent van de Hoef.



# De Olympische Spelen in de Deltametropool 2016

De Olympische Spelen in de ambities van de Deltametropool

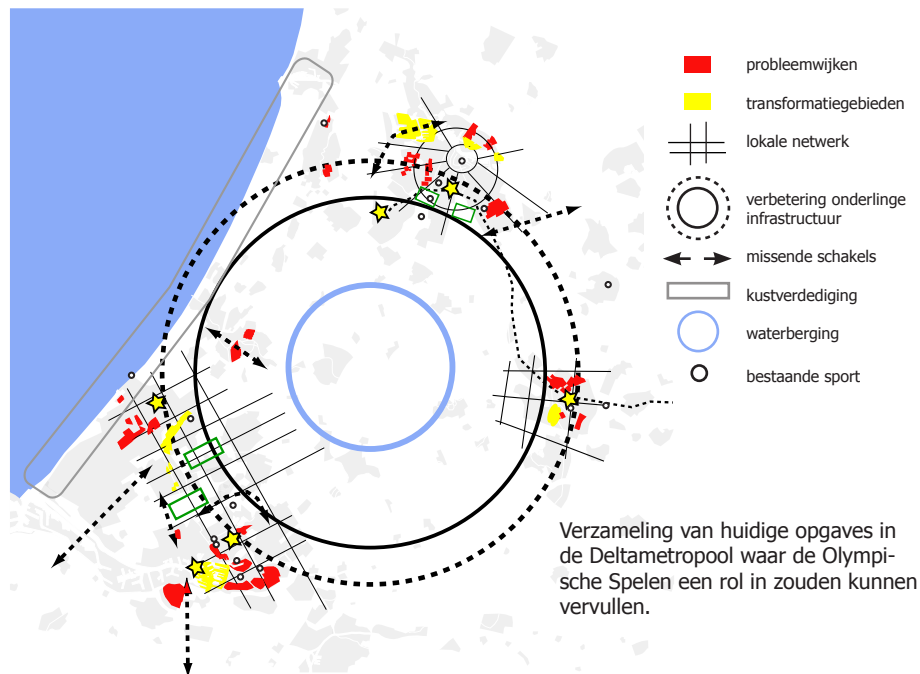


Marloes Huijsmans, juni 2005

mentorenteam: Rogier van den Berg, Luisa Calabrese & Remon Rooij

Sinds de eerste moderne Olympische Spelen die in 1896 werden gehouden, hebben de Spelen zich ontwikkeld tot veel meer dan alleen een sportevenement. Het evenement heeft zich ontwikkeld tot een middel voor stads- en zelfs landpromotie. Het evenement heeft in vele organiserende steden een versnellende functie gehad voor reeds gewenste opgaven van stedelijke vernieuwing en transformatiegebieden. Sinds 1960 is de schaal van de Spelen enorm vergroot. Het programma van sport- en huisvestingsfaciliteiten beslaat een enorme oppervlakte en heeft een grote impact op de stedelijke infrastructuur. Deze impact is mede vergroot door de uitvinding van de televisie, die zorg draagt voor de internationale bekendheid.

De ruimtelijke aspecten van de Spelen: de sportfaciliteiten, de accommodatie en infrastructuur vormen de focus van het afstudeeronderzoek. Vraag hierbij is hoe de ruimtelijke aspecten van de Spelen ingezet kunnen worden in de ontwikkelingen en ambities van de Deltametropool. De Deltametropool is bij uitstek de locatie voor de Spelen in Nederland aangezien het erg veel reeds bestaande sportfaciliteiten bevat



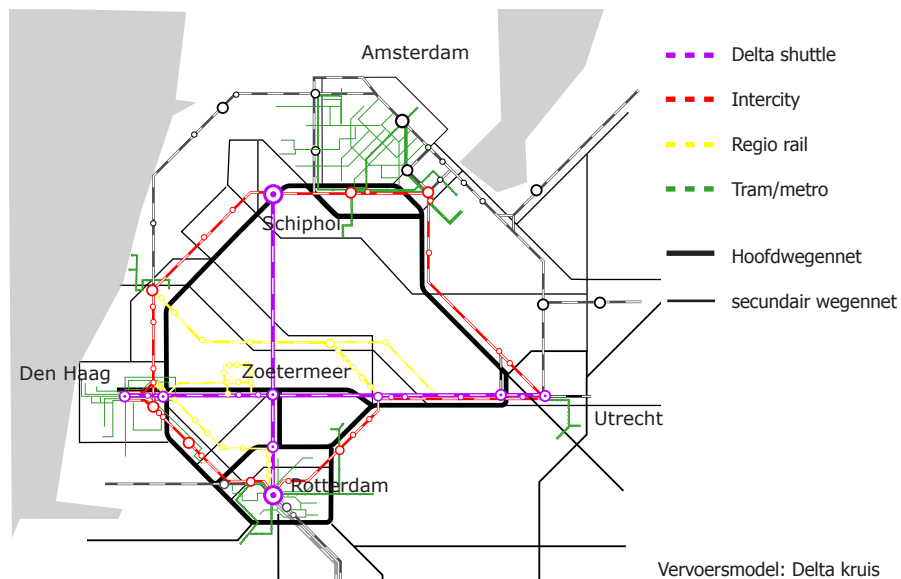
verspreid over de verschillende grote steden. De belangrijkste uitgangspunten en aanbevelingen vanuit het oogpunt van de organisatie van de Spelen zijn: het zoveel mogelijk organiseren in clusters, het optimale gebruik van bestaande locaties, de centrale ligging van zowel Olympisch Dorp als hoofdlocatie met een maximale reistijd tussen de locaties onderling van 30 minuten. Naast een optimale organisatie van de Olympische Spelen is het essentieel dat het plan zo goed mogelijk geïntegreerd wordt in de reeds bestaande plannen voor de stad en regio en zelfs als een katalysator

hiervoor kan fungeren. De investeringen noodzakelijk voor het evenement zelf zullen dan hun dienst zullen doen in de Post-Olympische Periode.

Wanneer de wensen gesteld vanuit het evenement zelf en de wensen en ambities vanuit de Deltametropool geïntegreerd worden, zijn er slechts een aantal locaties die zeer geschikt zijn om beiden doelstellingen te verwezenlijken. De bestaande sportlocaties liggen verspreid over de verschillende steden, waarbij de meeste en grootste gesitueerd zijn in: Den Haag, Rotterdam,

Amsterdam en Utrecht. Dit zijn tevens ook de vier belangrijkste kernen die gezamenlijk de Deltametropool vormen. Doelstelling en ambitie van de Deltametropool is het vergroten van de internationale concurrentiepositie. De grote kernen gelegen in het gebied van de Deltametropool zouden gezamenlijk een goede internationale positie kunnen innemen. De ingrediënten hiervoor zijn namelijk wel degelijk aanwezig, zij het verspreid over meerdere steden. Echter de onderlinge samenhang tussen deze steden is niet optimaal. Om een goede samenhang te creëren dient de onderlinge interactie tussen de verschillende knopen toe te nemen. Metropoolvorming betekent dan ook maatschappelijk een toename in aantal, aard en intensiteit van menselijke activiteiten, contacten en relaties. Goede onderlinge bereikbaarheid is hiertoe een voorwaarde. Door de onderlinge reistijden tussen de verschillende steden en belangrijkste knopen te verkorten, zal de interactie tussen de steden toenemen en hiermee de metropoolvorming van het gebied.

Enerzijds is er de wens om de locaties te verspreiden over de verschillende steden waar de bestaande sportlocaties zijn gevestigd en anderzijds is er de



wens vanuit de Deltametropool om de interactie tussen de verschillende steden te vergroten. Bij een integratie van beide wensen worden dus de locaties verspreid over de verschillende, belangrijke kernen van de Deltametropool. Daarnaast is er de wens vanuit de organisatie dat er zoveel mogelijk georganiseerd wordt in clusters. Aangezien de spreiding (zoals reeds hierboven besproken) al over de verschillende steden plaatsvindt, volgt automatisch de noodzaak om met clusters te werken, wil aan de eisen van het IOC worden voldaan.

In de zoektocht naar de locaties voor de Spelen zijn een aantal criteria belangrijk:

de ligging in een van de verschillende kernen van de Deltametropool, ruimte voor clustervorming, aanwezigheid van bestaande sportlocaties en de mogelijkheid of wens naar een goede (snelle) verbinding met de andere kernen. Uit onderzoek komen 4 locaties als beste optie naar voren: Amsterdam Zuid, transformatiezone A4 Den Haag, Rotterdam Noordrand en Utrecht West. Wat betreft het wegennet zijn al deze locaties aan de binnenring gelegen van de Deltametropool. Wel dienen er een aantal aanpassingen gedaan te worden die reeds al als missende schakels in de Nota Ruimte zijn vermeld en in de toekomst zullen worden aangelegd. Wat betreft verbeteringen

in het openbaarvervoerssysteem zijn er meerdere modellen mogelijk en onderzocht. Deze modellen zijn getoetst aan de hand van de volgende criteria: onderlinge reistijden, benodigde investeringen, lokale mogelijkheden, relatie met het huidige stadscentrum en soort metropoolvorming. Modellen die aan meerdere criteria voldoen zijn "het Delta-rondje" en "de Delta-Kruis". Beiden realiseren een verbetering in onderlinge reistijden, waarbij het Delta-rondje een binnenring creëert langs de randen van de stad en een overstap heeft naar de binnenstad. Bij het Delta-kruis model staan de nieuwe gebieden in directe relatie tot de huidige stadscentrum en is er een kruispunt in Zoetermeer gelegen. Voor de organisatie van de Spelen een optimaal model gezien de aanwezigheid van een centrumlocatie voor het Olympisch dorp en de hoofdlocatie. Indien het Delta-Rondje wordt verkozen, zullen deze centrumlocaties in één van de grote steden gesitueerd moeten worden. Echter wanneer de hoofdlocatie in het kruispunt van het Delta-kruis komt te liggen, aan de grens van het Groene Hart, zal juist de gehele Deltametropool de Spelen organiseren en ook als zodanig zijn internationale bekendheid verkrijgen.

De verkozen locaties gelegen aan de randen van de stad zullen in de eerste fase ingericht worden met de benodigde sportlocaties en overige functies noodzakelijk voor de Spelen zoals horeca en winkels. Doel is om de nu nog onderontwikkelde locaties een goede doorstart te geven in de Post-Olympische Periode. De strategie

is er dan ook op gebaseerd de nieuwe centrumlocaties optimaal te verknopen in het lokale netwerk en de mogelijkheid tot transformatie naar de markt na de Spelen mogelijk te maken. Belangrijk hierbij is dat een deel van de sportfaciliteiten tijdelijk gerealiseerd zal worden. Enkel de sportfaciliteiten waar behoefte aan is of die transformeerbaar

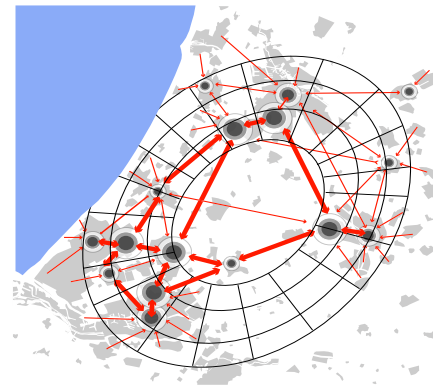


beeld van het gebied tijdens en na de Spelen



zijn, krijgen een Post-Olympische functie. Doordat deze nieuwe locaties zeer goed bereikbaar zijn door de centrale ligging ten opzichte van de andere belangrijke steden, een goede relatie met het huidige stadscentrum en een multimodaal hoogwaardige vervoersknoop alsmede een kwalitatieve leefomgeving met sportfaciliteiten bezitten, zullen zij een grote aantrekkingskracht hebben op de zowel bedrijven als hoogopgeleiden.

Naast een plan dat een optimale organisatie van de Spelen laat zien, goed geïntegreerd in de Post-Olympische periode is het natuurlijk noodzaak eerst de mogelijkheid tot organisatie van de Olympische Spelen binnen te halen. Het plan dient daarvoor naast een optimaal vervoersplan ook een sterke identiteit te hebben en zeer milieubewust te zijn. De huidige wateropgaven waar we nu als land voor staan zal hier een doorslaggevende rol in kunnen spelen. Het landschap dient te worden ingezet als identiteit van de Deltametropool en haar Olympische Spelen. De huidige wateropgave, zoals bijvoorbeeld de waterberging, zal geïntegreerd moeten worden in de plannen voor de Spelen met de daaraan verbonden architectonische, landschappelijke en stedenbouwkundige



Verschuiving in oriëntatie van stad naar metropool

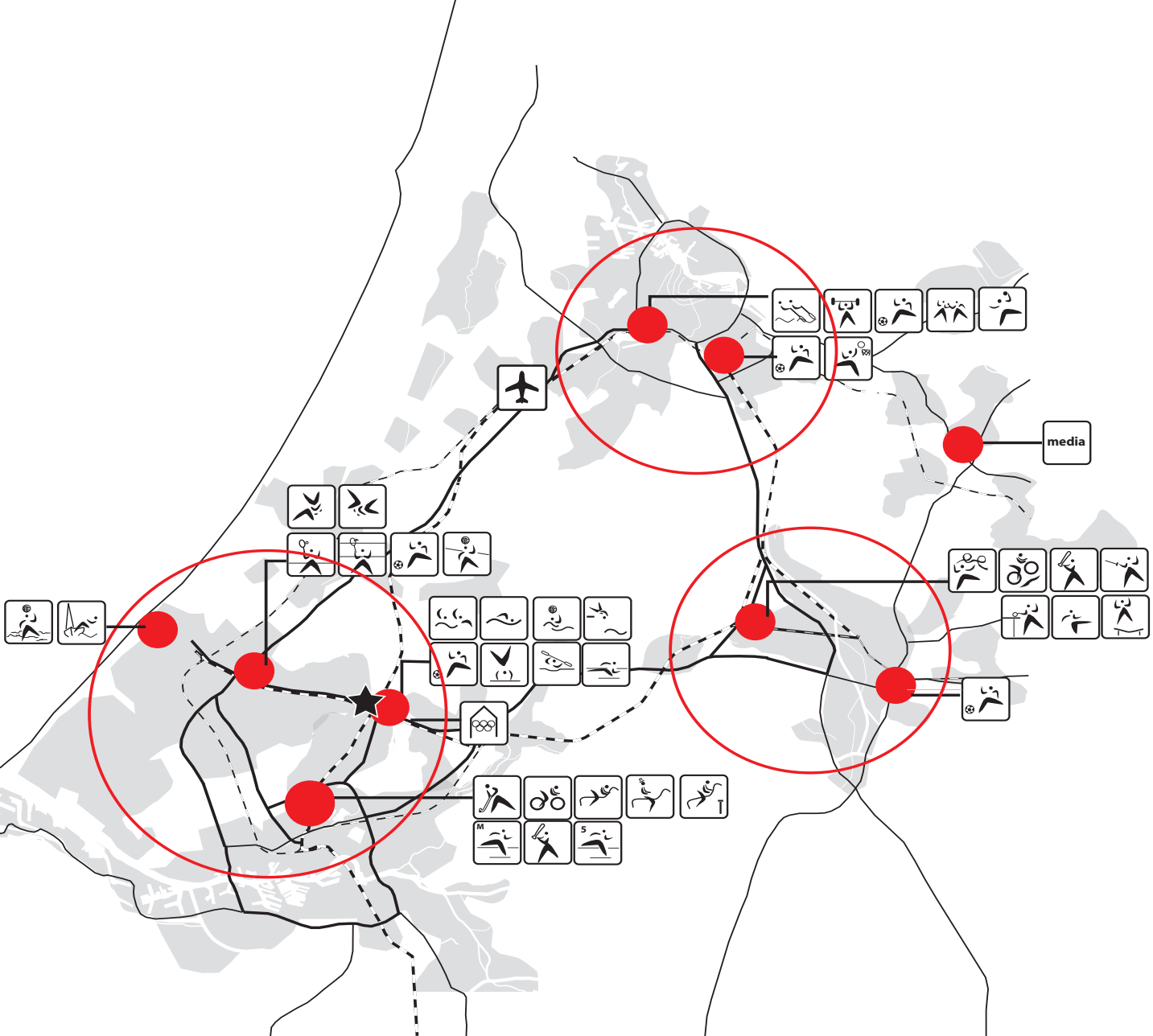
mogelijkheden. Dit niet alleen om deze opgave te realiseren, maar mede de nederlandse identiteit naar voren te halen en een zeer krachtig plan te realiseren.

Het zou zeer strategisch van Nederland zijn om een gebied als de Deltametropool de Spelen te laten organiseren en zowel Nederland als de Deltametropool op de internationale kaart te zetten. Indien de Spelen optimaal worden geïntegreerd in de bestaande plannen zijn de noodzakelijke investeringen voor de Spelen daarmee verantwoord. Voor de Deltametropool zal de Spelen in de eerste plaats een grotere stap betekenen in de richting van de metropoolvorming. Hiermee zal een verschuiving in oriëntatie plaatsvinden van de huidige stad, zoals we hem hedentendage kennen naar een

groter stedelijk geheel met meerdere belangrijke knopen. Het benodigde programma van de Olympische Spelen zal de afzonderlijke wensen en ambities gesteld in de Nota Ruimte alsmede die van de verschillende steden bespoedigen en realiseren. De locaties zijn centraal, zeer goed bereikbaar, kwalitatief hoogwaardig qua leefomgeving en hierdoor zeer aantrekkelijk als vestigingsmilieu voor zowel bedrijven als hoogopgeleiden.

The dutch Delta-Games 2016, een internationale ambitie op niveau!





# Netwerken & nieuwe centra

## **Dr. Ton Nelissen**

Voorzitter van de werkgroep 'Olympische Spelen 2028'

*Door Marieke van Leeuwen*

De werkgroep 'Olympische Spelen 2028' van het NOC\*NSF is actief sinds mei 2005 en bestaat uit ruim 20 vertegenwoordigers uit de (rijks)overheid, de media en het bedrijfsleven. Ton Nelissen is naast directeur van de Dura Vermeer Groep tevens bestuurslid van het NOC\*NSF en voorzitter van deze werkgroep.

Volgens Nelissen is de werkgroep een reactie op hoe Nederland steeds weer lijkt te reageren wanneer er ergens een Olympische Spelen aan de gang is of net voorbij is. "Dan wil Nederland ineens ook zoiets organiseren. Ook vanuit de politiek klinken er dan regelmatig geluiden als waarom-wij-niet?" aldus Nelissen. "De enige partij die een dergelijk proces echter kan aanjagen is het NOC\*NSF. Dat is precies de reden dat we onlangs gestart zijn met een voorzichtige studie naar het draagvlak en de haalbaarheid van de Spelen in Nederland. Enerzijds moet gepeild worden of de maatschappij nu echt wel enthousiast is over de organisatie van een dergelijk evenement en anderzijds moet blijken of het überhaupt wel haalbaar is voor

ons land. Voor deze studie is een brede commissie samengesteld waardoor een tiental subthema's zijn geïdentificeerd. Denk hierbij aan thema's als 'draagvlak politiek', 'draagvlak bedrijfsleven', 'sportaccommodaties', 'accommodaties niet sport-gerelateerd', etc. Ieder thema wordt door een deelgroep nader bestudeerd. De insteek van deze studies is analytisch. Vragen als 'Wat hebben we?' en 'Wat hebben we nodig voor een eventuele Olympische Spelen in ons land?' komen hierbij om de hoek kijken."

Volgens Nelissen is het jaartal 2028 vrij willekeurig gekozen, maar er wordt wel bewust mee aangegeven dat een dergelijke organisatie per definitie alleen op de lange termijn kan. Veel eerder is volgens Nelissen niet haalbaar. "2024 of 2032 had ook gekund maar 2028 is exact 100 jaar na de Spelen in Amsterdam, dus heeft het jaartal ook een zekere emotionele waarde."

In december van 2005 zal de concept-rapportage worden gepresenteerd. Het zal voornamelijk bestaan uit heel veel bijlagen van studies. "Dit komt door de enorme diversiteit aan belangen en invloeden die gepaard gaan met de organisatie van de Spelen", zo legt

Nelissen uit. "Er zal bijvoorbeeld een studie in worden opgenomen, genaamd 'costs of staging the Olympics' waarin met behulp van macro-economische modellen is weergegeven wat een dergelijke organisatie een land nu eigenlijk kost en wat het opbrengt. Andere voorbeelden zijn studies naar de invloed van de Olympische Spelen op de werkgelegenheid en de invloed van grote sportevenementen op het Bruto Nationaal Product van een land."

## **Olympische Spelen in de Deltametropool 2016**

"Allereerst moet gezegd worden dat Huijsmans zich ongelofelijk goed verdiept heeft in het Programma van Eisen", zo stelt Nelissen. "Er is heel knap samengevat waar het eigenlijk over gaat. Ook de vergelijkingen van de Deltametropool met de andere locaties als Barcelona, Sydney, Athene, etc. zijn helder en doeltreffend uitgevoerd, waardoor de conclusie vanuit de discipline; 'Eigenlijk kan het heel goed...' goed beargumenteerd is. Het is, gezien vanuit het vakgebied van de stedenbouwkunde een zeer complete studie", aldus Nelissen.

"Uiteraard zijn er nog een heel aantal andere aspecten uit andere disciplines

die meespelen bij dit vraagstuk. Voor de topsport is de Spelen in eigen land de ultieme ambitie en als sportman en voorzitter van de werkgroep zeg ik, leg de lat hoog." Toch mag een dergelijke organisatie volgens Nelissen geen incident zijn. Hij legt uit dat zo een organisatie moet worden aangepast op onze sportcultuur en ons sportbeleid. Wat betreft infrastructurele ingrepen maar ook wat betreft het ontwikkelen van sportlocaties. "We willen alleen een stadion bouwen wanneer we er, ook op de langere termijn, één nodig hebben, wanneer we genoeg sporters en sportliefhebbers hebben om een stadion te vullen."

Daarom onderzoeken het Centraal Bureau Statistiek (CBS) en het Centraal Cultureel Planbureau (CPB) de statistieken en proberen via extrapolaties te ontdekken hoe onze sportcultuur zich zal gaan ontwikkelen. "Ik durf te voorspellen", zo zegt Nelissen, "dat er bijvoorbeeld over 20 jaar weinig topzwemmers meer zullen zijn. Dat komt omdat de jeugd niet meer de instelling heeft om om 6 uur 's ochtends in het zwembad te gaan liggen. Honkbal, hockey en boksen ed. zullen daarentegen, mede door de culturele veranderingen in ons land, veel populairder worden in de toekomst. Dit

zijn belangrijke dingen om rekening mee te houden wanneer je investeringen doet in sportlocaties", zo meent Nelissen.

Volgens de procedures van IOC kan de Deltametropool, als stedelijke regio niet aangewezen worden als kandidaatstad. Daarvoor moet altijd een stad genoemd worden. Volgens Nelissen zou Amsterdam de internationale allure hebben om als gaststad op te treden. Rotterdam zou volgens hem qua ruimte en ambitie ook kunnen, maar is qua reputatie eigenlijk wel wat te klein. "Wanneer een Nederlandse stad het echter ambieert om de Spelen te gaan hosten zal dat per definitie een nationale aangelegenheid zijn. Niet alleen vanwege de toch beperkte omvang van de Nederlandse grote steden maar sommige sporten (zeilen, paardrijden, etc) moeten sowieso buiten de stad", zo legt Nelissen uit.

Als voorbeeld haalt Nelissen de kandidaatstelling van Amsterdam in 1992 aan. "Onder leiding van Ed van Thijn heeft onze hoofdstad zich destijds sterk gemaakt als kandidaatstad. De rest van Nederland voelde zich hier te weinig bij betrokken. Dat werkte dan ook helemaal niet. Als je de Spelen wilt organiseren moet je er zoveel mogelijk

mensen bij betrekken. Het moet een nationale ambitie zijn en niet alleen Amsterdamse", aldus Nelissen.

Volgens Nelissen is het dus alleen een kwestie van kiezen hoe je de kandidaatstelling naar de wereld communiceert. "Kies je Amsterdam of Rotterdam als trekker en verspreid je de activiteiten van daaruit over de Deltametropool of zet je erop in de Deltametropool als eerste nietstad kandidaat te stellen. Hierbij zal het aankomen op een zeer goede overtuigingskracht bij de kandidaatstelling, maar één moet de eerste zijn dus waarom zouden we er niet over nadenken", meent Nelissen.

"Als Nederlanders moeten we niet vergeten dat onze Deltametropool een aantal unieke kwaliteiten heeft, en dan met name wat betreft de nabijheid van onze entrees. Met Schiphol en Rotterdam Airport centraal in de metropool en in de toekomst de aansluiting op het TGV-netwerk zijn we ongelofelijk goed bereikbaar", benadrukt Nelissen.

"Om de Deltametropool internationaal en nationaal als zodanig te promoten heb je echter politieke en maatschappelijke city branding nodig", stelt Nelissen.

“De Spelen, maar vooral ook het traject ernaar toe zou een geweldige katalysator voor deze branding kunnen zijn. Nelissen voegt daaraan toe dat deze branding op nationale schaal deels al wel aan de gang is. “Burgemeester Opstelten van Rotterdam en zijn collega Deetman van Den Haag zullen al wel beseffen dat zij burgemeester zijn van ieder een deel van wat in vele opzichten één stad is.”

Wat betreft de omschreven vervoersmodellen meent Nelissen dat zij alledrie in potentie goed zijn.

“Wanneer je hier een keuze in maakt zou je je, zoals ook heel terecht wordt benadrukt in ‘Olympische Spelen in de Deltametropool 2016’, moeten focussen op wat je ná de Spelen wilt. Infrastructuur blijkt immers steeds een katalysator voor andere stedelijke ontwikkelingen”, aldus Nelissen.

Hij voegt hieraan toe dat er voor de locatiekeuze voor het Olympisch Dorp maar één belangrijke vereiste is; “Atleten willen zo snel mogelijk van hun verblijfsplaats naar de plek waar ze hun sport kunnen uitoefenen. De locatie moet dus centraal gelegen en goed ontsloten zijn. Het genoemde kruismodel met het Olympisch Dorp in Zoetermeer zou

daar uitstekend aan voldoen”, zo meent Nelissen.

### **Onderwijs & praktijk**

Gevraagd naar de waarde die ‘Olympische Spelen in de Deltametropool 2016’ voor de werkgroep kan hebben legt Nelissen uit dat dit project ver voor hen uitloopt. “Wij verkeren nog in het stadium van zullen we het überhaupt kunnen en/of willen. Wij hebben bijvoorbeeld ook nog geen vertegenwoordiger(s) van de Deltametropool in onze werkgroep zitten. Wanneer we een stap verder gaan en het onderzoek begint echt serieus te worden dan zal de samenstelling van de werkgroep moeten veranderen. Het wordt dan bijvoorbeeld belangrijk dat er mensen van het ministerie van VROM gaan meepraten. Dit rapport kan ons echter, juist door haar veruitgewerkte karakter, enorm gaan helpen bij de beeldvorming over de consequenties van onze beslissingen en het vooruitblikken naar wat er nog gaat komen.”



# 8 De Nieuwe Boulevard

De nieuwe schaal in het netwerk van de Zuidvleugel



Anneline van der Straaten & Elien Wierenga, juni 2004

mentorenteam: Rogier van den Berg, Frank van der Hoeven & Clemens Steenbergen

Afstudeerproject 'De Nieuwe Boulevard' omvat de herdefinitie van het infrastructuurnetwerk in de Zuidvleugel van de Deltametropool en het ontwikkelen van een strategie voor de koppeling van de ontwikkeling van de stad aan het nieuwe netwerk van infrastructuur. Hierna kan de stad zich op een nieuwe manier aan dit netwerk ontwikkelen met 'De Nieuwe Boulevard' als belangrijkste schakel in deze ontwikkeling.

De grootste stedelijke regio van Nederland is zich aan het vormen tot één samenwerkend stedelijk gebied: de Deltametropool. Wil de Deltametropool haar economische concurrentiepositie binnen het internationale netwerk verbeteren, dan zal het gebied zich moeten ontwikkelen tot één stedelijk gebied. Hierbij vormen niet de grenzen van de bestaande steden de basis voor nieuwe ontwikkelingen, maar de verdeling van het programma over de Deltametropool als geheel. De kansen op langere termijn zijn dan ook in belangrijke mate gelegen op hoger schaalniveau: dat van de stedelijke netwerken.

De ontwikkeling van het netwerk van infrastructuur is een belangrijk onderdeel voor de ontwikkeling van de Deltametropool. Basis voor de

ontwikkeling van een samenhangend gebied is het snel en makkelijk bereikbaar maken van de verschillende delen onderling. De stad ontwikkelt zich, en de manier waarop de bewoners de stad gebruiken verandert, maar de ontwikkeling van het wegennetwerk blijft daarbij achter. Het gevolg hiervan is dat in de Deltametropool de belangrijkste verbindingen hun capaciteitsgrenzen hebben bereikt.

We hebben ons tot doel gesteld een strategie te ontwikkelen voor de koppeling van de ontwikkeling van de stad aan het infrastructuurnetwerk. Deze twee onderdelen van de stad kunnen namelijk niet afzonderlijk bestaan, en moeten in de strategie worden gekoppeld. We maken een integraal ontwerp waarin de bereikbaarheid, ontwikkeling van de stad en de aantrekkelijkheid van het gebied samenkomen ten behoeve van de economische positie van de locatie. Basis voor de ontwikkeling van de Deltametropool als een stedelijk gebied wordt de verandering van het netwerk van infrastructuur.

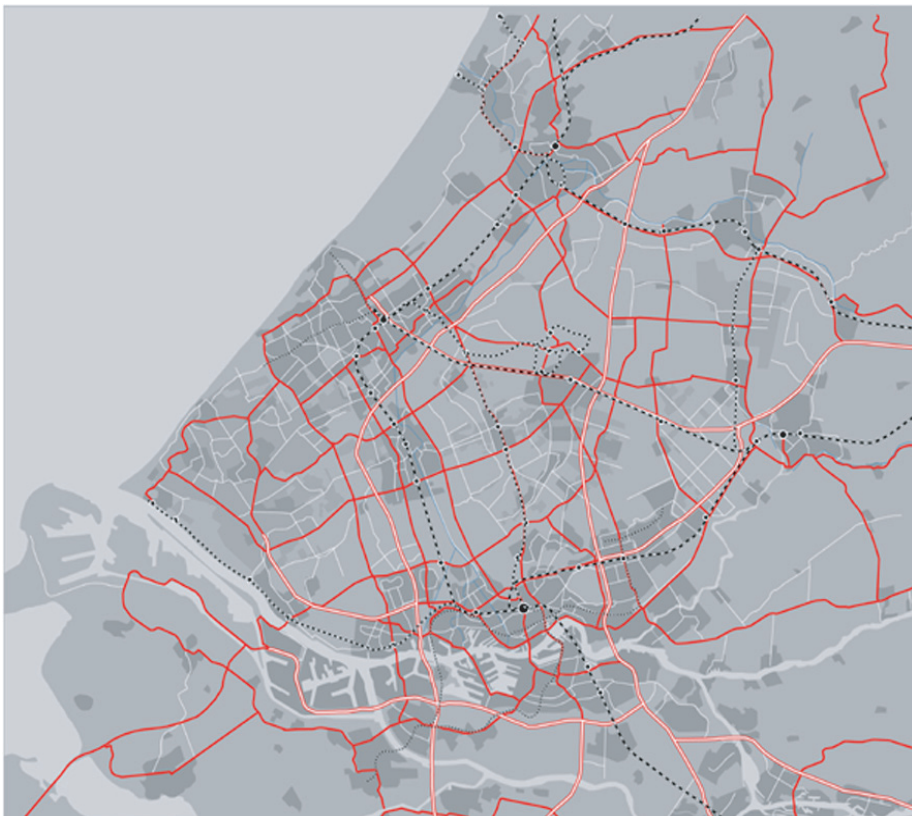
De Zuidvleugel van de Deltametropool gebruiken we als case study voor de ontwikkeling van deze strategie. In dit gebied tussen Rotterdam en Den

Haag ligt een netwerk in wording. Dit netwerk heeft aanpassingen nodig wil het als basis kunnen fungeren voor de ontwikkeling van de stad.

Hoe kan het wegennetwerk van de Zuidvleugel beter functioneren, en op welke manier kan de ontwikkeling van de stad daaraan worden gekoppeld?

In het netwerk van de Zuidvleugel onderscheiden we verschillende lagen: het hoofdwegennet, het onderliggend wegennet en het lokale wegennet. Deze verschillende lagen van wegen overlappen elkaar in het gebruik. De reden hiervoor is dat in het gebied de regionale wegen vooral binnen de grote steden functioneren tot aan de stadsrand, en niet doorlopen als verbinding tussen de steden. De snelwegen worden ook veel door regionaal en lokaal verkeer gebruikt waardoor ze de bottlenecks tussen de steden vormen. Het gevolg hiervan is verstopping van het netwerk.

In een vergelijking met de grote stedelijke gebieden Parijs, Londen en het Ruhrgebied blijkt dat in deze steden een extra laag in het netwerk aanwezig is, namelijk de laag tussen het hoofdwegennet en de n-wegen. Een voorbeeld hiervan zijn de boulevards in het netwerk van Parijs. Ze vormen de verbinding vanaf de snelweg



naar de binnenstad, maar zijn daarnaast onderdeel van een groter netwerk op de schaal van de boulevard die door de gehele stad Parijs ligt en de stad ontsluit en verbindt. De gebruiker van het netwerk van deze steden hebben een grotere keuzemogelijkheid waardoor het verkeer beter verspreid wordt. Daarnaast liggen aan deze boulevards de stedelijke functies.

Wij introduceren deze nieuwe laag van wegen in de Zuidvleugel die de 'Nieuwe Boulevard' zal gaan heten. De Nieuwe

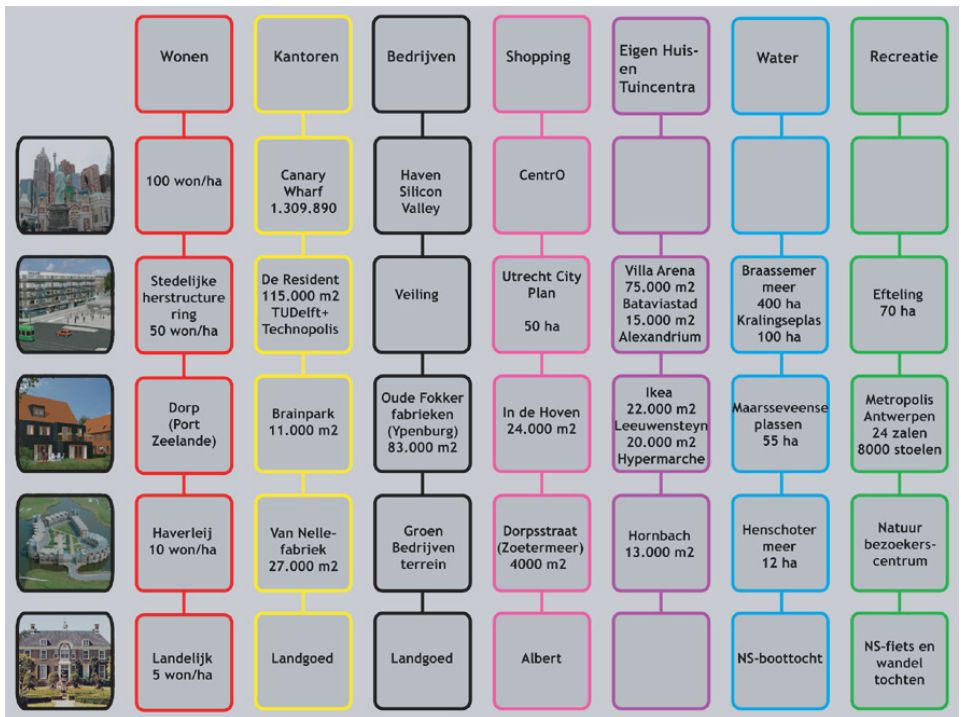
Boulevard is ontsluitend en verbindend, en biedt de keuzemogelijkheid die de Zuidvleugel mist. Daarnaast zullen de snelwegen op een hoger schaalniveau gaan functioneren, en niet meer voor lokaal verkeer gebruikt worden doordat er minder afslagen zullen zijn. De hiërarchie van het netwerk van de Zuidvleugel wordt hiermee verduidelijkt, waardoor het gebruik van het netwerk wordt verbeterd. De Nieuwe Boulevard zal in dit netwerk de belangrijke schakel vormen, waaraan nieuwe ontwikkelingen

kunnen worden gekoppeld, en aan de hand waarvan de stad zich zal kunnen ontwikkelen.

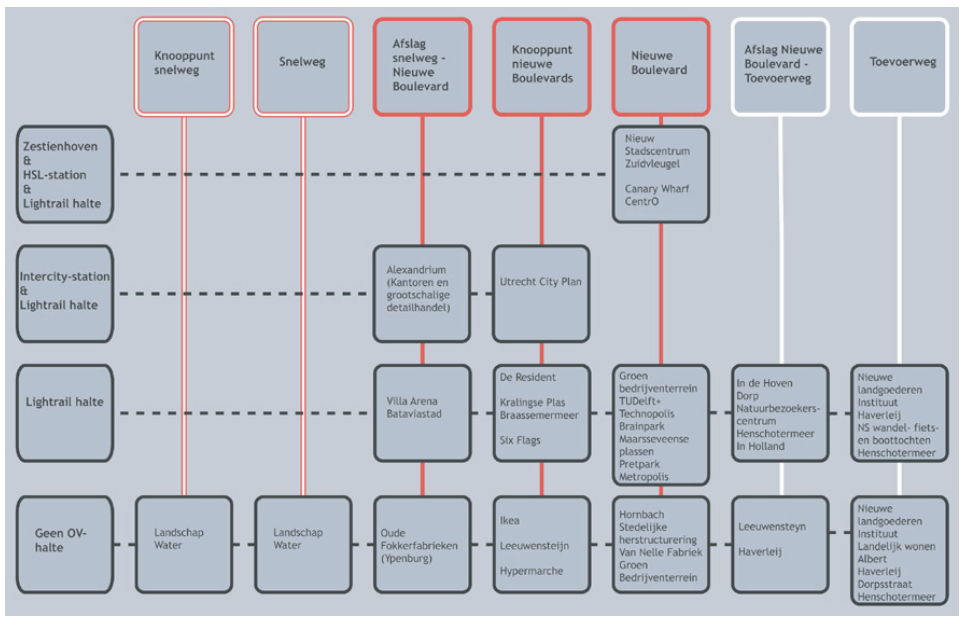
Aan de hand van dit nieuwe netwerk kan de stad zich op een nieuwe manier gaan ontwikkelen tot een samenhangende stad. De Nieuwe Boulevard zal bij deze ontwikkeling een belangrijke sturende factor zijn. We hebben een strategie ontwikkeld om het geplande programma voor de Zuidvleugel aan de hand van het nieuwe netwerk te verdelen. Deze strategie is uitgelegd in een programma- en netwerkschema. Het programma is verdeeld in verschillende sectoren als wonen, werken, water etc. Binnen deze sectoren hebben we een onderverdeling gemaakt in schaalniveaus. Elk programma-onderdeel wordt gekoppeld aan de meest ideale plek daarvoor in het netwerk. De locaties worden gevormd door de verschillende lijnen en knooppunten in het wegennetwerk, en de combinatie met stations van de OV-lijnen, de HSL en Rotterdam Airport.

De strategie is toegepast op twee Nieuwe Boulevards tussen Den Haag en Rotterdam, waaronder de snelweg A13 die is omgevormd tot Nieuwe Boulevard B13. Hier zijn de verschillende programma-sectoren in hun verschillende

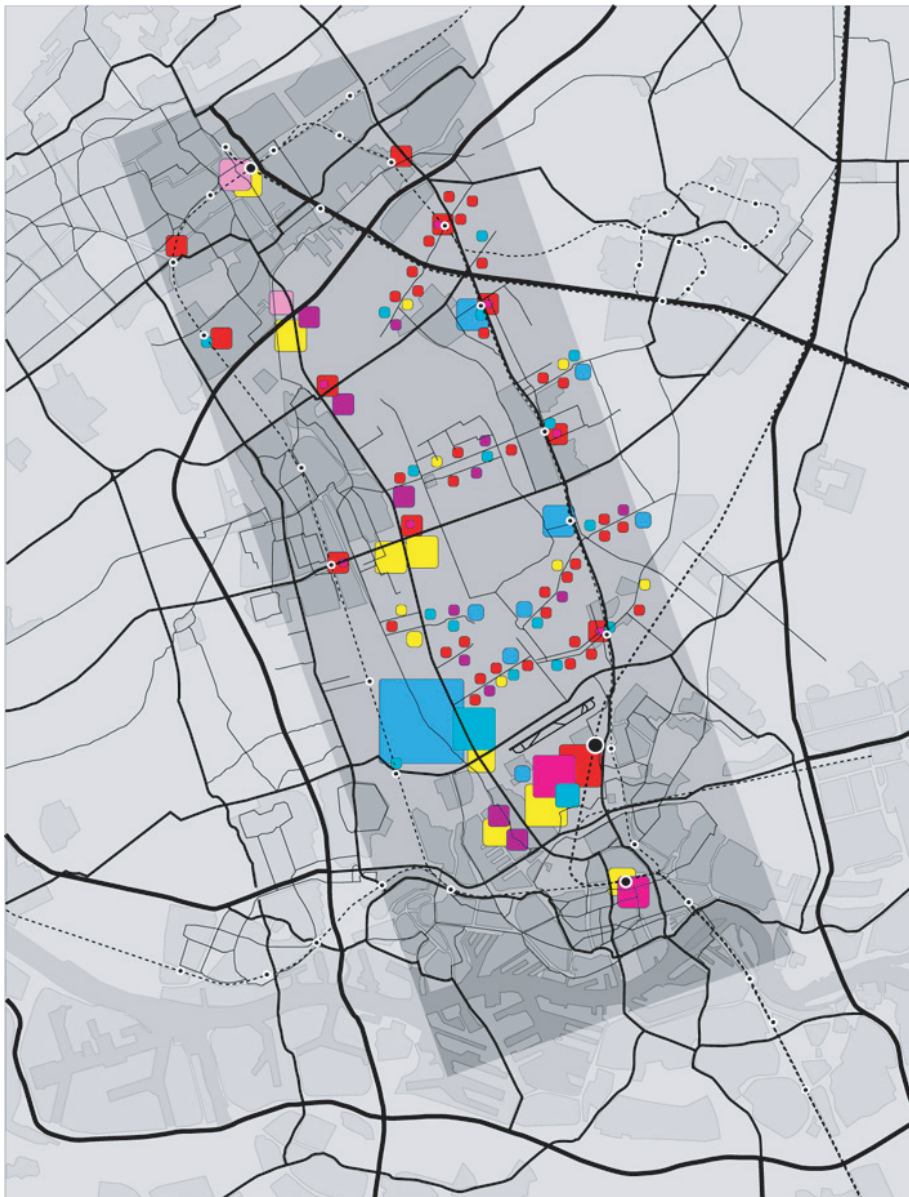




Programma- en netwerkschema



Netwerken & nieuwe centra



schaalniveaus strategisch verdeeld over het nieuwe netwerk. Deze schaalniveaus zijn op de kaart verbeeld in blokken van verschillende grootte. Bij knooppunten ontstaan concentraties van programma, en op toevoerwegen naar de Nieuwe Boulevards linten met meer kleinschalig programma. Bij deze verdeling wordt rekening gehouden met specifieke locatiemarken. Zo ontstaan twee verschillende Nieuwe Boulevards met ieder een eigen functie binnen het nieuwe netwerk. Dit maakt het verschil tussen bijvoorbeeld een interstedelijke as, een stadsas en een groene as.

De B13, tussen Den Haag- en Rotterdamcentrum, kan gaan fungeren als stadsas van de Zuidvleugel. We hebben deze weg met landschappelijke en stedelijke onderdelen verder uitgewerkt in een ontwerp. De Nieuwe Boulevard biedt mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen aan de B13. Op plekken met een hoge locatiewaarde vestigen hoogstedelijke functies.

Binnen deze regionale strategie waarin programma en infrastructuur zijn geïntegreerd is de Nieuwe Boulevard de basis geworden van de ontwikkeling van de Zuidvleugel tot een aantrekkelijk stedelijk en landschappelijk gebied.



## Ir. Twan Verhoeven

Directie Ruimte en Mobiliteit,  
Afdeling Verkeer & Vervoer,  
Provincie Zuid-Holland

*Door Marieke van Leeuwen*

Twan Verhoeven is afgestudeerd als verkeersplanoloog. Hij zit momenteel bij de afdeling Verkeer & Vervoer (V&V) van de Provincie Zuid Holland en houdt zich bezig met strategisch verkeers- en vervoersbeleid en maakt regelmatig uitstapjes naar het daaraan gerelateerde ruimtebeleid. Hij werkt als het ware op het kruispunt van die twee beleidsvelden.

Verhoeven vertelt dat je in de beroepspraktijk hier en daar wel projecten tegenkomt waarbij de insteek is om wegen eens puur door een ruimtelijke ordeningsbril te bekijken. "Zo is onder regie van Atelier Rijksbouwmeester in 2004 een project afgerond waarbij de gehele A12, van de kust tot aan Duitsland in de ontwerpsfeer onder de loep werd genomen. De achterliggende gedachten was om body te geven aan Francine Houben haar gedachtengang en de weg eens in relatie tot haar omgeving te bekijken." Volgens Verhoeven is daar destijds een heel concreet actieprogramma uit voortgekomen.

Verder vertelt hij dat het een aantal jaar terug aan de orde is geweest om de hele A4 opnieuw te ontwerpen. "Het doel was om een betere doorstroming te bewerkstelligen door een hoofdstroom en een parallelstroom te onderscheiden. Hierbij werd bijvoorbeeld ook gezocht naar de mogelijkheid om private financierders te vinden voor het project", aldus Verhoeven.

### De Nieuwe Boulevard

Verschillende onderwerpen die in 'De Nieuwe Boulevard' aan de orde komen, spelen ook sterk binnen de beleidspraktijk waar Verhoeven zich mee bezighoudt. Dit geldt ook voor de onderkenning van de verhouding tussen infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen. "Vanuit de verkeers- en vervoerswereld bekijken we hoe je kunt spelen met bestaande netwerken. Hoe je de netwerken kunt uitbouwen. We doen dit vanuit de filosofie dat de Zuidvleugel meer eenheid moet worden om zo goed te kunnen concurreren naar buiten toe", aldus Verhoeven.

"De Nieuwe Boulevard' is niet echt vernieuwend te noemen", zo stelt Verhoeven, "maar de onderwerpen die aan de orde komen zijn wel actueel. Er is behoorlijk geshopt in de verschillende

bestuurs- en beleidsvelden en daaruit zijn een aantal items gepakt die op een leuke manier met elkaar verknoot zijn."

"Het gemis van een regionaal netwerk zoals in 'de Nieuwe Boulevard' wordt geconcludeerd, is bijvoorbeeld een item dat wij in onze eigen beleidsplannen hebben zitten", zo vertelt Verhoeven. "We zien in de Zuidvleugel een behoorlijke ontwikkeling van het regionaal verkeer en kunnen vaststellen dat daar eigenlijk geen adequaat netwerk voor is. De vraag die wij ons dan ook hebben gesteld is hoe je met een andere opgave van het netwerk kunt voorkomen dat het hoofdnetwerk wordt 'vervuild' door regionaal verkeer. Hiervoor is de OWN+/ HWN- strategie ontwikkeld en opgenomen in de provinciale Verkeers- en Vervoersplannen. OWN staat hier voor 'onderliggend wegennet' en HWN voor 'hoofdwegennet'. Het HWN moet zo snel mogelijk, via de belangrijkste mainports, de relatie met andere landsdelen en het buitenland leggen. Het OWN+/ HWN- netwerk is een soort uitgelichte categorie uit het bestaande netwerk dat meer moet worden ingericht op het faciliteren van regionaal verkeer. De A13, de N11 en de A44 zijn hier de meest sprekende voorbeelden van",

aldus Verhoeven.

Eén van de achterliggende gedachten uit 'de Nieuwe Boulevard' is dat stedelijk programma niet veel te zoeken heeft langs het A-wegennet, omdat deze immers bestemd is voor de lange afstandsreizigers. Deze laag van het netwerk zou meer moeten worden ingericht als een uitsnede van het landschap en het nieuwe B-wegennet zou dan de drager voor programma moeten worden.

Verhoeven herkent zich wel in deze basisgedachte maar benadrukt dat de uitwerking alweer lastiger wordt. "Binnen onze provinciale structuurvisies werken we met de lagenbenadering. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen ondergrond, netwerken en programma. De tweede laag, de netwerken, wordt als structurerend gezien. Vanuit die laag zijn we gaan zoeken naar waar het programma moet komen en waar juist niet. Hierbij moet je je realiseren dat niet elk verkeersknooppunt geschikt is om programma neer te zetten", waarschuwt Verhoeven. "Op het Prins Clausplein komen allerlei verkeersstromen bij elkaar maar je kunt er bij wijze van spreken niet echt komen. Daarom hebben we destijds een knopenrapport opgesteld waarin

het schaalniveau waarop een knoop functioneert, de bereikbaarheidswaarde en de functiewaarde van knopen in kaart zijn gebracht. Aan de hand van dit rapport is vervolgens per knooppunt naar een passend thema's gezocht. Zulke uitspraken moeten precisie in zich hebben, omdat er nogal wat consequenties aan vast zitten", aldus Verhoeven.

Volgens Verhoeven is het erg lastig om te ontwerpen aan de bestaande netwerken. "Veranderingen aan het netwerk kennen namelijk veel dilemma's van inhoudelijke en bestuurlijke aard. Wetend wat er allemaal mag en kan is het heel moeilijk om daar eens dwars doorheen te ontwerpen. Dat maakt een project als 'de Nieuwe Boulevard' heel interessant voor ons. Het kan weer eens helder voor ogen stellen wat het uiteindelijke doel is. Daarmee kunnen we dan weer terugkeren in het beleidsproces en vervolgens de beleidsontwikkeling een duwtje extra geven in de richting waar we echt naar toe willen", zo legt Verhoeven uit.

"Van die kant bezien is het vrije denkproces door middel van het achterwege laten van de bestuurlijke component dus wel eens aardig", zo

meent Verhoeven. Hij voegt daar echter onmiddellijk aan toe dat het ontbreken van die bestuurlijke component aan de andere kant ook gelijk betekent dat de haalbaarheidscomponent volledig ontbreekt. "Er wordt hier door middel van het tekenen van een mooi plaatje een enorme stap gezet naar een heel nieuw netwerk, waarna verder gegaan wordt met de eigen ontwerpogave op lager schaalniveau. Een weg tekenen is makkelijker dan een weg gerealiseerd krijgen. Kijk bijvoorbeeld maar naar de A4 Midden-Delfland", lacht Verhoeven. Hij haalt nog wel aan dat het proces omtrent de aanleg ervan juist weer op gang is gekomen door heel bewust die verlenging te bekijken in relatie tot zijn omgeving. Door niet meer alleen sec de weg te bekijken, zoals dat in het verleden gebeurde, maar ook de tegenstanders wat te bieden. "Zo heeft in dit geval een ruimtelijk ontwerpproces weer wat beweging gebracht in het beleidsproces", aldus Verhoeven.

Maar ook op lager schaalniveau ontbreekt volgens Verhoeven de haalbaarheid. "Het onderwerp leefomgevingskwaliteit (geluid, fijne stoffen, etc.) kom ik in het rapport niet tegen, terwijl dat op het raakvlak van ruimtelijke planning en verkeer en vervoer één van de cruciale punten

zou moeten zijn om zo'n ontwerp echt vorm te geven. De echte ontwerpcriteria van een weg (bijvoorbeeld ook verkeersveiligheidseisen) zijn zo buiten beschouwing gelaten. Wanneer je met zo'n ontwerp in een beleidsomgeving aankomt wordt het gezien als één van die mooie luchtkastelen omdat niet duidelijk is hoe dit in 's hemelsnaam in de praktijk kan landen." Volgens Verhoeven is de spanning die daar tussen zit in 'De Nieuwe Boulevard' heel summier aangeraakt en niet uitgewerkt.

### Onderwijs & Praktijk

Gevraagd naar de mate waarin er door de Provincie Zuid Holland (PZH) intellectuele input wordt gezocht in de academische wereld vertelt Verhoeven; "Wanneer we een heel nieuw project starten waarbij we moeten beginnen met een algemene visievorming willen we nog wel eens onderzoeken wat voor nieuwe gedachten er leven in de academische wereld. Wanneer daar een interessante vernieuwend impuls bij zit, zijn we wel eens geneigd een onderzoeksopgave uit te zetten om dat idee verder uit te diepen. De OWN+/HWN- strategie komt bijvoorbeeld voort uit een idee van professor Ben Immers aan de Universiteit van Leuven." Verhoeven voegt daaraan toe dat Verkeer

& Vervoer (V&V) vaak input haalt uit de academische wereld op een moment dat zij een impuls nodig hebben om ergens mee aan de slag te kunnen. "In een wat later stadium zoeken we de contacten vaak intern of met degene die in zekere mate belang hebben bij zo'n project", aldus Verhoeven.

De interdisciplinaire samenwerking tussen de afdelingen van de provincie laat volgens Verhoeven nog wat te wensen over. Verhoeven zelf werkt op het raakvlak tussen V&V en Ruimtelijke Ordening (RO), maar volgens hem zijn er maar een klein aantal mensen binnen V&V die dat ook doen. "Met de mensen die wel op een raakvlak zitten tussen twee disciplines, denk ook aan afdelingen als Milieu, Natuur & Water en Economie & Werk, proberen we wel zoveel mogelijk gedachten en informatie met elkaar uit te wisselen. Het formuleren van gezamenlijke ontwerp-opgaven gebeurt maar tot een bepaald niveau. Wanneer het tot de uitwerking van concrete projecten komt gaan de wegen toch scheiden. De samenwerking gaat dus niet diep genoeg en blijft hangen op het hogere strategische niveau."

Verhoeven mist deze samenwerking ook als het gaat om het begeleiden

van stagiaires of afstudeerders. Bij de Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) en daarbinnen specifiek het bureau PSV (Planologisch Strategische Visievorming) worden regelmatig ontwerpstages ingevuld. Volgens Verhoeven past bijvoorbeeld 'De Nieuwe Boulevard' in essentie ook beter bij RO dan bij V&V, omdat V&V zich toch meer toespitst op de beleidscontext. "Toch zou voor een dergelijk project ruimte moeten liggen in de combinatie van V&V en RO. Nu wordt V&V er incidenteel wel eens bij gehaald voor de specialistische adviezen maar voor echte integrale projecten zou die samenwerking veel dieper moeten gaan", aldus Verhoeven.



# 9

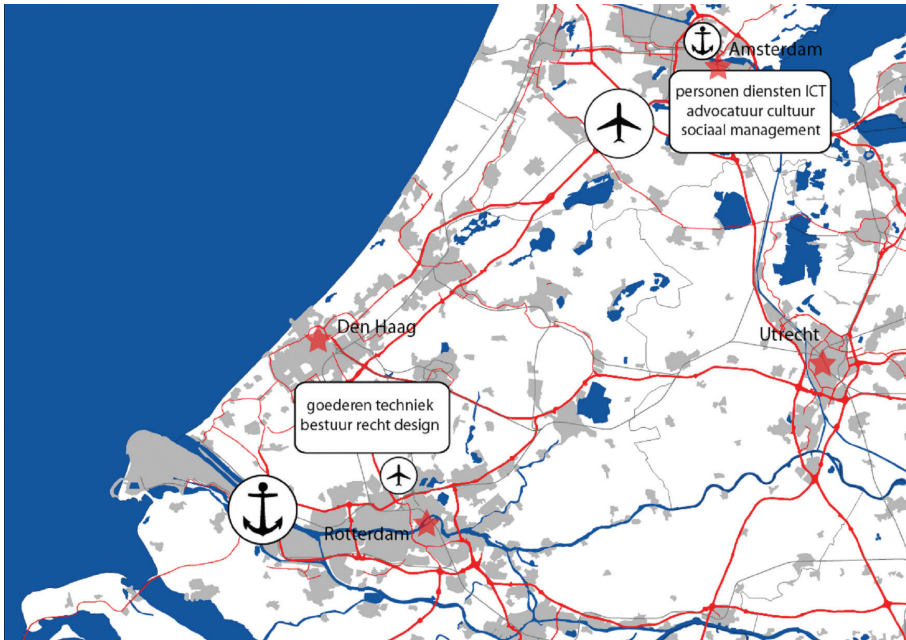
# Rotterdam Airport



Ruud Ummels, januari 2005

mentorenteam: Joost Schrijnen, Taeke de Jong, Francisco Colombo & Hugo Gordijn





Dit afstuderen combineert onderzoek met ontwerp. Onderzoek naar de ruimtelijke complexiteit van de luchtvaart en ontwerp van een luchthaven in de regio. Daarbij was het doel Rotterdam Airport te transformeren en beter te positioneren in de Zuidvleugel van de Deltametropool.

Om het afstuderen zo dicht mogelijk bij de realiteit te houden werd tijdens het afstuderen fulltime gewerkt aan het onderzoek 'Regionale Luchthavens in Noordwest Europa' bij het Ruimtelijk Planbureau.

### Onderzoek

De luchtvaart heeft de afgelopen decennia een ongekennde groei gekend. Hiervoor zijn twee hoofdoorzaken te noemen. Ten eerste de economische groei en ten tweede de deregulering van het vliegverkeer. Beide oorzaken hebben vliegtickets steeds goedkoper gemaakt, zodat deze voor veel mensen binnen handbereik kwamen.

Recente voorspellingen geven aan dat de luchtvaart de komende tien jaar nog eens met 4,5% per jaar kan doorgroeien. Naar verwachting zullen niet alleen de grote nationale luchthavens deze groei opvangen; juist de rol van regionale

luchthavens zal enorm toenemen.

Low cost carriers (lcc's) hebben een belangrijke bijdrage geleverd aan de explosieve groei van regionale luchthavens. Deze vliegen namelijk vooral op de regionale, en niet op de grote internationale luchthavens. De kosten zijn er lager en nieuwe markten kunnen zo worden aangeboord. De lcc's kunnen hun vluchten alleen onder specifieke omstandigheden zo goedkoop aanbieden. Zo moet een vliegtuig bijvoorbeeld binnen een half uur na aankomst weer kunnen opstijgen en moet de luchthavenbelasting van het vliegveld laag zijn. Voorwaarden die bij kleinere luchthavens makkelijker af te dwingen zijn.

De concurrentie tussen luchthavens is heftig terwijl regio's een groot belang hechten aan een eigen luchthaven. Zo is de regio optimaal bereikbaar voor zaken en toerisme en de luchthaven levert vaak veel werkgelegenheid op.

Twintig jaar geleden ontstonden de eerste hubs. Uit deze tijd stamt ook het mainportbeleid in Nederland. Alleen Schiphol mocht groeien en vliegen vanaf regionale velden was een uitzondering. Niet alleen Den

Haag, maar ook de milieubeweging en de grote carriers konden zich hierin vinden. Regionale luchthavens waren een potentiële bedreiging omdat een grote vervoersstroom weggehaald zou kunnen worden bij Schiphol en de KLM. Toch is Schiphol eigenaar van Rotterdam, Lelystad en het civiele deel van Eindhoven. Deze investeringen zijn gedaan om groei onmogelijk te maken. In andere regio's in Europa zien we wel meerdere luchthavens met aanzienlijke vervoersstromen. Denk aan Londen met haar vijf grote commerciële velden.

Een luchthaven legt zowel een directe als een indirecte claim op het ruimtegebruik. Indirect bijvoorbeeld in het benutten van de infrastructuur, het benutten van geluidsruimte en het genereren van ruimteclaims voor bedrijven. Direct natuurlijk door de luchthaveninfrastructuur, de terminal, het parkeren etc.

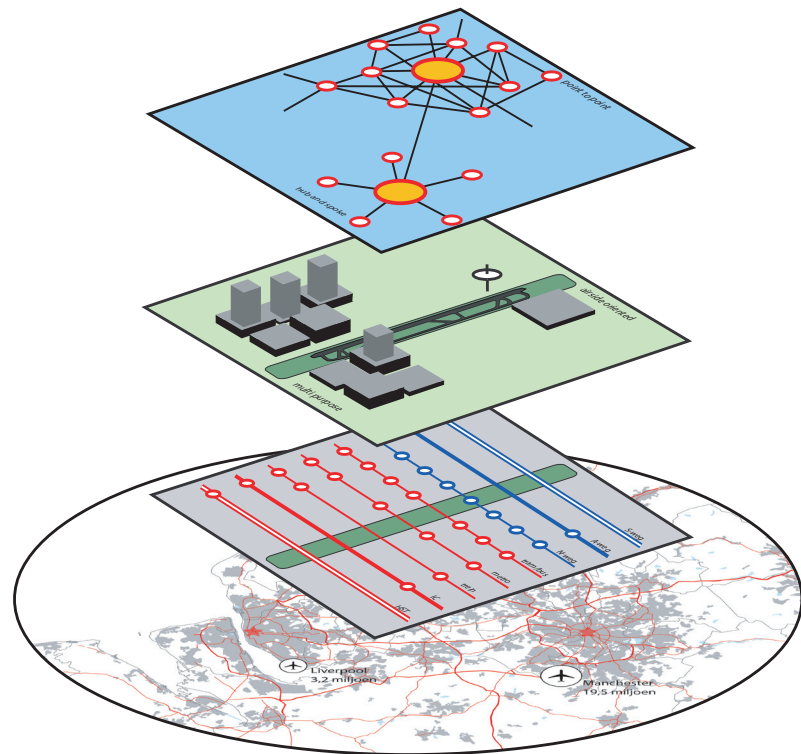
Waar de economische effecten van de luchtvaart vooral positief zijn, zijn de effecten voor het milieu overwegend negatief. Vooral geluidsoverlast en luchtvervuiling hebben een negatieve impact. Het vinden van de balans tussen economie en milieu is dé uitdaging voor deze ontwerptopgave.

Het werken met een lagenbenadering maakt het complexe thema luchtvaart een stuk begrijpbaarder. Hierin zien we vier lagen. De luchtzijdige ontsluiting, hoe kom ik op wat voor luchthaven? Eenmaal op de luchthaven aangekomen de stedelijke functies van de terminal en programma in de (directe) omgeving. Om vervolgens ergens te komen de landzijdige ontsluiting, hoe kom ik van en naar de luchthaven? En tot slot de stedelijke regio met haar problematiek.

Door alle lagen te doorgronden en door de lagen heen te werken worden de ruimtelijke facetten van luchtvaart doorgrond en is het mogelijk tot verrassende oplossingen te komen. Zo is het mogelijk een ruimtelijk ontwerp voor de regio te maken.

### Ontwerp

Er werd voor Rotterdam Airport gekozen vanwege de 'problemen' die zich hier voordoen. De luchthaven ligt





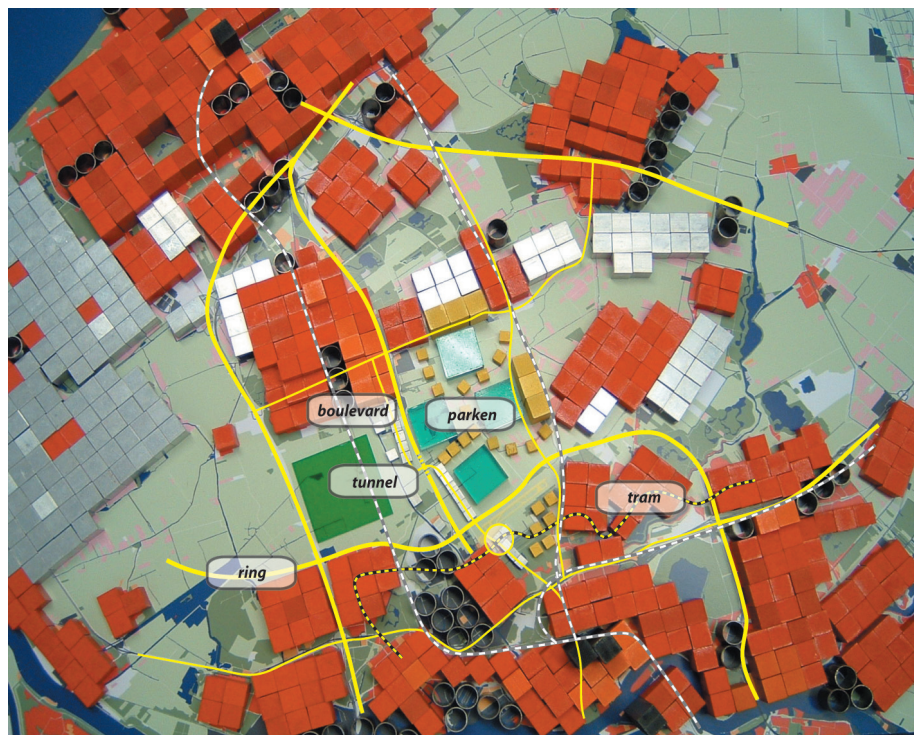
vastgeklemd in een sterk verstedelijkt gebied, is eigendom van Schiphol en de regio ziet de kansen die luchtvaart kan bieden nauwelijks.

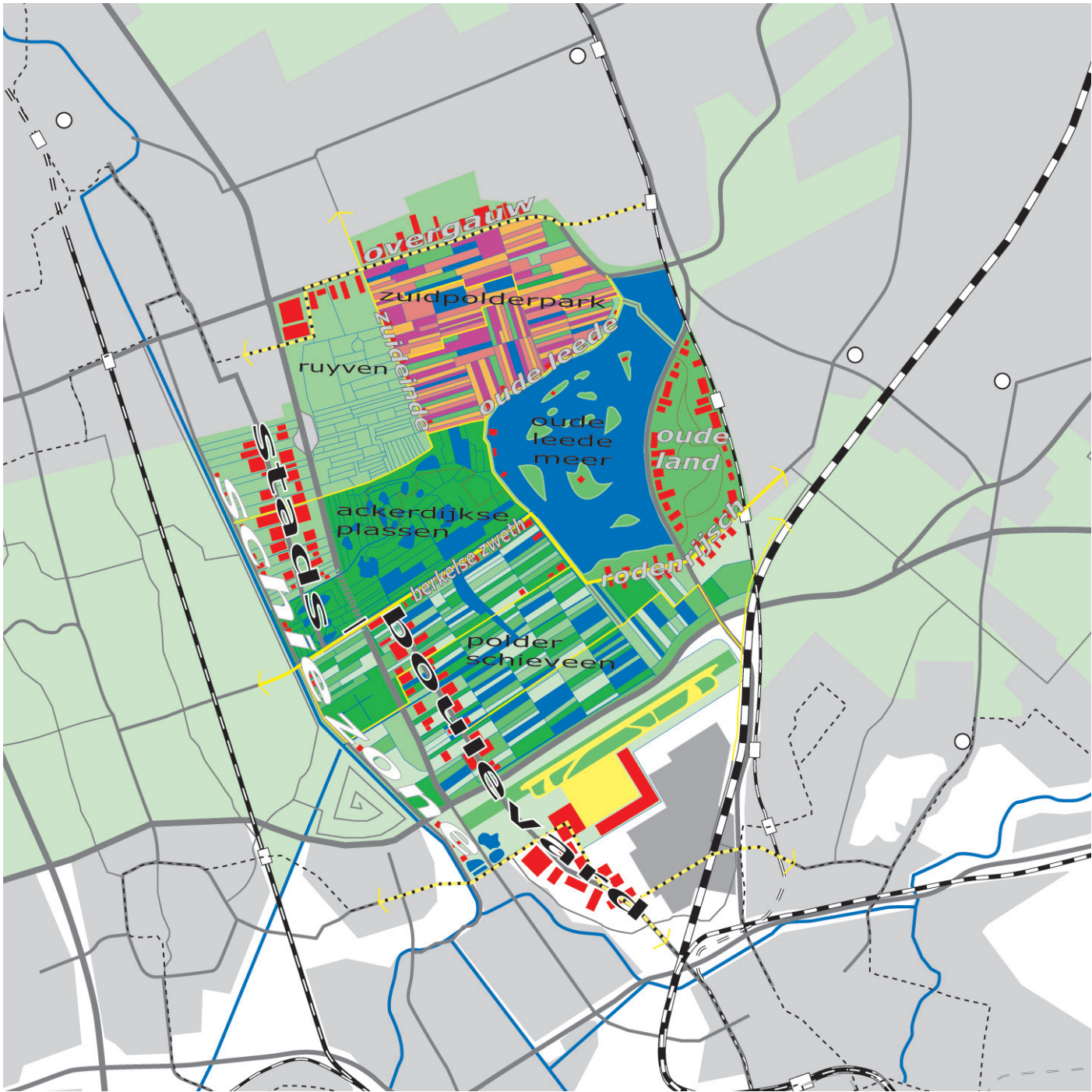
Met de regio zelf gaat het minder goed dan gewent. De infrastructuur blijft achter bij verstedelijking. Van een netwerk, waar de regio over spreekt, is nauwelijks sprake. Den Haag en Rotterdam, de twee grote steden in de regio, staan met hun ruggen tegenover elkaar. Hierdoor is het tussenliggende gebied stilaan verrommeld en dreigt nog meer te verrommelen. Voor de Zuidvleugel is de luchthaven, gelegen in dit Tussengebied, de kans om structuur te geven aan de regio.

Het ontwerp laat zien dat door voor 'evenwichtige' groei van de luchthaven te kiezen, de luchthaven een impuls kan zijn voor ander programma om zich te vestigen aan de stadsboulevard

A13. Door de bereikbaarheid van de luchthaven en het Tussengebied te verbeteren, worden Den Haag en Rotterdam verbonden. Dit betekent niet dat het Tussengebied vol loopt met verstedelijking. Gedifferentieerde groene voorzieningen, natuurlijk groen, recreatief groen en water, zijn juist een noodzaak, mede door het indirecte ruimtebeslag van de luchthaven. Enige verstedelijking wordt toegestaan, maar dan vooral aan de randen om zo nieuwe woonvormen een kans te geven. Aan de stadsboulevard A13 en een parallelle weg kunnen bedrijven zich vestigen.

Wat het ontwerp vervolgens laat zien is een verdeling van het landschap in behapbare onderdelen, een soort Central Parks. De weginfrastructuur krijgt een duidelijke indeling in vier schalen: het verbindende snelwegennetwerk, een ontsluitend netwerk van boulevards, een nieuw verbinden en ontsluitend onderliggend wegennet van verstedelijkte linten en een recreatief zwerfnetwerk. Ook het openbaar vervoer krijgt een duidelijke functie, van HSL tot tram, met als belangrijkste vernieuwing de verbinding van de dode eindjes van het 'oude' Rotterdam





tramnetwerk en een directe verbinding van Rotterdam Airport naar Rotterdam Centraal. Als verstedelijking krijgen een aantal belangrijke functies een plek die hoort bij hun status: kennisinstituten aan de Schie, wonen in het groen, de luchthaven aan de A13, kantoren,

conferentiecentra en hotels bij de entree naar Rotterdam en grootschalige winkel en recreatieve voorzieningen in de zone tussen de Schie en de A13.



## **Mr. Roland Wondolleck**

Directeur van Rotterdam Airport

*Door Marieke van Leeuwen*

Roland Wondolleck is algemeen directeur van het snel groeiende bedrijf Rotterdam Airport. Hij heeft oorspronkelijk luchtrecht gestudeerd en is tevens piloot. Ook vanuit die functie heeft hij vele luchthavens gezien, maar de symbiose tussen de omgeving en de luchthaven zoals die waar te nemen is bij Rotterdam is, volgens hem, uniek. "Deze symbiose is de kracht en moet verder versterkt worden. De luchthaven moet verder versmelten met het landschap. Opgepast moet worden dat er niet 'meer van hetzelfde' ontstaat want bij grote, ziellose betonwoestijnen is niemand gebaat", aldus Wondolleck. Volgens hem moet worden nagestreefd dat mensen een positieve ervaring bij een bezoek aan de luchthaven hebben.

Wat betreft planvorming heeft Rotterdam Airport uiteraard te maken met een groot aantal formele kaders zoals gegeven door de Provincie, de Gemeente Rotterdam en ook de omliggende gemeenten. "Al deze instanties hebben zo hun ruimtelijke plannen en daar hebben wij rekening mee te houden", aldus Wondolleck. Intern heeft Rotterdam Airport het

vastgoedbedrijven het managementteam dat nadenkt over de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven. "De ambitie is om van Rotterdam Airport de 'glanzende voordeur' van onze stad en regio te maken", aldus Wondolleck.

### **Rotterdam Airport**

Vanuit zijn optiek ziet Wondolleck Rotterdam Airport graag als de luchthaven voor zuidwest Nederland. "De centraliteit van de locatie van de luchthaven in de regio Den Haag – Rotterdam draagt bij aan het grote politiek-maatschappelijke draagvlak dat de luchthaven heeft", aldus Wondolleck. In het afstudeerproject 'Rotterdam Airport' wordt de A13 als regionale as benoemd, waaraan Rotterdam Airport wordt opgehangen. Voor Wondolleck is dit een herkenbare benadering. "Een tweede rechtstreekse ontsluiting vanuit Rotterdam en een betere aansluiting op het openbaar vervoersnetwerk, zoals ook wordt voorgesteld in 'Rotterdam Airport', zijn tevens sterke instrumenten om de luchthaven meer en duurzamer potentieel te geven. Op welk potentieel je inzet is echter niet alleen afhankelijk van de locatie. Je hebt nog een keuze te maken over het profiel van de luchthaven zelf", zo stelt Wondolleck.

"Toen na de Tweede Wereldoorlog het vliegtuig populair werd als snel en veilig vervoersmiddel ontstond internationaal een systeem van mainports (hubs)", zo legt Wondolleck uit. "Dat was een overzichtelijke en voor die tijd toereikende luchtvaartwereld. Door de toenemende groei van het aantal vluchten ontstond voor de kortere vluchten echter het probleem van een zich in ongunstige zin ontwikkelende bruto-netto reistijdverhouding. Het voor- en natransport nam steeds meer tijd in beslag. Dientengevolge werden bestaande (regionale) luchthavens, maar ook nieuwe regionale havens in gebruik genomen voor personenvervoer. Zodoende kon je de drukte van de hub "bypassen". Dit fenomeen heette dan ook hub-bypassing. Rotterdam is een exemplarisch voorbeeld van zo'n bypass luchthaven", aldus Wondolleck.

Volgens Wondolleck was hub-bypassing al voor 11 september 2001 sterk in opkomst. "Rotterdam Airport is zeer zorgvuldig in de keuze met wie ze werkt. Low cost is niet hetzelfde als hub-bypass. Low-cost carriers (LCC's) garanderen een enorm potentieel, maar er wordt vergeten dat aan een enorme groei van het aantal passagiers ook andere gevolgen vastzitten als bijvoorbeeld

gebouw-gebruiksreglementen”, zegt Wondolleck. Hij voegt daaraan toe dat Rotterdam Airport veel zakelijk publiek heeft en dat je daar professioneel mee moet omgaan. “Zakelijk publiek is qua dienstverlening en services wel het een en ander gewend. De luchthaven hecht dan ook veel waarde aan esthetiek en services. Als gevolg daarvan is Rotterdam in principe geen goedkope luchthaven en de vraag is hoe je met deze twee uitersten omgaat.”

Een ander aspect dat Wondolleck aankaart is de macroeconomische zorg die hij als directeur van een luchthaven zegt te hebben. “De Westerse samenleving geraakt in een nieuwe levensfase. Landen als China industrialiseren en de producten die zij maken zijn veel goedkoper dan dat wij ze hier ooit zullen kunnen maken. Dit heeft te maken met het gapende gat tussen de arbeidslonen hier en daar. Ze hebben daar ook veel meer mensen dan hier en dus ook meer slimmeriken. Door de lage lonen zijn al deze slimmeriken erg eager om snel en veel te leren. Op dit ogenblik voldoen veel Chinese producten nog niet aan de Europese kwalificaties, maar door bovenstaand fenomeen zal het niet lang meer duren voor de kwaliteit van de producten gelijk

of beter is dan de kwaliteit van ‘onze’ producten. Het valt dus te verwachten dat, wanneer wij niet adequaat op die veranderingen anticiperen, het hier straks gewoon niet zo goed meer zal gaan. De nu nog minder ontwikkelde landen als bijvoorbeeld China, hebben ons straks echt niet nodig als tussenhandelaar dus ons daarop richten lijkt ook geen oplossing. En dan heb je naast China ook nog allerlei andere snel groeiende economieën als Marokko, die niet dom zijn en zich in sneltreinvaart ontwikkelen”, zo stelt Wondolleck.

Wondolleck zegt niet pessimistisch te zijn, maar hij maakt zich wel zorgen over het grote gat tussen de politieke doelstellingen en zienswijze en de praktijk in Nederland. “We doen niet in Nederland. Willen we niet ten onder gaan dan moeten we stoppen met millimeteren, en ons beseffen wat er in de wereld om ons heen gebeurt” aldus Wondolleck. En voor de mensen die dit gevaar wegwuiven; “Engeland was 60 jaar geleden ook nog een empire van grote waarde, terwijl het nu niet meer is dan een clubje theedrinkers op een regenachtig eiland”, lacht Wondolleck.

### **Onderwijs & Praktijk**

Wondolleck is volgens eigen zeggen zeer

onder de indruk van de ontwikkeling van de universiteiten in Nederland en van de TUDelft in het bijzonder. “Rapportages uit het onderwijs komen ons regelmatig onder ogen, maar deze kwaliteit,” wijzend op het afstudeerrapport ‘Rotterdam Airport’, “is uitzonderlijk.” Hij noemt de producten van de TUDelft kwalitatief hoogwaardig en herkent een toenemende mate van praktijkgerichte serieusheid in de onderzoeken. “Er worden prachtige visitekaartjes afgegeven waar je als vooruitstrevend bedrijf heel veel aan hebt”, aldus Wondolleck.

Wondolleck meent dat je vanuit een bedrijf hoe dan ook een bepaalde vorm van kokerzicht ontwikkelt. “Bepaalde varianten sluit je bij voorbaat uit omdat je weet dat deze bijvoorbeeld om een aantal redenen niet kunnen. Daarnaast is er vaak sprake van een hoge mate van tijdsdruk wat bij elkaar genomen de intellectuele en creatieve vrijheden sterk beperkt”, zo licht Wondolleck toe.

Wondolleck wordt enthousiast bij het horen van het woord ‘afstudeerlaboratorium’.

Hij noemt de toenemende mate van gesponsorde, zeer nauw afgekaderde (afstudeer)onderzoeken financieel

begrijpbaar maar zeer zeker niet bevorderlijk voor de academische geest. "Want hoe zijn in het verleden de grote ontdekkingen gedaan? Door de vrijheid te nemen er volgens laboratoriumnormen driftig op los te experimenteren en toe te staan dat iets halverwege over de kop gaat", beantwoordt Wondolleck zijn eigen vraag. Dat deze manier van onderzoek zich via een dergelijk 'afstudeerlaboratorium' vertaalt naar het onderwijs noemt Wondolleck fantastisch en een verrijking.

Wondolleck is een fervent museumliefhebber en trekt de vergelijking tussen de ontwikkeling in deze wereld en bovengenoemd fenomeen. Hij noemt nieuwe musea 'ambtenarenmusea'. Volgens Wondolleck zijn oude musea vaak de mooiste. Zijn verklaring hiervoor is dat oude musea zijn ontstaan uit een wilde verzameling van een rijke meneer, die alles verzamelde wat hij zelf leuk vond; een grieks beeld, een stoel, een vaas en een jachtgeweer. "Er bestond geen beleid, geen door ambtenaren gedicteerde vorm van wat mooi was. Hierdoor zijn de oude musea veel breder en interessanter dan de moderne musea", aldus Wondolleck. "Met andere woorden, er bestaat geen vrijheid meer in denken en handelen

in het museumwezen, net als bij vele onderzoeken. Dit gaat ten koste van de kwaliteit", zo stelt Wondolleck.

Wondolleck zegt binnen zijn bedrijf alles in het werk te stellen om de talenten van werknemers de ruimte te geven om zich te ontplooiën. "Meestal wordt een nieuwe werknemer vanuit een stage voor een bepaalde functie aangenomen. Tijdens de stage en ook daarna, wordt aanschouwd wat iemand als vanzelf aanpakt, ongeacht de gevolgte opleiding of de functieomschrijving. Je moet werknemers bij voorbaat niet 'pas knippen' ", vindt Wondolleck. "Wanneer iemand de vrijheid heeft om te handelen en om te doen wat hij leuk vindt, komt de motivatie vanzelf" aldus Wondolleck. Hij vindt dat een stage veel meer is dan een maatschappelijke plicht en Wondolleck heeft het stagairchap en het afstudeerschap volgens eigen zeggen dan ook tot een kunst verheven.

Tot slot vertelt Wondolleck dat Rotterdam Airport, samen met haar collega's van Schiphol, op dit ogenblik volop plannen maakt voor het doorontwikkelen van Rotterdam Airport als vastgoedlocatie. "Onder andere de terminal wordt hierbij onder de loep genomen. Gaan we uitbreiden of geheel nieuw bouwen?

De plannen bevinden zich nog in de beginfase en moeten overal nog verfijnd worden. Daarom ga ik het afstudeerwerk 'Rotterdam Airport' zeker voorleggen aan mijn vastgoedcollega's en over de inhoud zal ik ook zeker nog contact opnemen met Ummels", zo kondigt Wondolleck aan.





# De Waalhaven en de Renaissance van Zuid

Een ontwikkelingsstrategie voor de Stadshavens.



Han Dijk, juni 2005

mentorenteam: Luisa Calabrese, Daan Zandbelt & Henco Bekkering

In het vooronderzoek (pag.112) zijn de verbanden tussen bepaalde projecten en gebeurtenissen gezocht die tot de samenstelling van Rotterdam Zuid hebben geleid. Vanuit de geclusterde gebeurtenissen zijn extrapolaties te maken die de toekomstige opgaven voor Rotterdam Zuid vormen. Verreweg de grootste opgave in deze reeks van extrapolaties is de Stadshavens.

De transformatie van de Stadshavens is een van de grootste haventransformaties van Europa. Het zit qua grootte tussen de Docklands van London en Dublin in, maar wat betreft het proces zijn er weinig parallellen te trekken.

Het traject van de transformatie wordt bepaald door een belangrijke factor. Het gebied heeft nog een belangrijke economische functie. De ontwikkeling van de tweede Maasvlakte creëert de mogelijkheid de havenfuncties van de Stadshavens te verplaatsen, waardoor er binnen de Stadshavens ruimte ontstaat voor nieuw programma. Deze havens zijn de laatste havens binnen de snelweg 'Ruit' van Rotterdam waar nog grootschalige havenactiviteiten plaatsvinden. Door de druk van de naastliggende stad ontstaat er een verweving van haven en stad. Het



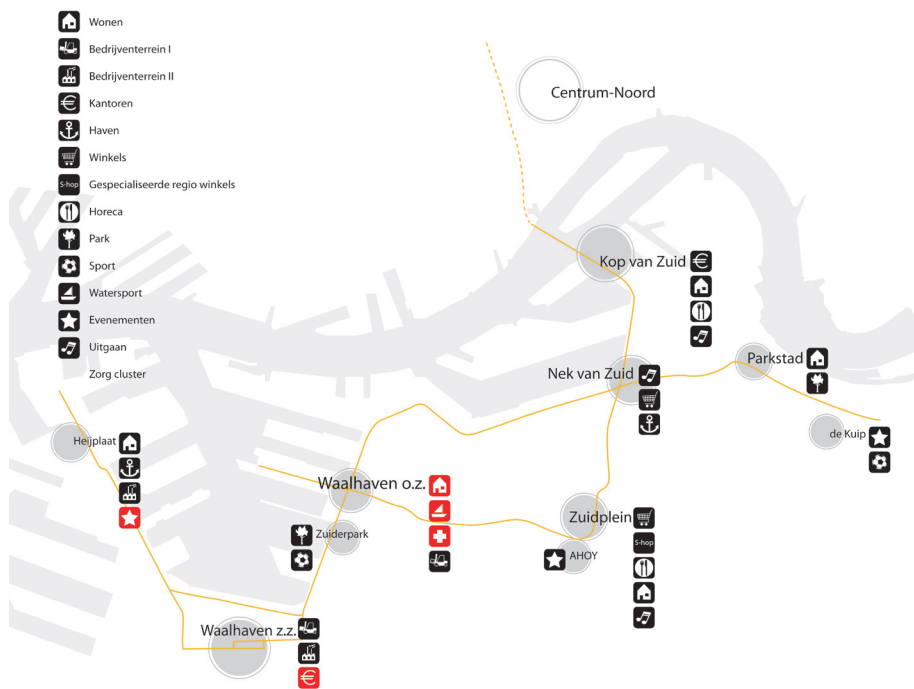
maritiemeprogrammaverhuistgefaseerd wat ervoor zorgt dat er geen sprake is van een tabula rasa, een gebied dat als geheel opnieuw ingevuld kan worden, maar meer van een een opdeling in speelvelden. Hiervan is zowel sprake op grote als wel op een kleine schaal; de opdeling van het totale gebied van 1000 hectare in vijf delen en de verkaveling van deze stukken.

Mijn visie is dat de transformatie van het Stadshavensgebied een mogelijkheid is een Renaissance van Zuid te bewerkstelligen. De visie gaat uit van

een situatie die voor Rotterdam Zuid en de Stadshavens stedenbouwkundig het meeste oplevert. Daarbij probeert het de Waalhaven oostzijde met een abstract ontwerp in te richten. De kracht en structuur van Rotterdam Zuid worden gebruikt om de Stadshavens te transformeren.

Rotterdam Zuid en de Waalhaven oostzijde bezitten veel kwaliteiten en de meeste potentie voor een goede aansluiting op wegen en openbaar

# Herontdekking van de stad



Ingassing nieuw programma binnen Rotterdam Zuid



Ingrepen in het netwerk van Zuid

vervoer. Deze sterke elementen moeten gebruikt worden als basis voor de transformatie. Er moeten aanpassingen gedaan worden in het netwerk van Rotterdam Zuid die de stad ten goede komen en die daarnaast de mogelijkheid geven met dit netwerk het havengebied te ontsluiten. Wanneer de Waalhaven oostzijde door de stad is opgenomen zal de rest van de havens getransformeerd worden.

De transformatie gebeurt aan de hand van een raamwerk van ruimtelijke regels. Deze regels zijn noodzakelijk om de kwaliteit van het huidige gebied vast te leggen en het gebied te verzekeren van een publieke ruimte van een hoge kwaliteit. De regels zorgen voor een optimale ontwerprijheid maar ook voor programmatische stuurbaarheid van de Waalhaven oostzijde. In de chaos van ontwikkelingen vormen ze binnen het traject van vele decennia een solide basis.

Het raamwerk wijst gebouwen aan met een cultuur historische waarde, die behouden moeten blijven voor het gebied.



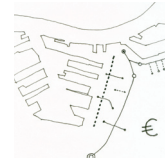
Totaal van regels maakt een abstract ontwerp



Het raamwerk maakt het gemakkelijk een masterplan te maken



Investeren netwerk.



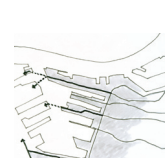
Vastleggen kwaliteiten.



Transformatie levert banen, woningen en recreatie op.



Nieuwe stad kan transformatie doorzetten.



Daarnaast maakt het een ruimtelijke reservering voor visueel contact met het water en verblijfsruimten. De karakters van de publieke ruimten en bebouwing zijn vastgelegd binnen een reeks van typen. Op deze manier is het mogelijk om op een flexibele manier kavelgroepen met een duidelijke samenhang in te richten zonder masterplan.

# Herontdekking van de stad

## Ir. Fred de Ruiter

Directeur Ontwikkelingsmaatschap-pij  
Stadshavens Rotterdam N.V.

*Door Marieke van Leeuwen*

De Ontwikkelingsmaatschappij  
Stadshavens Rotterdam N.V., kortweg  
Stadshavens Rotterdam is een betrekkelijk  
nieuw bedrijf. Toen het havenbedrijf  
2 jaar geleden verzelfstandigde is  
Stadshavens Rotterdam opgericht en  
Fred de Ruiter aangetreden als directeur  
van dit bedrijf.

De Ruiter legt uit waarom is besloten  
tot de oprichting van Stadshavens  
Rotterdam. "De Maasvlakte II gaat op  
termijn een berg aan nieuwe ruimtelijke  
mogelijkheden opleveren, die niet alleen  
voor de haven van belang zijn maar in veel  
gevallen ook voor de stad Rotterdam. Er  
gaat heel veel geduld gemoeid met de  
transformatie van delen van de havens  
en het komen tot een evenwichtige  
mix tussen haven en stad. Een goede  
integratie van de plannen vergt een  
onophoudelijke inzet van zowel de  
gemeente als de haven. Om dit in goede  
banen te leiden leek het noodzakelijk om  
de dynamiek van deze twee grootheden  
door een onafhankelijke partij te laten  
managen. De organisatie is dus vooral  
gericht op samenwerking tussen deze

twee partijen", aldus de Ruiter.

Tot op dit ogenblik is Stadshavens  
Rotterdam nog vooral bezig geweest  
met onderzoek, feitenverzameling en  
strategievorming. Volgens de Ruiter  
is de belangrijkste conclusie dat het  
essentieel is zorgvuldig om te gaan  
met de economische aspecten van de  
transformatie van de havens. "Wanneer  
we het hebben over de Waalhaven gaat  
bijvoorbeeld maar een beperkt deel  
naar de Maasvlakte II. Langzamerhand  
overstijgt de organisatie af en toe haar  
samenwerkingsfunctie. De analytische  
fase is voorbij en nu er vergaande  
beslissingen genomen moeten worden  
over ontwikkelingsplannen komt het  
steeds meer tot een confrontatie tussen  
de gemeente en de havens. Vooral  
wat betreft financiële beslissingen  
(wie betaalt wat?) wordt dat extra  
spannend.

### **De Waalhaven en de Renaissance van Zuid**

De Ruiter complimenteert de  
compleetheid van de observaties, maar  
voegt daar direct aan toe dat het plan  
wel erg 'stedenbouwkundig' is.

Volgens de Ruiter wordt er te weinig  
aandacht besteed aan het economische

vraagstuk. Als voorbeeld hiervan noemt  
hij de onmogelijkheid De Waalhaven  
Ooszijde (OZ) als eerste gebied te  
ontwikkelen, door de looptijd van de  
contracten. Daarnaast kaart hij de  
kwetsbare markt van Rotterdam aan en  
ziet de ontwikkeling van de Waalhaven  
OZ toch vooral als een concurrent van  
andere grote ontwikkelingslocaties  
als bijvoorbeeld de Kop van Zuid. De  
Ruiter stelt dan ook dat je hiermee nog  
minimaal 15 jaar zou moeten wachten.

De Ruiter beaamt de mogelijkheid  
om met de transformatie van het  
stadshavensgebied een Renaissance van  
Zuid te bewerkstelligen. "Het opnieuw  
vervlechten van Rotterdam Zuid en het  
Waalhavengebied is daarbij zeker één  
van de belangrijkste opgaven", aldus de  
Ruiter.

Naast een sterke mogelijkheid ziet  
de Ruiter echter ook een zekere  
bedreiging voor Zuid. Hij stelt dat  
het plan programmatisch te weinig is  
doordacht en juist in dit programma  
schuilt volgens hem het gevaar. "De  
beschreven nieuwe boulevard van het  
toekomstige station Parkstad, over  
de Putselaan en de Brielselaan, langs  
de Maastunnelkop en verder naar het  
zuiden langs de Waalhaven OZ kan een  
mooi structurerend element zijn maar

vraagt een dermate zwaar programma dat al het programma uit de rest van Zuid zal worden weggetrokken. De Maasboulevard kan ook alleen zijn wat het is door de nabijheid van het centrum, en zelfs daar kwakkelende winkelstraatjes die iets te ver van het centrum verwijderd zijn. Ontwikkeling van een nieuwe locatie met een dermate zwaar programma zal bovendien de Kop van Zuid kunnen doodconcurreren”, zo stelt de Ruiter. Wel onderkent de Ruiter de structurerende rol die een dergelijke ontwikkeling voor een stadsdeel zou kunnen spelen.

De oost – west ontsluiting van de te ontwikkelen pieren over dijk naar Zuid lijkt volgens de Ruiter een zeer voor de hand liggende keuze. “De structuur van Zuid biedt alle aanleiding tot het doorzetten van de waaier. Er moet echter niet vergeten worden dat er dan ook heel veel moet gebeuren in de bestaande wijken aan de oostzijde van de dijk. Wanneer dit achterwege wordt gelaten lijkt het leuk maar levert het niet veel op omdat deze assen nergens op uitkomen”, aldus de Ruiter.

Ook wat betreft de fasering van de gebiedsontwikkeling lijkt volgens de Ruiter een logische keus gemaakt.

“Het op voorhand investeren in infrastructuur, ofwel het regelen van een goede ontsluiting alvorens locaties te ontwikkelen lijkt de meest verstandige volgorde. Er moet echter opgepast worden dat niet wordt voorbijgegaan aan het probleem van het verwerven van de benodigde centen voor dergelijke kostbare ingrepen, wanneer de baten voorlopig nog op zich laten wachten”, zo waarschuwt de Ruiter.

“Wat betreft de sterkste karakteristiek van het stadshavensgebied, de uitgestrekte waterpartijen is het plan niet erg uitgesproken”, meent de Ruiter. Volgens de Ruiter is het economisch niet te verantwoorden om zo een immens oppervlakte op termijn geheel van haar belangrijkste functie (de nautische) te ontdoen.

### **Onderwijs & Praktijk**

De Ruiter merkt dat Stadshavens Rotterdam inmiddels een aardige testsite is voor onderwijs. “Studenten van de Erasmus Universiteit, de Academie van Bouwkunst, de TUDelft en diverse hogescholen vinden regelmatig en met verschillende insteek een referentiekader in de Ontwikkelingsmaatschappij. Stadshavens Rotterdam is hier erg content over en krijgt op deze manier een constante input aan verfrissende

ideeën”, aldus de Ruiter.

“In het stadshavensgebied zijn de plannen omtrent de Merwehaven het meest vergevorderd”, aldus de Ruiter. “Wanneer bedrijven verhuizen ontstaat er niet alleen directe fysieke ruimte op de locatie, maar ook milieuruimte (geluidscontouren veranderen) in de omgeving. “Hierdoor nemen de mogelijkheden voor transformatie bij verhuizing van een bedrijf sneller toe dan je zou verwachten”, aldus de Ruiter. “Wanneer het stadium is bereikt dat daadwerkelijk complete ruimtelijke plannen op tafel kunnen komen voor het ontwikkelen van een locatie in deze haven, wordt bekeken of we dat samen met de markt doen of zelf met de gemeentelijke diensten. Hierbij denken we echter sterk aan de mogelijkheid tot het uitschrijven van ontwerpprijsvragen, zodat bijvoorbeeld de verfrissende ideeën van studenten ook onder de loep genomen kunnen worden”, zo verklapt de Ruiter.

1800



1900



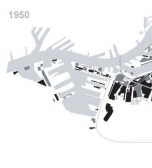
1915



1925



1950



LOKAAL

LOKAAL

1800

'10

'20

'30

'40

1850

'60

'70

'80

'90

1900

'10

'20

SPRONG NAAR ZUID

TRANSITO

IDEALEN

WONEN OM DE HAVEN



SPRONG NAAR ZUID



TRANSITO



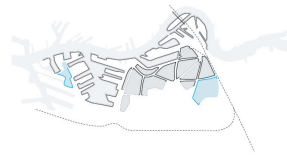
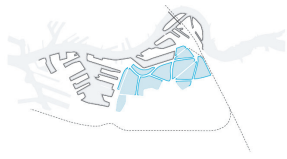
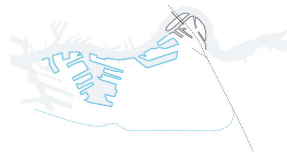
WONEN OM DE HAVEN



IDEALEN

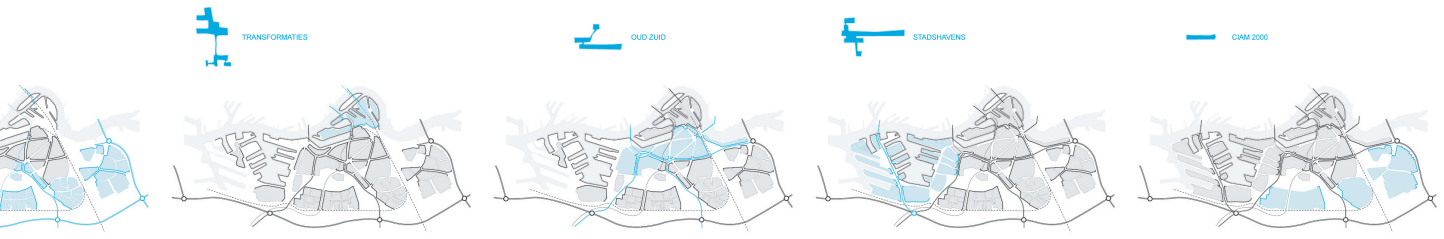
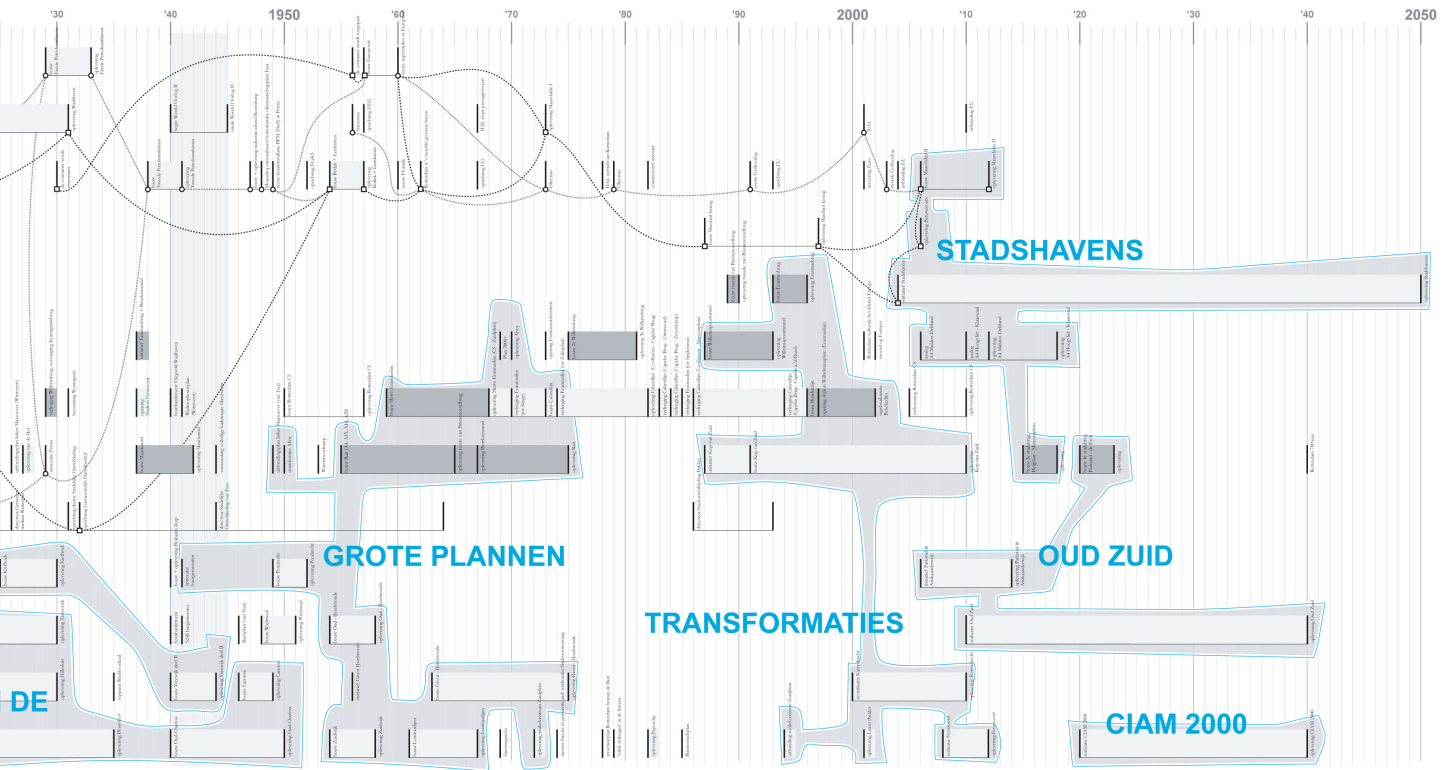


GROTE PLANNEN



Rotterdam Zuid, 1800-2050 door Han Dijk & Bart Schrijnen





# Klein Istanbul aan de Maas

Economische autonomie van migranten in Rotterdam Zuid



Bart Schrijnen, juni 2005

mentorenteam: Rogier van den Berg, Henco Bekkering & John Westrik

Klein Istanbul aan de Maas gaat in op de ruimtelijke component van het etnisch ondernemerschap, ofwel de stedenbouwkundige condities voor de economische autonomie van economische migranten, in Rotterdam Zuid.

### Achtergrond

Rond 1870 maakt de stad Rotterdam de sprong naar de zuidelijke oever. De bestaande Waterstad kan de in schaal en getal toegenomen havenactiviteiten niet meer aan, en op de 'Boerenzij' wordt om die reden een reeks havenbassins gegraven. Niet lang na de realisatie van vaste oeververbindingen ten behoeve van het Stadsspoor en het wegverkeer, volgt de aanleg van de eerste woningen voor havenarbeiders, temidden van de gloednieuwe havenstructuren, entrepots en spoorwegen.

De groei van de havenactiviteiten zet verder door en zo ontstaat rond 1890 een enorm gebrek aan ruimte op de rivier. De oorzaak hiervan is dat de overslag van goederen (transito) voornamelijk midden op de rivier ofwel op 'stroom' plaats vond. Onder deze omstandigheden wordt de aanleiding gevonden om in een periode van veertig jaar achtereenvolgens de Rijnhaven,

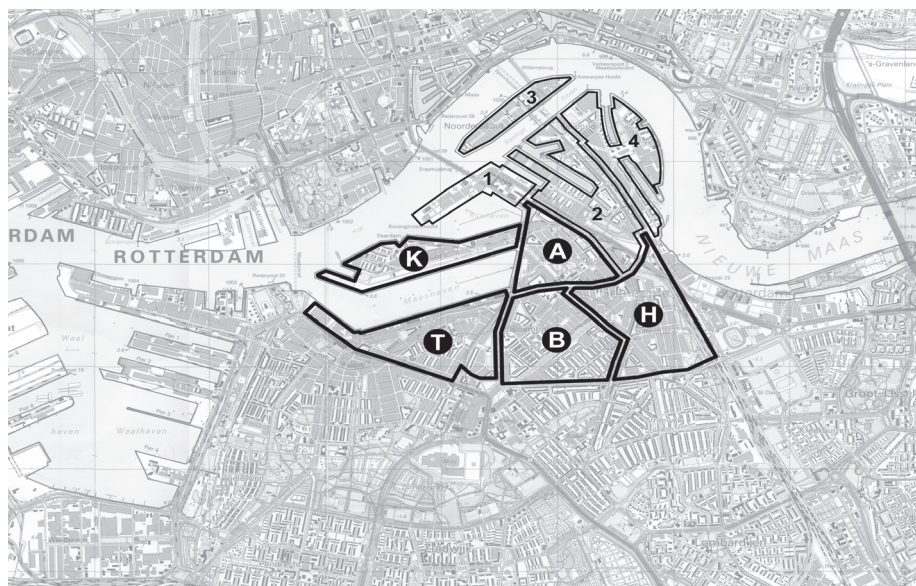
Maashaven en de Waalhaven te graven.

De groei van de haven betekende een enorme toename van de vraag naar arbeid. Uithet hele land stromen arbeiders met hun gezinnen toe, waardoor de vraag naar woonruimte een enorme vlucht neemt. Morfologisch reagerend op het onderliggende landschap en zich ruimtelijk en functioneel afkerend van de scherp aftekenende vormen van de havenbassins, worden zo de vroegste woonwijken van Rotterdam Zuid gerealiseerd. Op enkele recent getransformeerde gebieden op en rond de Kop van Zuid na, bestaan deze wijken nog steeds en dragen ze gezamenlijk de toepasselijke bijnaam Oud Zuid.

### Huidige opgave

De identiteit van Oud Zuid wordt in hoofdzaak bepaald door twee gegevens, te weten de nabijheid van rivier en havens, én de sinds de bouw van Oud Zuid aanwezige grote groepen nieuwkomers. In sommige wijken is op dit moment zelfs meer dan tachtig procent van de inwoners allochtoon. Gelijktijd speelt er in de verschillende wijken van Oud Zuid een overeenkomstige sociale, economische en ruimtelijke problematiek.

Eén van de voornaamste ruimtelijke problemen is de gebrekkige aansluiting van Oud Zuid op het stadsontsluitende netwerk voor het autoverkeer. Integraal





hieraan ontbreken er goede verbindingen tussen de fijnmazige autonetwerken van de afzonderlijke buurten. Daarnaast schiet de dekking van het hoogwaardig stads-openbaar vervoer ernstig tekort.

Op sociaal en economisch gebied zijn er daarnaast grote statistische achterstanden waarneembaar. Met

name op het gebied van inkomen, werkloosheid en het opleidingsniveau, komt Oud Zuid ruim onder de landelijke gemiddelden uit.

Wat betreft de grote concentratie van migranten, kan gesteld worden dat de statistische achterstanden van

deze groep Rotterdammers aanzienlijk groter zijn dan die van autochtone inwoners. Zo heeft het COS berekend dat de werkloosheid onder allochtonen in Rotterdam drie keer groter is dan de werkloosheid onder autochtone Rotterdammers.

Alle problemen opgeteld en aangenomen

dat werkloosheid een maatschappelijk ongewenste afhankelijkheid van de overheid impliceert, vormt Oud Zuid een relevante casus. Het streven naar economische autonomie, door participatie aan het economische speelveld te bevorderen, en parallel hieraan voldoen aan de (stedenbouwkundige) voorwaarden voor etnisch ondernemerschap, vormt een concreet startpunt voor de aanpak van de brede problematiek in dit stuk stad.

### **Etnisch ondernemerschap**

Om tot ruimtelijke ingrepen te komen, moeten allereerst de ruimtelijke componenten van het etnisch ondernemerschap worden afgeleid uit de economische voorwaarden voor succes en de algemene kenmerken. De meest relevante kenmerken van het etnisch ondernemerschap zijn als volgt:

- De ondernemingen zijn voornamelijk klein en middelgroot van aard.
- Kapitaal, arbeid, contacten en informatie worden informeel betrokken uit het sociale netwerk.
- De ondernemingen opereren met name binnen drie markttypen: productie van massagoederen, laagwaardige dienstverlening en het etnisch specialisme.

Daarnaast kunnen de volgende voornaamste economische condities voor succes worden aangewezen:

- De mogelijkheden voor een 'break-out' van de onderneming, uit het eigen sociale netwerk naar de inheemse markt.
- Het gebruik van het aanwezige sterke sociale netwerk.
- Toegang tot financiële en juridische dienstverlening, onderwijs en ondersteuning.

*bron: Delft, H. van, et al., In search of ethnic entrepreneurship opportunities in the city (Amsterdam) UVA*

Vervolgens kunnen de onderstaande ruimtelijke condities voor het etnisch ondernemerschap worden gedefinieerd:

- De positionering van de onderneming 'in' of nabij het sociale netwerk en de fysieke verbondenheid ermee.
- De aansluiting op het (hoogwaardig) stads-openbaar vervoer en het regionale ov-netwerk ten behoeve van de break-out.
- De directe nabijheid van, in etnisch ondernemerschap gespecialiseerde, ondersteunende en faciliterende instanties.

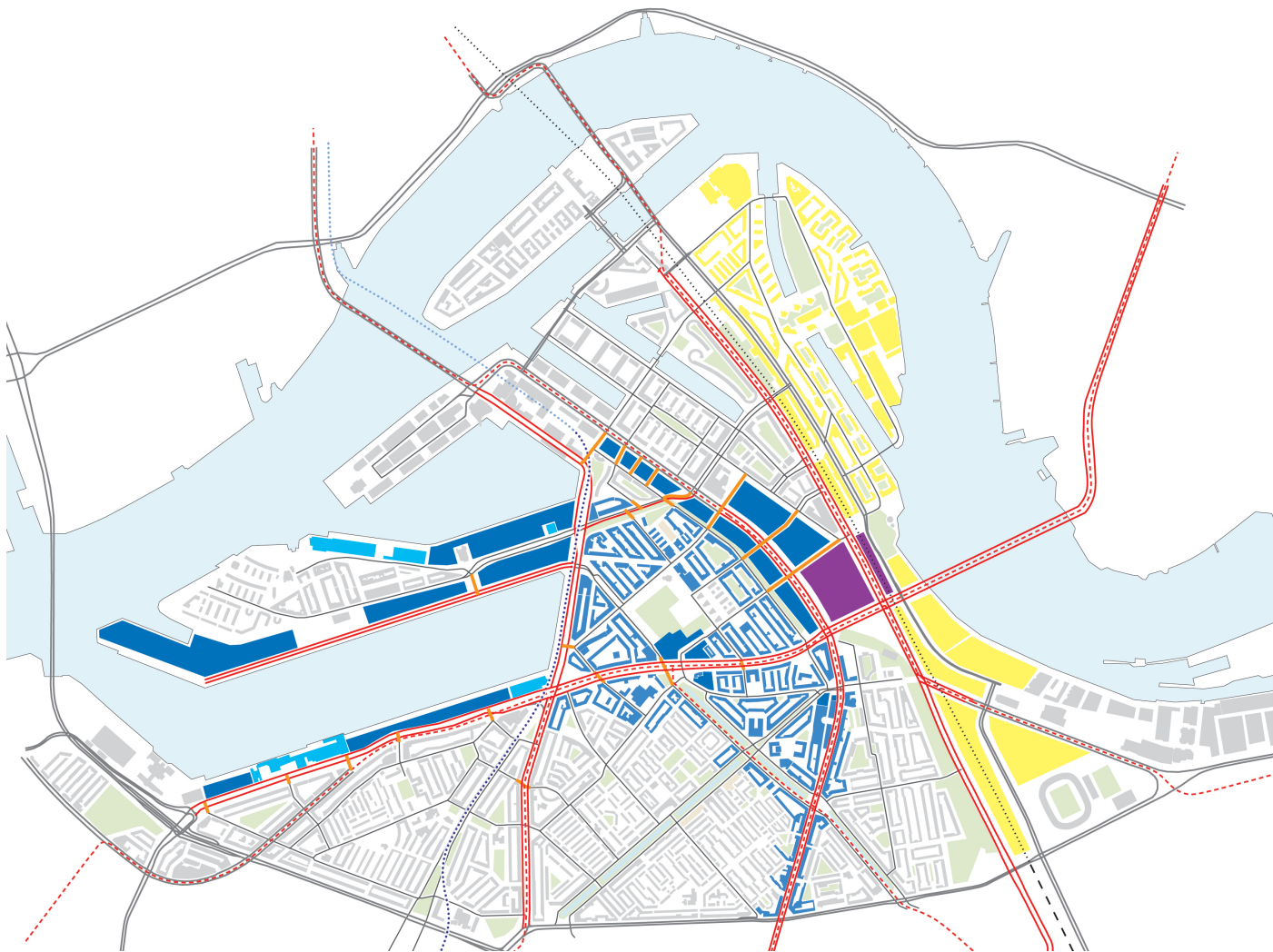
### **Ruimtelijke ingrepen**

#### 1) sociaal netwerk

Uit de ruimtelijke condities kunnen de principes worden afgeleid ten behoeve van concrete ruimtelijke ingrepen. Om te beginnen moet er ruimte gecreëerd worden voor de vestiging van bedrijvigheid in het sociale netwerk. Gezien de hoge concentraties van allochtonen in de wijken van Oud Zuid, vormen deze wijken de aangewezen plek om het etnisch ondernemerschap te stimuleren.

De plinten van de bouwblokken (100 tot 150 jaar oud), zijn vanwege de schaal en de verscheidenheid van de beschikbare ruimten ideaal voor de vestiging van kleine en middelgrote bedrijvigheid. De huidige regelgeving ten aanzien van de vestiging van bedrijvigheid temidden van woonfuncties is echter bijzonder streng, en vormt daarmee een drempel voor precare startersinitiatieven. Een oplossing hiervoor is het vergroten van de toegestane functionele vrijheid, onder andere binnen bestemmingsplannen.

Voor het herbergen van grotere en hardere programma's, denk aan activiteiten rondom productie, zijn de oude bouwblokken minder geschikt.



Voor deze gevallen moet uitgekeken worden naar nieuwbouwlocaties in de directe omgeving. Een geschikte plek hiervoor bevindt zich ter plaatse van Katendrecht, alwaar een flinke strook land langs de Maashaven Noord-Zijde op

dit moment braak ligt. Een groot voordeel van deze plek is de aanwezigheid van de kadestructuur en het havenbassin. Eventuele overslagactiviteiten kunnen hier dan ook goed plaats vinden.

Niet alleen moet er ruimte gemaakt worden voor de ondernemers binnen het sociale netwerk, ook moet het sociale netwerk fysieke gestalte krijgen. De fijnmazige netwerken voor het autoverkeer binnen de afzonderlijke

wijken moeten daarom onderling verbonden worden. Op veel plekken in Oud Zuid is dit nu nog niet het geval, de buurtnetwerken functioneren als eilanden, van elkaar gescheiden door harde infrastructurele lijnen.

## 2) break-out

Een tweede set stedenbouwkundige voorwaarden voor succes, wordt geformuleerd ten behoeve van de break-out. De ondernemer moet op den duur niet alleen zijn eigen lokale sociale netwerk van producten en diensten voorzien, maar ook op bovenlokaal niveau gaan opereren. Voor dit doel moet de ondernemer fysiek worden aangesloten op de doelgroepen van buiten zijn directe omgeving of mogelijk zelfs buiten zijn stad. Activiteiten, producten en diensten binnen het etnisch specialisme, het markttype waarbij de dubbelcultuur wordt geëxploiteerd, lenen zich hier uitermate goed voor.

Het is gezegd wel noodzakelijk dat er goede aansluiting wordt gevonden op de stadsontsluiting voor het autoverkeer, het hoogwaardig openbaar vervoer en de trein. Een grootschalige herstructurering van de infrastructuur in en rond Oud Zuid is hiervoor wenselijk, maar in eerste instantie kan volstaan

worden met beperkte herprofilering: vergroting van het aantal rijstroken en de inpassing van tramlijnen.

## 3) faciliterende instellingen

Belangrijk voor de ontwikkeling van het etnisch ondernemerschap is tot slot de vestiging van gespecialiseerde instellingen in de directe omgeving. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan op de lokale economische activiteiten gerichte vakopleidingen, een gespecialiseerde vestiging van de Kamer van Koophandel, bankfilialen, verzekeraars, een rechtswinkel etcetera. Een aantal van deze programma's kan goed in de bestaande voorraad ruimte gevestigd worden, maar wederom geldt dat voor de grotere programma's beter nieuwbouw gepleegd kan worden. Er is op dit moment in Oud Zuid een aantal centraal gelegen lege locaties die hiervoor in aanmerking kunnen komen.

## Conclusies

De beschreven ingrepen voorzien in een reeks eenvoudige en concrete mogelijkheden ten behoeve van de ontwikkeling van het etnisch ondernemerschap. Wanneer afstand genomen wordt van de resultaten, blijkt dat de typen interventies zich niet noodzakelijk specifiek richten op

het etnisch ondernemerschap maar generiek kunnen bijdragen aan het stimuleren van een sterke lokaal geaarde economische activiteit in volkswijken in het algemeen, iets waar het in de volkswijken in Rotterdam Zuid in elk geval aan ontbreekt.

## **Ir. Peter Willems**

Vestia Rotterdam Feijenoord

*Door Marieke van Leeuwen*

Peter Willems heeft zijn vooropleiding genoten aan wat toen nog de Technische Hogeschool Delft heette. Hij deed dit bij de afdeling Volkshuisvesting. Zijn afstudeerproject behelsde een onderzoek naar de relatie tussen kwaliteit, huur en kosten van sociale woningbouw. Hij deed dit destijds in samenwerking met twee andere studenten Civiele Techniek.

Vóór Vestia Rotterdam Feijenoord heeft Willems gewerkt in het Oude Noorden en Bloemhof. Hier deed hij de bewonersondersteuning in het projectgroepenmodel. Dit project streefde ernaar gemeenten en bewoners meer om één tafel te krijgen. Hierbij werden de bewoners ondersteund door een externe deskundige, welke volgens Willems overigens veelal ook afkomstig waren van de THDelft. Daarna was hij werkzaam bij Steunpunt Wonen als coördinator voor Rotterdam Zuid.

Tegenwoordig bekleedt Willems de functie van projectleider wijkbeleid voor Vestia Rotterdam Feijenoord. Hierbij houdt hij zich bezig met de wijkvisie, participatie van verschillende

partijen (met name de bewoners) en de leefbaarheid in de wijk.

### **Klein Istanbul aan de Maas**

Volgens Willems zie je dat er ontwikkelingen gaande zijn omtrent het economisch inzicht over de Afrikaanderwijk. "Je ziet het besef over het etnisch ondernemerschap groeien", aldus Willems. "De Afrikaandermarkt wordt inmiddels erkend als de motor van de wijk. Hieruit is ook het idee ontstaan om een project in gang te zetten dat zich tot doel stelt heeft een imagoverbetering voor de Afrikaanderwijk te bewerkstelligen. Met de markt als spil van deze wijk is voor deze imagoverbetering het toepasselijke thema 'eten' gekozen. Op deze manier wordt de wijk dus in de ruimere context gepositioneerd vanuit de activiteiten die gaande zijn in de wijk."

Een positionering vanuit deze activiteiten ziet Willems beter werken dan een positionering vanuit etnische verschillen, wat de titel 'Klein Istanbul aan de Maas' volgens hem suggereert. Volgens Willems zal de exotische associatie die deze titel oproept bij grote groepen van de bevolking niet werken. "Zo had de Oleanderbuurt ooit de stedenbouwkundige ambitie 'de mooiste

Turkse wijk van West-Europa' te worden, maar dat werd later gewijzigd omdat het tot verdere homogenisatie van de bevolkingssamenstelling zou leiden", aldus Willems. Een omschrijving als "Afrikaanderwijk; Eetwijk" ziet Willems daarom meer zitten als 'Klein Istanbul aan de Maas'.

In de dagelijkse praktijk heeft Vestia Rotterdam Feijenoord te maken met een terughoudende vrijheid van ontwikkeling. "Enerzijds zijn er de welbekende politieke beperkingen wat zich uit in allerlei regelgeving", zo legt Willems uit, "maar anderzijds legt ook de huurder ons de nodige ontwikkelingsbeperkingen op. Wat we wel kunnen doen is slim omgaan met nieuwbouw." Dit is iets wat volgens Willems nog veel te weinig gebeurt. "Daarnaast kunnen we ook de referenties die mensen bij bepaalde ruimtelijke voorstellen naar voren halen een positieve wending proberen te geven", stelt Willems nog voor. "Wanneer we praten over de ontwikkelingen van nieuwe (metro)haltes denken nog veel mensen in eerste instantie aan drugs- en criminaliteit gerelateerde problemen, terwijl de economische kansen die een betere ontsluiting van de wijk met zich meebrengt veelal onderbelicht worden", aldus Willems.



Eén van de conclusies van 'Klein Istanbul aan de Maas' is dat de HOV-dekking op veel plekken in Rotterdam Zuid te kort schiet en dat de onderlinge verknoping van de verschillende modaliteiten zeer beperkt is. Willems stelt dat deze constatering in zijn algemeenheid wel kloppen maar voegt daaraan toe dat de dekking op veel plaatsen ook goed in orde is. "Zo is bijvoorbeeld de Afrikaanderwijk met 2 metrohaltes wel aardig bedient", aldus Willems.

Betreffende de beargumenteerde betere aansluiting op de hoofdstadsontsluiting voor het autoverkeer, haalt Willems de zeer minimale verhuisbewegingen tussen Rotterdam Noord en Rotterdam Zuid aan. Volgens hem duidt dat aan dat Rotterdam in de dagelijkse praktijk nu nog heel sterk uit twee werelden bestaat. "Wanneer je de verdere toekomst van Rotterdam echter beschouwt en Rotterdam Noord en Zuid meer als deelgebieden van de Zuidvleugel gaat zien, begint het voor Vestia interessanter te worden om nog eens goed na te denken over de aansluiting op de infrastructuur die het hogere schaalniveau bedient", zo zegt Willems.

Volgens Willems is het in dit stadium echter belangrijker de, tevens in 'Klein Istanbul aan de Maas' genoemde interventies ten behoeve van een fijnmazigere auto-ontsluiting te realiseren. "Door bijvoorbeeld de Paul Krugerstraat door te trekken over de Laan op Zuid zou er al een veel betere verbinding zijn tussen de Kop van Zuid – Entrepot en de Afrikaandermarkt. Dit kan weer een belangrijke impuls geven aan de reikwijdte van deze markt en zo aan het imago van deze wijk." Over deze ingreep wordt volgens Willems gesproken met de deelgemeente. In deze gesprekken is Vestia een belangrijke partij aangezien het 93% van de gebouwde omgeving in eigendom heeft.

Meepraten op een schaalniveau hoger, het schaalniveau van de Putselaan of de gehele Laan op Zuid is voor Vestia Rotterdam Feijenoord incidenteler. "We zitten er wel bij, maar in feite gaat het hier over ontwikkelingen die langs de wijk plaatsvinden en daar heeft Vestia in veel gevallen (nog) niet veel mee van doen", aldus Willems. Ook op stedelijk niveau praat Vestia niet echt mee over ruimtelijke ontwikkelingen. "Er worden wel prestatieafspraken gemaakt op het gebied van volkshuisvesting maar de ruimtelijke voorstellen zijn toch

vooral aan DS+V en de gemeente", legt Willems uit.

In 'Klein Istanbul aan de Maas' wordt als voorname ruimtelijke conditie voor succesvol etnisch ondernemerschap ook de aanwezigheid van faciliterende en ondersteunende instanties genoemd. "Bijna heel Zuid is door het OBR (ontwikkelingsbedrijf Rotterdam) tot economische kanszone benoemd", aldus Willems. "Dit houdt onder andere in dat de mogelijkheden voor dergelijke vestigingen vergroot zijn."

Door de ligging in de kanszone wordt ook meer aandacht besteed aan mogelijk toekomstige uitbreiding van het bruto vloeroppervlakte aan bedrijfsruimte. "Zo lopen er op dit moment twee projecten die trachten meer bedrijfsruimte terug te brengen in de wijken. Daarnaast wordt bij nieuwbouw al veel beter rekening gehouden met de relatie tussen huurder en mogelijke bedrijfsruimte in eenzelfde pand, zodat hier in de toekomst minder economische belemmeringen uit voortkomen. Bij oudbouw is het echter maar de vraag hoe realistisch het is om het vloeroppervlak voor bedrijfsruimte in een pand waar ook gewoond wordt te vergroten." En gewoon afbreken is volgens Willems ook geen optie omdat

vanaf de jaren 80 nagenoeg al het bezit van Vestia gerenoveerd is. "De afschrijvingstermijnen cq boekwaarden die rusten op die panden zijn nog enorm", aldus Willems.

past. "Misschien moet Vestia daar toch meer ruimte voor vrijmaken", zo besluit hij.

## Onderwijs & Praktijk

Willems vindt het aardige aan 'Klein Istanbul aan de Maas' dat bewust verder is gekeken dan sec de stedenbouwkundige (ruimtelijke) discipline. "Een belangrijk maatschappelijk vraagstuk is als uitgangspunt genomen voor ruimtelijke voorstellen en dat heeft geresulteerd in een keurig uitgevoerd onderzoek met een output die zeker interessant is voor Vestia Rotterdam Feijenoord", aldus Willems. "Wanneer je het vraagstuk wetenschappelijk bekijkt en de zware politieke en maatschappelijke beperkingen niet als uitgangspunt neemt, kom je tot andere conclusies en ingrepen. De genoemde voorstellen zijn daardoor in eerste instantie niet direct kopieerbaar, maar zeker van nut in ons denken. Het helpt ons om af en toe een momentje in te zien hoe het ook zou kunnen", aldus Willems.

Ondanks dit inzicht vertelt Willems dat Vestia niet veel met stages of afstudeerplekken werkt, omdat het verder niet goed binnen de bedrijfsstructuur





DESIGNED BY  
OMA AMO: NICOLAS FIRKET  
TEAMLEADER AMO TEAM  
PRADA EPICENTER, L.A.  
18 NOVEMBER  
18 30 BOOM C

10 Jaar BouT

# Projectvergelijking

Ir. Marieke van Leeuwen

## Evaluatie

Om een beeld te kunnen schetsen van de relatie tussen stedenbouwkundige afstudeeronderzoeken en de praktijk, ofwel van de maatschappelijke relevantie van stedenbouwkundige afstudeerprojecten, is ervoor gekozen om ervaren personen te benaderen voor een recensie over een afstudeerproject dat gerelateerd is aan de materie waar zij zich dagelijks mee bezig houden. Om dit beeld zo representatief mogelijk te laten zijn, zijn de projecten zo gekozen dat een groot deel van de thematiek die van belang is in de ruimtelijke planningspraktijk aan bod komt. Dientengevolge komen ook de geïnterviewde recensenten uit zeer diverse hoeken van het praktijkveld. Zo zijn er onder andere een aantal ontwerpers pur sang benaderd, maar komen er daarnaast bijvoorbeeld ook economen, projectontwikkelaars en mensen die zich meer bezighouden met het ontwikkelen van beleid aan het woord. Hieronder zijn de recensenten en hun professies nog eenmaal overzichtelijk op een rijtje gezet;

- Moniek Löffler is werkzaam bij de afdeling kustbeleid van het Rijks Instituut voor Kust en Zee (RIKZ). ('Geen stilte voor de Storm!')
- Jan Mulder is kustmorfoloog, ofwel fysisch geograaf bij de afdeling Kust en Wadden van het RIKZ en Petra Damsma is Adviseur Ruimte en Water bij datzelfde RIKZ. ('Noordzeestad')
- Donald van Dansik is architect en agent van de Vereniging Deltametropool. ('Bedankt voor de Bloemen')
- Eric Luiten is landschapsarchitect en hoofdontwerper geweest van Panorama Krayenhof. ('Liniepark, Silhouet van de Stad')
- Frans Evers is van 1996 tot 2002 hoofd-directeur geweest van de Vereniging Natuurmonumenten. ('Van Delta Duel naar Delta Duet')
- Guus van de Hoef is planoloog en stedenbouwkundige en directeur van het Programmabureau Groene hart. ('Veenpark Krimpenerwaard')
- Ton Nelissen is directeur van Dura Vermeer en voorzitter van de werkgroep 'Olympische Spelen 2028' van het NOC\*NSF. ('De Olympische Spelen in de Deltametropool 2016')
- Twan Verhoeven is verkeersplanoloog

bij de afdeling Verkeer & Vervoer (V&V) van de Provincie Zuid Holland. ('De Nieuwe Boulevard')

- Roland Wondolleck is directeur van Rotterdam Airport. ('Rotterdam Airport')
- Fred de Rooter is directeur van de Ontwikkelingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam. ('De Waalhaven en de Renaissance van Zuid')
- Peter Willems is projectleider wijkbeleid voor Vestia Rotterdam Feijenoord. ('Klein Istanbul aan de Maas')

Door de diversiteit van de achtergronden van de recensenten zijn de boodschappen die de recensies uitdragen ook zeer divers. Toch zijn er een aantal thema's die in meerdere recensies naar voren komen. In de hierna volgende evaluatie zijn de recensies inhoudelijk met elkaar vergeleken. In deel I worden de meningen van de recensenten over de geselecteerde afstudeerprojecten vergeleken, terwijl in deel II de meningen over de verhouding tussen het onderwijs en de praktijk in meer algemene zin worden vergeleken.

## I: Projecten inhoudelijk

In dit eerste deel is voor de volgende project-inhoudelijke thema's een korte opsomming gegeven van de reacties van de verschillende recensenten;

- a. Actualiteit
- b. Vernieuwing
- c. Slagkracht
- d. Precisie
- e. Draagvlak
- f. Bestuurlijke component
- g. Relativering

### a. Actualiteit van de projecten

Door een groot deel van de recensenten wordt de actualiteit van het onderwerp van de omschreven afstudeeronderzoeken direct erkend;

- Zo kaart 'Liniepark, Silhouet van de Stad' het zeer actuele rood-groen vraagstuk aan en benoemt Luiten daarbij het getoonde lef om dit vraagstuk te onderzoeken in de complexe stadsrand van Utrecht.

- Wat betreft 'van Delta Duel naar Delta Duet' herkent ook Evers de ambivalentie tussen economie en ecologie in het Westerscheldegebied terug uit de praktijk.

- Van de Hoef stelt dat 'Veenpark Krimpenwaard' exact de discussie aankaart waar het Groene Hart op dit moment ook mee bezig is. Hij doelt hierbij met name de discussie over de waterpeilen in de Veenweidepolders en stelt bovendien dat

ook de aanpak om een radicale herstructurering van het waterbeheer te zien als motor voor ruimtelijke ontwikkeling, in grote lijnen overeen komt met die van het Programmabureau.

- De doelstelling van de Werkgroep Olympische Spelen 2028 van Nelissen is nagenoeg identiek aan die van 'Olympische Spelen in de Deltametropool 2016'.

- Verschillende onderwerpen die in 'De Nieuwe Boulevard' aan de orde komen, spelen ook sterk binnen de beleidspraktijk waar Verhoeven zich mee bezighoudt. Dit geldt voor de onderkenning van de verhouding tussen infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen en voor het onderzoek naar hoe te spelen met bestaande netwerken vanuit de filosofie dat de Zuidvleugel meer eenheid moet worden.

- Ook Wondolleck herkent delen uit het afstudeerproject 'Rotterdam Airport', waaronder het benoemen van de A13 als regionale as, waaraan het vliegveld wordt opgehangen en het voorstel om een tweede rechtstreekse ontsluiting vanuit Rotterdam en een betere aansluiting op het openbaar vervoersnetwerk aan te wenden om de luchthaven meer potentieel te geven.

- De Ruiters beaamt de in 'De Waalhaven en de Renaissance van Zuid' benoemde mogelijkheid om met de transformatie van het Stadshavengebied een Renaissance van Zuid te bewerkstelligen.

- En tot slot vertelt Willems met enige regelmaat te constateren dat er ontwikkelingen gaande zijn omtrent het besef over het etnisch ondernemerschap, welke leidend was bij 'Klein Istanbul aan de Maas'.

### b. Vernieuwing

Ondanks de eenstemmigheid over de actualiteit van de projecten lopen de meningen over het vernieuwende karakter van de verschillende afstudeerwerken uiteen. Op de vraag of er met de projecten nu werkelijk iets nieuws is toegevoegd aan de actuele planningspraktijk komen zowel positieve als negatieve reacties.

- Zo noemt Löffler de geïntegreerde oplossing voor de versterking van de kustverdediging in het Westland uit 'Geen Stilte voor de Storm', waarbij zowel de ruimtelijke problemen van het Westland als de kustveiligheidsproblemen gelijk worden aangepakt, zeker vernieuwend omdat de landwaartse variant slechts zelden onderzocht wordt.

- Ook het inzetten op de kandidaatstelling van de Deltametropool -als eerste niet-stad- voor de Olympische Spelen, en zo de Spelen te gebruiken als katalysator voor de benodigde politieke en maatschappelijke city branding voor de metropool als één geheel, is volgens Nelissen een vernieuwend en bruikbaar idee.

- Volgens Willems kijkt Vestia Rotterdam Feijenoord, bij het maken van plannen

voor het stadsdeel, nog slechts in beperkte mate naar het hogere schaalniveau. Hij erkent dat wanneer je de verdere toekomst beschouwt en Rotterdam Noord en Zuid meer als deelgebieden van de Zuidvleugel gaat zien, het voor Vestia interessanter wordt om na te denken over aansluiting op infrastructuur die het hogere schaalniveau bedient. Wat dat betreft doet 'Klein Istanbul aan de Maas' dus ook met recht een aantal vernieuwende voorstellen.

- Daarnaast noemt Willems ook het nemen van een belangrijk maatschappelijk vraagstuk (etnische diversiteit) als uitgangspunt voor ruimtelijke voorstellen een verfrissende insteek.

- Evers noemt het bekijken van de Rijn-schelde delta als één geheel niets nieuws. Het beschermingsconcept voor Zeeland is volgens Evers echter wel zeer vernieuwend. Het benoemen van een groen hart als een integraal onderdeel van een concept en het voortborduren hierop door middel van rigoureuze voorstellen als het verplaatsen van de Westerschelde Container Terminal (WCT) naar de andere kant van de Westerschelde, is volgens hem met recht vernieuwend te noemen.

- Luiten zegt in 'Liniepark, Silhouet van de Stad' zeker ook aanleidingen te vinden die hem op een andere manier naar het gebied laten kijken. Hij haalt hierbij specifiek één kaart aan (zie blz.52) die hem helpt het gebied op een bepaalde,

andere manier te lezen, en stelt dat deze kaart laat zien dat er iets gedaan is wat nog niet gebeurd was. Verder moet Luiten echter bekennen dat met dit onderzoek voor hem zeker geen hoofdstuk is toegevoegd aan de actuele rood-groen discussie. Hij ziet dat vele projectontwikkelaars in hun visie op de confrontatie tussen groen en rood verder zijn dan dit project.

- Verhoeven vertelt dat het gemis van een regionaal netwerk al lang een item is in de beleidsplannen, waardoor hij meent dat, hoewel er behoorlijk is geshopt in de verschillende bestuurs- en beleidsvelden, 'De Nieuwe Boulevard' niet echt vernieuwend te noemen is.

### c. Slagkracht

Met betrekking tot de waarde die de plannen voor de praktijk kunnen hebben, hebben verschillende recensenten zich afgevraagd of de plannen voldoende slagkracht bezitten. Met slagkracht wordt bedoeld op de aanwezigheid van doortastende argumentaties waardoor een ontwerp voldoende sterk wordt neergezet om de drempels in het proces naar uitvoering te overwinnen.

- Zo stelt van Dansik bijvoorbeeld dat de verrommeling van de bollenstreek ontstaat door het niet innemen van een sterk standpunt door de ambtenarij. Hij meent dan ook dat een voorstel om deze verrommeling tegen te gaan aan slag-

kracht wint als er wel duidelijke keuzes worden gemaakt in ontwikkelingsoptiek. Volgens hem ontbreekt het door het omzeilen van een duidelijke keuze hierin aan slagkracht in 'Bedankt voor de Bloemen'.

- Op een heel andere manier vraagt Willems zich met betrekking tot 'Klein Istanbul aan de Maas' af, of een positionering vanuit etnische verschillen, wat de titel suggereert, de slagkracht van een dergelijk project niet in de weg zit. Hij denkt dat het zal leiden tot verdere homogenisatie van de bevolkingssamenstelling en ziet een positionering vanuit de activiteiten die gaande zijn in de wijk ("Afrikaanderwijk; Eetwijk") beter werken.

- Met betrekking tot de slagkracht van afstudeerwerken in het algemeen mist Loffler, als afsluiting van afstudeeronderzoeken, een soort communicatieplan om de uitkomst ervan verder te verspreiden over het praktijkveld. Hierdoor krijgt het niet voldoende kans om ergens te landen.

### d. Precisie

Ook zijn er enkele recensenten die aangeven op verschillende punten wat precisie te missen. Om een visie op een bepaald gebied of vraagstuk te kunnen concretiseren is het noodzakelijk dat een bepaalde mate van nauwkeurigheid in acht wordt genomen. Spreken we over een overwegend groen gebied of spreken we over een gebied met een bebou-

wingspercentage van 5%? Wanneer we onderzoeken welke invloed het watersysteem heeft op de ontwikkeling van de stadsplattegrond, is het dan relevant om uitspraken te doen over het lokale verkeerssysteem? Etc. etc.

- Mulder geeft bijvoorbeeld aan dat men aan de hand van 'Noordzeestad' wel veel verschillende discussies kan voeren en dat het hem niet geheel duidelijk is, welke leidend is.

- Met betrekking tot 'Bedankt voor de Bloemen' meent van Dansik dat constatering veel te algemeen zijn gemaakt. Om bovenstaande slagkracht te bereiken moet je volgens hem duidelijk maken dat er voor gedane voorstellen een goed handelingsperspectief is. Hiervoor noemt hij precisie hét sleutelwoord.

- Luiten meent zelfs dat afstudeerders vooral precisie en beheersing zouden moeten laten zien omdat het je-kunnen-focussen de essentie van ontwerponderzoek is. Hij geeft hiertoe aan zenuwachtig te worden van volledig ingekleurde plankaarten, omdat dat volgens hem op een gebrek aan precisie duidt.

- Ook in 'de Nieuwe Boulevard' mist Verhoeven hier en daar wat precisie in de uitspraken, zeker als er vergaande consequenties aanvast kunnen zitten. Zo worden in dit project de knopen van het nieuwe B-wegennet als drager voor programma aangewezen. Verhoeven vertelt dat niet elk verkeersknooppunt geschikt

is om programma te dragen en dat het schaalniveau waarop een knoop functioneert, de bereikbaarheidswaarde en de functiewaarde van knopen eerst in kaart moeten worden gebracht, om te bepalen of en zo ja, wat voor programma daar past.

### e. Draagvlak

Ook met betrekking tot het thema 'draagvlak' worden er nogal wat opmerkingen gemaakt door de verschillende recensenten. Om een plan uiteindelijk uitgevoerd te krijgen moet je je afvragen op welke manier je voldoende draagvlak creëert voor je plan, zowel onder de bevolking als onder bestuurders.

- Met betrekking tot het project 'Geen Stilte voor de Storm' voorspelt Löffler dat het proces om tot acceptatie en voldoende maatschappelijk draagvlak voor deze landwaartse variant te komen vrijwel zeker veel moeizamer zal verlopen dan bij zeewaartse varianten. Dit omdat de veiligheid van Monster op den duur in negatieve zin zal veranderen en omdat vele tuinders de weg moeten ruimen voor de uitvoering van het plan.

- Mulder merkt op dat het aspect draagvlak in het project 'Noordzeestad' niet behandeld is. Hij voorspelt dat wanneer je dit stedelijke plan op tafel legt er zowel bestuurlijk als maatschappelijk allerlei haren overeind gaan staan. Daarom raadt hij aan om het gewenningsproces

dat nodig is om draagvlak te krijgen, en daarmee de kans op uiteindelijke realisatie te vergroten, mee te laten lopen met het natuurlijk proces van de landaanwinning.

- Damsma voegt daar echter aan toe dat kunst van het creëren van maatschappelijk draagvlak hem ook deels zit in het kiezen van een goede presentatiemethode en dat de aanpak van Noordzeestad daarin heel boeiend is. Zij stelt dat de context waarin je een plan zet een belangrijke factor kan zijn voor het uiteindelijke draagvlak dat het krijgt, en noemt daarbij dat de projectlocatie van 'Noordzeestad' op schaal van de Nederlandse kust een aanzienlijk percentage is terwijl hetzelfde stuk kust op schaal van Europa minuscuul is. Als Europeaan zal men dus minder terughoudend zijn in de ontwikkeling van een dergelijk gebied.

- Willems meent dat je zou moeten proberen om de referenties die mensen bij bepaalde ruimtelijke voorstellen naar voren halen, een positieve wending te geven. Hij noemt hierbij het voorbeeld van nieuwe (metro)haltes die nog vaak meer geassocieerd worden met drugs en criminaliteit dan met het vergroten van de economische kansen voor een bepaalde wijk.

### f. Bestuurlijke component

Gevraagd naar de praktijkwaarde van de geselecteerde afstudeerwerken zeggen



meerdere recensenten met name het bestuurlijke aspect te missen. Hoewel uit het totale betoog van een aantal recensenten wel blijkt dat zij dit niet direct als iets negatiefs willen betitelen, – het voorkomt gematigde en afgezwakte eindresultaten – wordt dit gemis wel diverse keren opgemerkt en bekritiseerd.

- Volgens Evers is de bestuurlijke component bij ontwerpende disciplines vaak amateuristisch, terwijl het volgens juist essentieel is dat je de verschillende partijen kunt verleiden een bepaalde stap te zetten. Ook in 'van Delta Duel naar Delta Duet' mist hij een overtuigend betoog hoe je het havenbedrijf en de andere betrokken bedrijven kunt verleiden hun ogen te gaan richten op de overkant van de Westerschelde. Ook noemt hij het een gemiste kans dat Hulst, die al jaren op zoek is naar een concept dat sterk genoeg is om in de toekomst als buffer tussen twee grote industriegebieden te functioneren, niet is ingezet als strategische partij in het plan.

- Verhoeven meent dat door het ontbreken van de bestuurlijke component in 'De Nieuwe Boulevard' de haalbaarheidscomponent volledig ontbreekt. Hij stelt dat er in dit project door het tekenen van een mooi plaatje een heel nieuw netwerk wordt gesuggereerd. Daarnaast constateert hij dat het onderwerp leefomgevingskwaliteit (geluid, fijne stoffen, etc.) niet in het rapport voorkomt, terwijl dat

volgens hem op het raakvlak van ruimtelijke planning en verkeer en vervoer één van de cruciale punten is. Daarom is volgens hem niet duidelijk hoe dit in de praktijk kan landen en is het dus in feite een luchtkaasteel.

- De Ruiters noemt 'De Waalhaven en de Renaissance van Zuid' erg 'stedenbouwkundig'. Volgens de Ruiters wordt er te weinig aandacht besteed aan het economische vraagstuk. Als voorbeeld hiervan noemt hij de onmogelijkheid De Waalhaven Oostzijde als eerste gebied te ontwikkelen, door de geldigheidsduur van bepaalde vestigingscontracten. Daarnaast is het volgens de Ruiters economisch niet te verantwoorden om het immense oppervlakte van de uitgestrekte waterpartijen op termijn geheel van haar belangrijkste functie (de nautische) te ontdoen.

- Willems stelt nog dat de terughoudende vrijheid van ontwikkeling waar Vestia Rotterdam Feijenoord mee te maken heeft niet alleen door politieke beperkingen komt maar ook door de rechten van de huurder. Hij geeft aan dat dit niet genoeg naar voren komt in 'Klein Istanbul aan de Maas'.

### **g. Relativering**

Met betrekking tot het relativeren van aannamen en veronderstellingen wordt ook het een en ander op tafel gelegd. Allereerst zijn er positieve geluiden te

horen;

- Luiten zegt bijvoorbeeld het genuanceerde uit 'Liniepark, Silhouet van de Stad' te appreciëren. Het feit dat er niet aan de hand van superstructuren of meegaoplossingen wordt gesuggereerd dat je alle problemen van dit gebied in één keer bij de kraag kunt vatten en door middel van absolute controle kwaliteit kan toevoegen, bevalt hem.

Maar met enige regelmaat kaarten de recensenten ook items uit de onderzoeken aan, die volgens hen wat beter gerelativeerd hadden moeten worden;

- Zo zou je bijvoorbeeld volgens Mulder een kanttekening moeten zetten bij het behalen van de kustverdedigingsdoelstelling van 'Noordzeestad'. Hij meent dat je voor het huidige Westland de veiligheid wel vergroot, maar ziet een verschuiving van het probleem naar het opgespoten nieuwland. Daarnaast meent Mulder dat de gevoeligheid van het in elkaars nabijheid leggen van gedifferentieerde veiligheidsniveaus wat over het hoofd wordt gezien.

- Volgens van Dansik moet je rekening houden met de economische processen in een gebied en betekent dat, dat in 'Bedankt voor de Bloemen' een keiharde keuze voor de bollensector op zijn plaats had geweest. Daarnaast meent van Dansik, met betrekking tot de conclusie dat het OV-netwerk in de bollenstreek niet dekkend is, dat het wel dekkend maken

hiervan een waanzinnige overinvestering zou zijn.

- Evers trekt de snel beredeneerde veronderstelling uit 'Van Delta Duel naar Delta Duet', dat Zeeland mooi is, in twijfel. Hij stelt dat het landschap van Zeeland gedomineerd wordt door grootschalige landbouw geeft aan dat hij dat niet mooi vindt.

- Volgens Nelissen is een organisatie van de Olympische Spelen per definitie alleen op de lange termijn haalbaar en meent dat het jaar 2016 uit 'De Olympische Spelen in de Deltametropool 2016' wellicht wat te kortdage is. Daarnaast merkt hij op dat het volgens de procedures van IOC nog niet mogelijk is om een stedelijke regio aan te wijzen als kandidaat-stad.

- De Ruiters stelt dat er in het programma van 'De Waalhaven en de Renaissance van Zuid' naast een mogelijkheid ook een gevaar schuilt. Hij meent dat de beschreven nieuwe boulevard een dermate zwaar programma vraagt, dat al het programma uit de rest van Zuid zal worden weggetrokken. Hij vreest ook dat teveel van dergelijke grootschalige ontwikkelingen in één stad elkaar zullen verzwakken en dat de Waalhaven OZ toch vooral een concurrent van de Kop van Zuid zal zijn.

- Willems vraagt zich af of het realistisch is om bij oudbouw waar ook gewoond wordt, het vloeroppervlak voor bedrijfsruimte te vergroten. Afbreken is vol-

gens Willems ook geen optie omdat de afschrijvingstermijnen die rusten op de panden nog enorm zijn.

## II: Onderwijs & Praktijk

In deel II van het nawoord is op een zelfde manier als in deel I per thema een korte opsomming gemaakt van de reactie van de benaderde recensenten. Allereerst wordt

a. De mening van de recensenten over de meerwaarde en toepasbaarheid van de afstudeeronderzoeken voor praktijkopgaven op een rijtje gezet, vervolgens staan

b. De meningen van diverse recensenten over de relatie bedrijfsleven - onderwijs in het algemeen onder elkaar en tot slot is aangegeven

c. Welke ervaringen de recensenten hebben met (werk uit) het onderwijs.

### a. Meerwaarde & toepasbaarheid

Gevraagd naar de meerwaarde van academische afstudeerprojecten erkennen nagenoeg alle benaderde recensenten een bepaalde vorm van toepasbaarheid in de ruimtelijke planningspraktijk.

- Löffler stelt dat studenten gemakkelijker dingen kunnen verkennen zonder dat er meteen teveel status en consequenties aan worden verbonden. Naar aanleiding van studies uit de praktijk wordt er volgens haar veelal meteen gedacht dat

er ook beleid in die richting komt, wat de nodige beperking van bewegingsvrijheid aan de onderzoeker oplegt.

- Löffler stelt ook dat het concept van de Slaper-Waker-Dromer uit 'Geen Stilte voor de Storm!' heel goed bruikbaar is voor verschillende plekken langs de kust en dat het past binnen de denkwijze van het Europese ComCoast project.

- Mulder's abstracte zand-visie zou geconcretiseerd kunnen worden door een stedenbouwkundig afstudeerproject als 'Noordzeestad' en zo een middel kunnen zijn om mensen te overtuigen en in een bepaalde richting te laten denken. Je zou het dan kunnen aanvoeren als één van de mogelijkheden voor de inrichting van een stuk nieuwland dat ontstaat na toepassing van zijn visie.

- Volgens Damsma zou een plan als 'Noordzeestad' ook een belangrijk middel kunnen zijn in het verhelderen van het debat omtrent de veiligheidsniveau's van verschillende landsdelen. Damsma zegt dat deze verhelderende werking ook kan gelden in het beleidsvormingsproces. Het kan volgens haar helpen bij het inzichtelijk maken waar het ook alweer echt om gaat. Daarnaast kan het ook behulpzaam zijn bij de integratie van verschillende vakgebieden, doordat het helpt om de discussie aan te moedigen en elkaars taal te leren begrijpen.

- Van Dansik vindt in 'Bedankt voor de Bloemen' een eigen culturele bagage te-

rug. Hij stelt dat het hierdoor misschien wat aan realiteitswaarde verliest, maar dat het juist goed is om de wisselwerking tussen opwelling en realiteit uit te nutten. Hij haalt het voorbeeld van de inpassing van de A4-Midden Delfland aan, waarbij het creatieve proces door de bestuurlijke drempels in totale sclerose verkeert. Hier zou de opwelling van academische ontwerpen goed van pas kunnen komen.

- Een project als 'Liniepark, silhouet van de stad' zou volgens Luiten een uitwerking kunnen zijn van het concept 'Liniegezichten' uit Panorama Krayenhof. Hij meent ook dat het voor wat betreft het project 'Limes' zeker interessant zou zijn middels afstudeerprojecten te weten te komen hoe jonge mensen zich tot dergelijke materie verhouden.

- Evers noemt 'Van Delta Duel naar Delta Duet' een goede start voor een bredere discussie over het ontwikkelen van een beschermingsconcept voor Zeeland als geheel.

- Volgens Nelissen loopt 'Olympische Spelen in de Deltametropool 2016' ver voor de werkgroep uit. Hij stelt dat het rapport hen, door haar ver uitgewerkte karakter, enorm kan gaan helpen bij de beeldvorming over de consequenties van te maken beslissingen en het vooruitblikken naar wat er nog gaat komen.

- Volgens Verhoeven is het, wetend wat er beleidsmatig allemaal mag en kan, erg lastig om vrij te ontwerpen aan de be-

staande netwerken. Daarom stelt hij dat een project als 'de Nieuwe Boulevard' een goed middel is om weer eens helder voor ogen stellen wat het uiteindelijke doel is en zo de beleidsontwikkeling een duwtje extra geven in de goede richting te geven. Ook kaart hij nog het voorbeeld van de A4-Midden Delfland aan, waarbij door heel bewust de verlenging te bekijken in relatie tot zijn omgeving het beleidsproces weer op gang is gekomen.

- Wondolleck meent dat je vanuit een bedrijf hoe dan ook een bepaalde vorm van kokerzicht ontwikkelt wat samen met tijdsdruk de intellectuele vrijheden sterk beperkt. Hij stelt dat er op dit ogenblik plannen worden gemaakt voor het doorontwikkelen van Rotterdam Airport en dat hij het afstudeerwerk 'Rotterdam Airport' zeker gaat voorleggen aan zijn vastgoedcollega's.

- De Ruiter geeft aan dat het uitschrijven van ontwerpprijsvragen wordt overwogen voor het ontwikkelen van ruimtelijke plannen voor de stadshavens. Dit om verfrissende ideeën van bijvoorbeeld studenten ook onder de loep te kunnen nemen.

- Willems stelt dat de genoemde voorstellen uit 'Klein Istanbul aan de Maas' in eerste instantie niet direct kopieerbaar zijn doordat politieke en maatschappelijke beperkingen niet als uitgangspunt zijn genomen, maar zeker van nut om eens in te zien hoe het ook zou kunnen als je

door een andere bril kijkt.

Toch is er ten aanzien van de toepasbaarheid van afstudeerwerken ook hier en daar een kritische noot te horen.

- Zo meent van Dansik dat je, om een probleem zo te formuleren dat het maatschappelijke relevantie heeft en ook gerealiseerd kan worden, inzicht moet hebben in wat de bestuurlijke hindernissen zijn én daarbij moet afvragen of iets technisch maakbaar is. Hij meent dat een 25 jaar oude afstudeerder daar over het algemeen geen idee van heeft en dat met name bouwkundige studenten altijd de neiging hebben om de technische vraag heen te trekken.

- Ook Luiten benadrukt dat niemand erop zit te wachten dat een student concrete ruimtelijke orderingsvraagstukken praktijkgericht tracht op te lossen. Mede omdat je, om dit goed te kunnen doen, ervaring nodig hebt en de oplossing van studenten dus altijd minder goed is.

Ten aanzien van de toegepaste onderzoeksmethode, het ontwerpende onderzoek, zijn er ook verschillende geluiden te horen.

- Volgens Löffler breekt het afwisselen van de wetenschappelijke lijn met uitstapjes naar wilde ontwerpessies een onderzoek open. Volgens haar stimuleert het je voorstellingsvermogen en voorkomt het dat het resultaat te abstract blijft waardoor het niet vertaald wordt naar de belevingswereld van de 'gewone'

mens.

- Luiten stelt dat bij een ontwerponderzoek haarscherpe hypothesen horen en experimenten (ontwerpen) om deze hypothesen te testen. In de evaluatie zou je dan de uitkomst van het experiment kritisch moeten terugkoppelen naar de hypothese. Deze kritische terugkoppeling ontbreekt volgens Luiten nogal eens bij ontwerponderzoeken, waardoor de onderzoeken niet op de juiste manier worden afgerond.

- Van de Hoef vergelijkt zijn zoektocht naar een ontwikkelingsstrategie voor het groene hart, waarbij de ruimtelijke plannen als middel worden gebruikt, met het ontwerpende onderzoek. Het creatieve proces wordt in beide gevallen gebruikt om tot vernieuwende resultaten te komen.

## **b. Relatie bedrijfsleven – universitair onderwijs**

Wat betreft de vraag hoe de relatie tussen het bedrijfsleven en het universitaire onderwijs zou moeten zijn, lijken de meningen het sterkst uiteen te liggen.

- Met name Evers is fanatiek voorstander van het oversteken van de grens naar het bedrijfsleven door universiteiten, om zo onder andere te zorgen dat afstudeerwerk veel meer waarde krijgt voor het bedrijfsleven. Allereerst meent hij dat afstuderen veel meer bij bedrijven zou moeten gebeuren. Ten tweede meent hij

dat (een aantal) openbare figuren in het begeleiderteam van een project als 'Van Delta Duel naar Delta Duet' zou moeten worden opgenomen. Hij meent dat de ervaring van een dergelijk persoon voor een enorme waardevermeerdering van zo'n project kan zorgen. Daarbij meent hij dat studenten niet alleen op zoek moeten naar de kennis van deze mensen, maar zouden moeten zoeken naar mensen die bereid zouden zijn om iets met de uiteindelijke conclusie te gaan doen. En tot slot meent hij dat er meer aandacht moet zijn voor de consequenties van iemands filosofie voor de verschillende spelers.

- Evers noemt de MIT als voorbeeld waar er wel een voortdurende relatie tussen praktijk en onderwijs is. Zo vertelt hij dat alle docenten hier nevenfunctie (of hoofdfunctie) in het bedrijfsleven hebben en dat de financiering van de MIT voor 70 tot 80% uit het bedrijfsleven komt en het dientengevolge als ware wetenschappelijke hypermarkt functioneert. Bedrijven staan te springen om hun financiële bijdrage te leveren en studenten zijn extra gemotiveerd omdat ze hopen op een stage bij het bedrijf van de docent. En wat betreft de objectiviteit is er volgens Evers geen probleem omdat bedrijven juist naar een universiteit komen om te voorkómen dat met oogkleppen op gekeken wordt.

- Evers meent daarbij dat er een overmaat aan aandacht voor publicatie en

onderzoeksprestaties is in het Nederlandse onderwijs en een ondermaat aan aandacht voor relatie met praktijk. Hij noemt de relatie overheid, bedrijfsleven, universiteiten in Nederland nog veel te krampachtig en constateert dat de bedrijven hier het meest gefrustreerd over zijn, met als tekenend voorbeeld de Shell, die haar mensen stimuleert om de universiteiten aan te doen met als doel om de universiteiten naar bedrijfsleven te brengen.

- Ook van de Hoef zegt het jammer te vinden dat het praktijkgebonden afstuderen veelal zo problematisch is. Ook hij meent dat een dergelijke samenwerking een meerwaarde voor de externe partij en de afstudeerder kan betekenen.

Er zijn echter ook een aantal recensenten die menen dat het leggen van een koppeling tussen afstudeerwerk en praktijk iets fundamenteel tegenstrijdigs is.

- Onder andere van Dansik meent dat het doel van studenten in opleiding, het verbreden van het eigen gedachtegoed, niet past bij het aanpakken van maatschappelijke vraagstukken. Hij stelt dat bij het afstuderen de kans om vrij na te denken en vooruitstrevende ontwerpen te maken leading moet zijn.

- Van Dansik voegt daar aan toe dat wanneer universiteiten meer maatschappelijke relevantie willen nastreven en de onderwerpen en de manier waarop daar aan gewerkt wordt willen sturen, zij dit

middels een postacademische opleiding moeten doen.

- Ook Luiten is van mening dat academische studenten niet moeten trachten de praktijk te gaan simuleren. Hij stelt dat simuleren geen goede didactische tactiek is en dat universiteiten hun eigen verantwoordelijkheid dragen in de praktijk. Hij meent dat met name het afstuderen de onafhankelijke, ambitieuze ontwerper moet stimuleren om nog eenmaal kritiek te uiten op de gevestigde orde en een interessant licht te laten schijnen op de praktijk.

- Wondolleck noemt de toenemende mate van gesponsorde, zeer nauw afgekaderde (afstudeer)onderzoeken financieel begrijpbaar maar zeker niet bevorderlijk voor de academische geest. Hij stelt dat in het verleden de grote ontdekkingen zijn gedaan door er volgens laboratoriumnormen driftig op los te experimenteren en toe te staan dat iets halverwege over de kop gaat. Het woord 'afstudeerlaboratorium' is volgens hem dan ook goed gekozen en de vrijheid van experimenteren moet daarbij vooral voorop blijven staan.

### **c. Ervaring met Onderwijs**

Tot slot is het dan uiteraard interessant om te weten wat de eigen ervaring met het onderwijs van de recensenten is. Diverse recensenten zeggen, ieder op hun eigen manier, in contact te komen met

(werk uit) het onderwijs.

- Löffler vertelt dat Judit Bax met haar voorwerk naar het RIKZ kwam, waarna besloten werd haar onderzoek in te passen in één van de thema's van het WINN.

- Luiten vertelt dat de provincie Utrecht vorig jaar prijsvragen heeft uitgeschreven voor de Limes, zodat het werk van jonge ontwerpers cq studenten als inspiratiebron, referentiekader of naslagwerk kan dienen bij het opstellen van het daadwerkelijke masterplan.

- Evers zegt veel in contact te komen met werk uit onderwijs, onder andere doordat hij les geeft op de Universiteit van Tilburg.

- Verhoeven zegt dat intellectuele input soms wel in de academische wereld wordt gezocht. Dit is vooral op het moment dat een impuls nodig is om ergens mee aan de slag te kunnen en gezocht wordt naar een algemene visie. In een wat later stadium beperken de contacten zich meestal tot internen en belanghebbenden.

- Wondolleck meent dat een stage veel meer is dan een maatschappelijke plicht en heeft volgens eigen zeggen het stagairschap en het afstudeerschap dan ook tot kunst verheven. Hij zegt nieuwe werknemers meestal vanuit een stage aan te nemen en vertelt regelmatig rapportages uit het onderwijs onder ogen te krijgen. Hij benadrukt de toenemende kwaliteit,

de mate van serieuzeheid en de waarde voor het bedrijfsleven ervan.

- De Ruitter merkt dat Stadshavens een aardige testsite is voor onderwijs en vertelt dat studenten met verschillende insteken regelmatig een referentiekader vinden in de Ontwikkelingsmaatschappij. Stadshavens krijgt op deze manier een constante input aan verfrissende ideeën, en is dan ook blij met deze ontwikkeling. Daarbij zijn er echter ook recensenten die aangeven deze contacten met het onderwijs, bewust of onbewust, niet te hebben of in beperkte mate.

- Van Dansik legt uit hoe de Vereniging Deltametropool overtuigingskracht tracht te bewerkstelligen, door doelen te stellen op een hoog abstractieniveau en deze uit te werken in termen van perspectieven. Die perspectieven worden dan geconcretiseerd en overtuigend door er ontwerpen bij te maken. De ontwerpssessies met voorgeformuleerde opdrachten die daarbij horen zijn al een aantal maal gedaan met studenten van de TUDelft. Volgens van Dansik moet het onderwijs er echter op gericht zijn om studenten zelf te leren hun vraagstelling te formuleren en daarom is dit wel bewust buiten het onderwijs om georganiseerd.

- Om dezelfde reden vertelt van Dansik dat zij bij de Vereniging Deltametropool dan ook geen stages en afstudeerplekken aanbieden. Hij meent daarbij dat je meer hebt aan mensen die direct na hun

studie komen om hier hun eerste werkervaring op te doen omdat de effectiviteit van een stage vooral bij de student ligt.

- Van de Hoef vertelt dat hij in het kader van het Programmabureau Groene Hart nog niet eerder in aanraking is gekomen met studentenwerk of in contact is geweest met universiteiten en kondigt aan dat hij het rapport van 'Veenpark Krimpenwaard' dan ook zeker gaat uitzetten binnen het programmabureau om te laten zien dat er mensen met vergelijkbare ideeën bezig zijn.

- Van de Hoef vertelt voor andere projecten wel regelmatig bij de universiteiten te komen, meestal voor het geven van gastcolleges. Hij ervaart dat kennisuitwisseling in de andere richting, in de vorm van afstudeerstages, over het algemeen vrij lastig is. Dit komt volgens hem omdat, op het moment dat het onderwerp wordt toegespitst op het bedrijf, de academische begeleiders vaak gaan tegensputteren. Hij geeft aan dat een dergelijke toespitsing nodig is omdat het vaak heftige processen betreft en er wel wat moet terugkomen.

- Willems vertelt dat Vestia niet veel met stages of afstudeerplekken werkt, omdat het niet goed binnen de bedrijfsstructuur past.

## Concluderend

Hoewel deze uitsnede van het stedenbouwkundig afstudeerwerk en de opinies van critici uiteraard te dun is om scherpe conclusies te formuleren, lijken er wel een aantal algemeenheden uit te halen. Allereerst lijken studenten met hun afstudeeronderzoeken graag in te willen haken op de actuele vraagstukken uit de ruimtelijke planningspraktijk. Dit wil echter niet in alle gevallen zeggen dat de onderzoeken ook uit draaien op zeer vernieuwend te noemen resultaten en conclusies.

Gevraagd naar de waarde die de plannen voor de praktijk kunnen hebben komen er een aantal punten aan het licht waarmee de afstudeeronderzoeken zich wat verwijderen van de realiteit. Allereerst blijkt vaak het bestuurlijke aspect slechts gedeeltelijk of geheel niet te zijn behandeld. Verder wordt hier en daar wat weinig precies omgesprongen met formuleringen, ruimtelijke en economische feiten of maatschappelijke fenomenen en wordt soms vergeten om bepaalde uitspraken wat te relativieren. Hierdoor zal het voor een aantal plannen lastig worden om voldoende draagvlak te genereren en ontbreekt het soms aan slagkracht.

Gevraagd naar de meerwaarde van academische afstudeerprojecten herkennen nagenoeg alle benaderde recensenten echter wel zeker een bepaalde vorm van toepasbaarheid in de ruimtelijke plan-

ningspraktijk, al weerklinkt hier en daar ook de veronderstelling dat studenten in principe niet in staat zijn om een probleem zo te formuleren dat het maatschappelijke relevantie heeft en ook gerealiseerd kan worden. De waarde die de recensenten herkennen in de projecten uit zich onder andere in het verkennen van mogelijkheden, het concretiseren en verhelderen van concepten, het opstarten en sturen van discussies, het neerleggen van verfrissende ideeën en het vooruitblikken naar wat er nog gaat komen.

Wat betreft de vraag of het echter wel wenselijk is dat er een hechte relatie bestaat of ontstaat tussen het bedrijfsleven en het universitaire onderwijs, lijken de meningen het sterkst uiteen te liggen. Er komen sterke argumenten naar voren vóór het oversteken van de grens naar het bedrijfsleven door universiteiten, om onder andere te zorgen dat afstudeerwerk veel meer waarde krijgt voor het bedrijfsleven. Niet minder overtuigend zijn echter de betogen die het fundamenteel tegenstrijdige karakter van (af)studeerdoeleinden, het verbreden van het eigen gedachtegoed, en praktijkdoelen, het aanpakken van maatschappelijke problemen, belichten.

Dit verzamelwerk lijkt hiermee een topje van de ijsberg te onthullen, in de interessante en veelzijdige discussie over de relatie onderwijs – praktijk.



# Colofon

## 11 ontwerpen voor de delta

Serie: Studio-Urbanism 01

ISBN-10: 90-78469-01-3

ISBN-13: 978-90-78469-01-8

Techne Press, Amsterdam, 2006

www.technepress.nl

## Samenstelling en redactie:

ir. R.G.P. van den Berg

ir. M.G. van Leeuwen

prof. ir. J.M. Schrijnen

## Vormgeving:

ir. M.G. van Leeuwen

## Assistentie:

C.J. Elissen

## Omslagontwerp:

ir. R.G.P. van den Berg

## Illustraties

Alle illustraties zijn door studenten van het betreffende project gemaakt en aangeleverd, behalve foto's op:

pag.4, 124, 135 door:

Zandbelt&vandenBerg

pag.7, 9 door:

AVS Faculteit Bouwkunde, TU Delft

## Reflecties:

### ir. Petra Damsma

(adviseur Ruimte en Water RIKZ)

### prof. ir Donald van Dansik

(agent Vereniging Deltametropool)

### mr. Frans Evers

(oud-hoofddirecteur Vereniging Natuurmonumenten)

### ir. Guus van de Hoef

(programmadiirecteur Groene Hart)

### ir. Moniek Löffler

(adviseur RIKZ)

### prof. ir. Eric Luiten

(projectleider Panorama Krayenhof)

### dr. Jan Mulder

(kustmorfoloog RIKZ)

### drs. Ton Nelissen

(voorzitter werkgroep Olympische Spelen 2028)

### ir. Fred de Ruiter

(directeur Ontwikkelingsmij. Stadshavens Rotterdam)

### ir. Twan Verhoeven

(adviseur Verkeer en Vervoer PZH),

### ir. Peter Willems

(projectleider wijkbeleid Vestia Rotterdam Feijenoord),

### mr. Roland Wodolleck

(directeur Rotterdam Airport)

## Met dank aan:

ir. J.H. Bax

ir. G.Coleman (mba)

ir. P. Bron

ir. H. Dijk

ir. D.A. Eggink

ir. B. Hocks

ir. M.L.K. Huijsmans

Prof. dr. ir. V.J.Meyer

ir. B.P.A. Schrijnen

ir. A.C. van der Straaten

ir. R.J. Ummels

ir. J.W. de Waard

ir. E.J. Wierenga

Dit boek is verschenen in opdracht van:

## Leerstoel Stad & Regio

Afdeling Urbanism

Faculteit Bouwkunde

Technische Universiteit Delft

Berlageweg 1, 2628 CR Delft

www.bk.tudelft.nl



Delft University of Technology

Informatie over afstudeerlaboratorium

Delta Design:

r.g.p.vandenberg@bk.tudelft.nl