



Stadsrand randgeval?



Een onderzoek naar ruimtelijke kwaliteit in stadsrandzones

Cor van Tilburg
Id-code 1521984

7 juni 2010





Afb. 1 Stadsrandzone Leiderdorp





Voorwoord

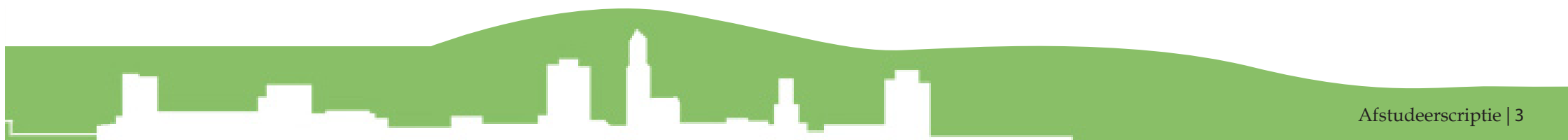
Voor u ligt het afstudeerdocument van Cor van Tilburg. Hiermee sluit ik mijn vierjarige studie Ruimtelijke Ordening & Planologie aan de Hogeschool Utrecht af. Vanaf februari 2010 heb ik bij Grontmij gewerkt aan dit onderzoek. Het doel van dit afstudeeronderzoek was het onderzoeken van mogelijkheden tot verhoging van de ruimtelijke kwaliteit in stadsrandzones.

Na het afbakenen van de opdracht bleek de uitwerking een omvangrijke opgave, die mij soms toch wel wat 'hoofdbrekers' heeft gekost. Een in verhouding grote inventarisatie heeft er voor gezorgd, dat de hoofd-en deelvragen beantwoord konden worden aan de hand van een drietal casussen. Doordat de problematiek in de stadsranden in relatie tot het begrip ruimtelijke kwaliteit een actueel onderwerp is, heb ik de uitwerking van deze afstudeeropdracht als interessant en leerzaam ervaren. Gedurende dit project waren er uiteraard wel wat 'hobbels' te nemen, maar in overleg met mijn begeleiders is dit gelukt. Uiteindelijk heb ik het onderzoek naar mijn mening tot een goed einde gebracht, met een waardevol resultaat. Door middel van dit voorwoord wil ik een aantal mensen hartelijk bedanken voor hun

medewerking en steun. Allereerst de leden van mijn afstudeercommissie voor de steun en sturing die zij me hebben gegeven tijdens mijn afstuderen. Sil Bruijsten en Jeroen van den Burg voor hun goede begeleiding in het proces naar het eindresultaat en hun inhoudelijke feedback. Ook wil ik Grontmij bedanken voor de mogelijkheid om af te kunnen studeren bij een bedrijf. In het bijzonder bedank ik dhr. Bart Dercksen voor de dagelijkse begeleiding en feedback. Maar vooral ook voor de tijd die hij iedere keer weer voor me vrij maakte. Dit was voor mij erg waardevol in de continuïteit van het proces. Tevens dank ik mijn collega's van het team Mileu en Ruimte, Richard Jonker voor zijn begeleiding in het proces, Willy-Janne Verlaan en Karin Smith voor het nakijken van mijn stukken, tips, adviezen en gezelligheid en Klaas Bakker voor zijn tips bij het werken met GIS.

Mijn pa en ma dank ik voor hun steun tijdens mijn afstudeerperiode. Ook John Broer, Johan Tol, Pieter Moerman, Arno Rodenburg voor het beschikbaar stellen van beeldmateriaal en tips: dit is wat ik er van gemaakt heb!

'Haec autem ita fieri debent, ut habeatur ratio firmitatis, utilitatis, venustatis'
De kwaliteit van een bouwwerk is de samenhang tussen gebruikskwaliteit, schoonheid en degelijkheid
Marcus Vitruvius Pollio (± 85 tot 20 v. Chr.)



Samenvatting

Dit afstudeeronderzoek is verricht in het kader van mijn afstuderen aan de opleiding Ruimtelijke Ordening & Planologie van de Hogeschool Utrecht. Het hoofddoel is het onderzoeken van mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit in stadsrandzones te verhogen.

Door de toename aan woon- en werkgebieden en de toenemende behoefte aan recreatie zijn verschillende functies in de stadsrandzone terecht gekomen. In tegenstelling tot geordende stadsrandzones zijn er ook verrommelde stadsrandzones met verouderde gebouwen en een doorsneden stadsrand door infrastructuur. Voor het kunnen benoemen van oplossingen voor (verrommelde) stadsranden heeft een analyse plaatsgevonden van de stadsrandzones in relatie tot de ruimtelijke kwaliteit. In deze analyse zijn de belangrijkste functies van de stadsrandzone uitgewerkt (wonen, bedrijvigheid, infrastructuur, detailhandel, recreatie en natuur&landbouw). Ook is een toekomstbeeld gegeven over hoe deze functies zich de komende jaren gaan ontwikkelen in de stadsrandzones. De functies op zichzelf vormen geen problemen in de stadsranden. De vermenging, versnippering, veroudering en verspreiding van deze functies kunnen de ruimtelijke kwaliteit verlagen.

Voor dit afstudeeronderzoek is aan de hand van onderzochte literatuur de volgende definitie gekozen: 'Het gebied dat direct grenst aan de bestaande stad. De stadsrandzone ligt als een schil om de stad heen en volgt de grillige structuur van de stad. De breedte van deze zone is afhankelijk van de grootte van het stedelijk gebied. Hoe groter het stedelijk gebied des te groter de stadsrandzone, dit met een maximale breedte van twee kilometer'. Door middel van een formule van het Planbureau voor de Leefomgeving is de breedte van de stadsrandzone bepaald worden. Na deze bepaling is een drietal bestaande stadsrandzones geanalyseerd.

Door uitsplitsingen te maken naar de onderdelen belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde is vervolgens het thema ruimtelijke kwaliteit concreter gemaakt. Door middel van de matrix van Habiforum en de bijbehorende analyse zijn elementen benoemd die van invloed kunnen zijn op de ruimtelijke kwaliteit van de stadsrandzone:

- al dan niet optredende verpaupering;
- al dan niet aanwezige zichtlocaties;
- al dan niet aanwezigheid van ecologie/ natuur en landschappelijke waarden;
- al dan niet aanwezige invloed van infrastructuurle werken;
- al dan niet aanwezige bereikbaarheid vanuit stedelijk naar landelijk gebied;
- al dan niet aanwezige invloed van grote gebouwen en objecten;
- al dan niet optredende verdichting van gebieden;
- al dan niet optredende verrommeling in de stadsrandzone;
- al dan niet aanwezige cultuurhistorische en landschappelijke waarden;
- al dan niet aanwezige barrières in de stadsrandzone.

De matrix en deze elementen kunnen de ruimtelijke kwaliteit van een bestaande stadsrandzone overzichtelijk weergeven. Hierbij kan door middel van (+) en (-) een positieve en negatieve waarde worden gegeven aan de elementen. Waarna het mogelijk is om de ruimtelijke kwaliteit te verhogen of versterken.

Het beleid van het rijk en de provincie bevat nauwelijks aanknopingspunten die relevant zijn voor ruimtelijke kwaliteit en/of stadsrandzones. Het onderzochte financieel instrumentarium kan subsidies verstrekken bij herstructurering van projecten in stadsrandzones. Het sturend beleid van overheden op ontwikkelingen in de stadsrandzone is niet zichtbaar genoeg en bevat geen concrete uitwerking.

Aan de hand van deze analyse is er een casus opgesteld van een drietal verschillende stadsrandzones. Te weten een grote stad, middelgrote stad en een kleine stad. Door middel van veldwerk is de ruimtelijke kwaliteit van deze gebieden geanalyseerd en overzichtelijk gemaakt. Aan de hand van deze analyse zijn oplossingsrichtingen gegeven die de ruimtelijke kwaliteit kunnen verhogen. Bovendien zijn er door middel van de casussen algemene typen stadsrandzones geanalyseerd en verder uitgewerkt. Deze types zijn algemeen toepasbaar en kunnen universeel gebruikt worden bij het typeren van stadsranden. Deze typen zijn:

- Type 1: Stadsrand met restgebieden tussen infrastructuur
- Type 2a: Scherpe stadsrand
- Type 2b: Gerafelde stadsrand
- Type 3a: Stadsrand met geleidelijke overgang
- Type 3b: Stadsrand met geleidelijke overgang tussen twee stedelijke kernen
- Type 4: Stadsrand in landelijk gebied

Door deze concrete typering van stadsrandzones is het mogelijk om in de toekomst sturend beleid te voeren op stadsrandzones. Vastlegging van wat wel en niet is toegestaan in een stadsrandzone kan door middel van een visie (structuurvisie, bestemmingsplan). Ook zijn door dit afstudeeronderzoek andere mogelijkheden gevonden die de ruimtelijke kwaliteit kunnen verhogen.

1. Het creëren een hoogstedelijk milieu;
2. Inpakken van gebieden met een mindere kwaliteit;
3. Weghalen van mindere kwaliteit en het creëren van bufferzones;
4. Meervoudig ruimtegebruik;
5. Kwaliteit toevoegen, architectuur bebouwde omgeving;
6. Verbreken van barrières (recreatieve routes van stad naar land);
7. Zichtlocaties creëren;
8. Bufferfunctie / ecologische verbindingszone;
9. Investeren in bestaande stad;
10. Ruimtereservering voor functies;
11. Financieel instrumentarium (subsidie voor stadsrandzones).

Inhoudsopgave

Voorwoord	3	4. Beleid & financieel instrumentarium	20
Samenvatting	4		
Inhoudsopgave	5	5. Soorten Stadsranden	22
1. Inleiding	6	5.1 Typen stadsrandzones	22
1.1 Aanleiding	6	5.2 Type 1: Stadsrand met restgebieden tussen infrastructuur	22
1.2 Probleemstelling	6	5.3 Type 2a: Scherpe stadsrandzone	24
1.3 Doelstelling	6	5.4 Type 2b: Gerafelde stadsrandzone	26
1.4 Hoofd en deelvragen	6	5.5 Type 3a: Stadsrand met een geleidelijke overgang	28
1.5 Werkwijze	7	5.6 Type 3b: Stadsrand met geleidelijke overgang tussen 2 stedelijke kernen	30
1.6 Leeswijzer	7	5.7 Type 4: Stadsrand in landelijk gebied	32
2. Stadsrandzones	8	6. Casussen drie stadsrandzones	34
2.1 Inleiding	8	6.1 Inleiding	34
2.2 De stadsrandzone	9	6.2 Casus 1 - grote stad: Rotterdam Noord	35
2.3 Functies van stadsrandzones	11	6.3 Case 2 - middelgrote stad: Alphen aan den Rijn	38
2.4 Ontwikkelingen in de stadsrandzone	12	6.4 Case 3 - kleine stad: Leiderdorp (Oude Rijnzone)	41
2.5 Verschuivende stadsrandzones en verwachte bevolgingskrimp	14	7. Conclusie en aanbevelingen onderzoek	44
2.6 Conclusie	15	7.1 Algemeen	44
3. Ruimtelijke Kwaliteit	16	7.2 Bepaling ruimtelijke kwaliteit stadsrandzone	44
3.1 Inleiding	16	7.3 Sturend beleid voor stadsranden	44
3.2 Geschiedenis	16	7.4 Oplossingsrichtingen voor ruimtelijke kwaliteit in stadsrandzone	45
3.3 Het begrip ruimtelijke kwaliteit	16	7.5 Kanttekeningen bij matrix en bepaling stadsrandzone	46
3.4 Conceptualisering van Ruimtelijke kwaliteit in ruimtelijke plannen	18	8. Bronvermelding	48
3.5 Relatie Ruimtelijke kwaliteit met stadsrandzones	19		

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor dit afstudeeronderwerp zijn de ruimtelijke ontwikkelingen in de stadsrandzones. Het stedelijke gebied krijgt een steeds hoger ruimtegebruik waardoor het realiseren van nieuwe woon- en werklocaties in de steden niet meer wenselijk en veelal ook niet mogelijk is. Hierdoor komen deze uitbreidingslocaties al snel aan de randen van de steden terecht. Als gevolg van deze ontwikkelingen is op vele plaatsen de overgang tussen landelijk gebied (groen) en stedelijk gebied (rood) onder ruimtelijke druk komen te staan. Functiemenging tussen bedrijvigheid, wonen, recreatie, landbouw komt veel voor in deze gebieden. Deze functies kunnen tegenstrijdig zijn, waardoor er verrommeling in het landschap kan optreden. Om deze veelal negatieve ontwikkeling ten goede te keren, heb ik in het kader van dit afstudeeronderwerp me verdiept in de problematiek van stadsrandzones en mogelijke oplossingen daartoe. Gelet op de eisen die aan een afstudeeronderzoek worden gesteld, is dit onderzoek in het Plan van Aanpak ingekaderd. Zo heb ik na een verkenning van het theoretisch kader met betrekking tot het begrip stadsrandzones me specifiek gericht op een drietal stadsranden in de provincie Zuid-Holland. Aan de hand hiervan heb ik een algemene typologie van stadsrandzones opgesteld dat universeel toepasbaar is en handvatten kan geven om sturend beleid te formuleren voor stadsrandzones.

Deze afstudeerscriptie heb ik geschreven bij Grontmij. Grontmij is een advies- en ingenieursbureau dat oorspronkelijk opgericht is met als doelstelling: het verbeteren en ontginning van gronden voor landbouw en inrichting van landelijk gebied. In de laatste 25 jaar is deze missie echter verder ontwikkeld en verbreed. Grontmij wil plannen ontwerpen voor de toekomst met daarin een hoge waarde voor duurzaamheid, kwaliteit en een goede leefomgeving. Toekomst staat bij Grontmij hoog in het vaandel. Grontmij wil de beste lokale dienstverlener zijn voor ontwerp, advisering, management en engineering in de sectoren milieu en ruimte, water, energie, bouw, industrie en infrastructuur.

Het uitgangspunt bij de start van dit onderzoek waren verschillende (beschikbare) beleidstukken die gerelateerd zijn aan de ruimtelijke kwaliteit in stadsrandzones. Door het bestuderen van vakliteratuur is het thema ruimtelijke kwaliteit geanalyseerd. Voor aanvang van het onderzoek heb ik in samenwerking met mijn begeleiders van de Hogeschool Utrecht en Grontmij een probleemstelling en doelstelling geformuleerd. Deze dienden als uitgangspunt voor dit onderzoek.

1.2 Probleemstelling

In het contrast met stadsrandzones die geordend zijn gepland, zijn ook stadsrandzones waar de ruimtelijke inrichting vaak te wensen over laat. In deze stadsrandzones zijn veelal goedkope restfuncties (autosloperijen, gemeentewerven en volkstuinen) terecht gekomen die niet zijn ingepast in het gebied. Deze goedkope functies leveren weinig winst waardoor er geen geld is voor een goede landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing. Deze ontwikkelingen kunnen ervoor zorgen dat de ruimtelijke kwaliteit in deze gebieden vermindert. Dit biedt kansen voor het herstructureren van deze locaties waarbij ook de ruimtelijke kwaliteit kan worden verbeterd.

1.3 Doelstelling

Het analyseren van de huidige problematiek in de stadsrandzones en het onderzoeken van mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit van de stadsrandzones in de toekomst te verhogen. Hierbij wordt een casusstudie van een drietal stadsrandzones verricht, op basis waarvan een algemene typologie van stadsrandzones wordt geformuleerd.

1.4 Hoofdvraag en deelvragen

Gezien de aard en omvang van het begrip stadsrand in relatie tot ruimtelijke kwaliteit is de volgende hoofdvraag met deelvragen opgesteld.

Hoofdvraag:

Welke elementen bepalen de ruimtelijke kwaliteit in de stadsrandzone? Wat is de relatie met het beleid en op welke wijze kan (door middel van sturend beleid) de ruimtelijke kwaliteit in stadsrandzones worden verbeterd?

Voor het kunnen beantwoorden van deze hoofdvraag zijn de volgende deelvragen geformuleerd.



Afb. 2 Stadsrandzone Alkmaar

Deelvragen:

1. Aan de hand van welke elementen is de stadsrandzone te omschrijven? Welke functies zijn er te vinden in de stadsrandzones? Wat zijn de ontwikkelingen en wat is de toekomst van de stadsrandzones?
2. Hoe is de ruimtelijke kwaliteit in stadsrandzones te omschrijven? Hoe kan het thema ruimtelijke kwaliteit worden toegepast in probleemrijke stadsrandzones?
3. Welk relevant beleid stuurt op het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in stadsrandzones in Zuid-Holland? Op welke wijze kan dit beleid verbeterd worden ten aanzien van de sturing op ruimtelijke kwaliteit in stadsrandzones?
4. Op welke wijze kunnen stadsrandzones getypeerd worden? Zijn er algemene principes te onderscheiden die toepasbaar zijn om andere stadsranden te kunnen beoordelen, op basis waarvan oplossingen kunnen worden geformuleerd?
5. Op welke wijze worden de stadsranden benut, en hoe is de ruimtelijke kwaliteit daarin aan te geven? Dit aan de hand van een drietal casussen.
6. Welke lessen en aanbevelingen zijn er uit het afstudeeronderzoek te trekken?

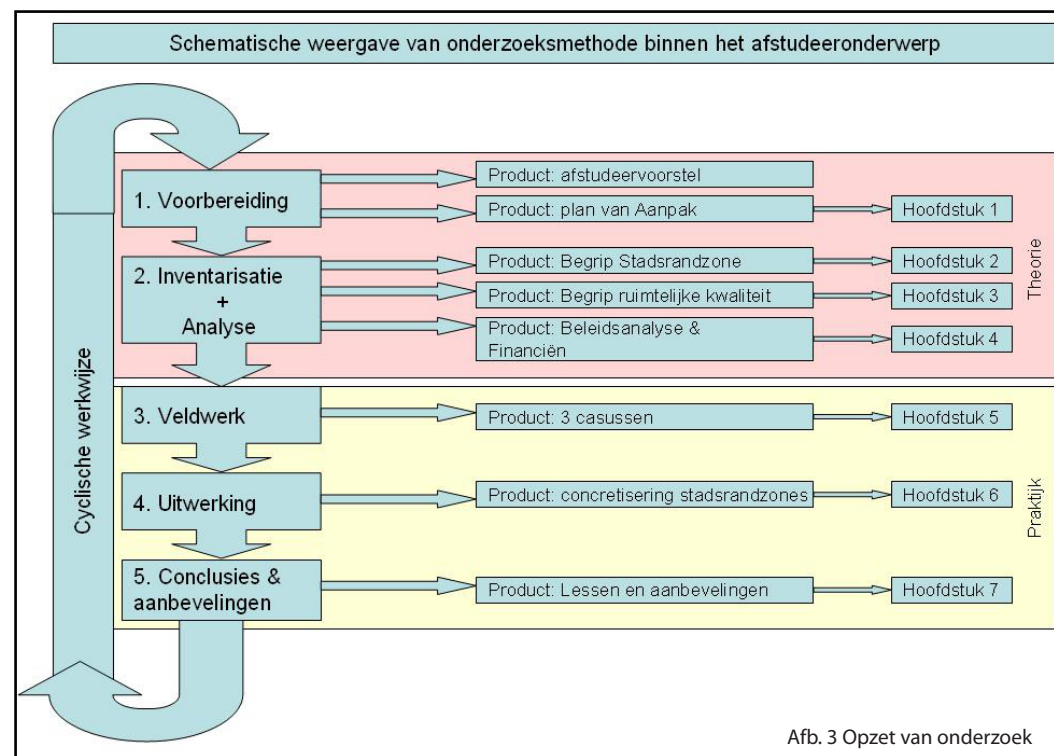
1.5 Werkwijze

In afbeelding 3 is de werkwijze van de afstudeeropdracht schematisch weergegeven. De opdracht is gesplitst in een vijftal onderdelen. In de voorbereidingsfase(1) is een Plan van Aanpak (zie bijlage 4) geschreven. Vervolgens is in de inventarisatie- en analysefase(2) de ruimtelijke kwaliteit van stadsrandzones in beeld gebracht. Daarbij zijn ook het beleid en het financieel instrumentarium van de provincie Zuid- Holland inzichtelijk gemaakt. Daarna is er veldwerk(3) verricht in een drietal stadsrandzones. Aan de hand van het veldwerk en de verrichte analyse is een viertal typen stadsrandzones uitgewerkt(4) die algemeen toepasbaar zijn. Over dit geheel zijn conclusies en aanbevelingen(5) geformuleerd.

De begeleiders van Grontmij en de Hogeschool Utrecht hebben na elke fase feedback gegeven, waarna het onderzoek is verfijnd. Door deze cyclische werkwijze is het einddoel bereikt. Deze afstudeerscriptie is na oplevering aan de Hogeschool Utrecht gepresenteerd en verdedigd.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt de opzet van de scriptie overzichtelijk weergegeven. Hoofdstuk 2 geeft de inventarisatie en analyse weer van de stadsrandzone in zijn algemeenheid. Vervolgens is in hoofdstuk 3 het thema ruimtelijke kwaliteit uiteengezet. Hoofdstuk 4 geeft een duidelijk beeld van het relevante beleid voor de stadsrandzones en ruimtelijke kwaliteit. Ook wordt in dit hoofdstuk het financieel instrumentarium van het rijk en de provincie Zuid-Holland voor stadsrandzones onderzocht. Aan de hand van het hier bovenstaande is in hoofdstuk 6 een casus ontwikkeld voor een drietal stadsrandzones, waarin de ruimtelijke kwaliteit van de stadsrandzone wordt aangegeven. In hoofdstuk 5 worden de stadsrandzones getypeerd waarna ze toepasbaar zijn voor stadsrandzones in het algemeen. In hoofdstuk 7 worden conclusies getrokken en aanbevelingen gegeven. Indien er een bronvermelding aanwezig is wordt deze aangegeven met (cijfer*). Hierbij wordt verwezen naar hoofdstuk 8: Bronvermelding.



Afb. 3 Opzet van onderzoek

2. Stadsrandzone

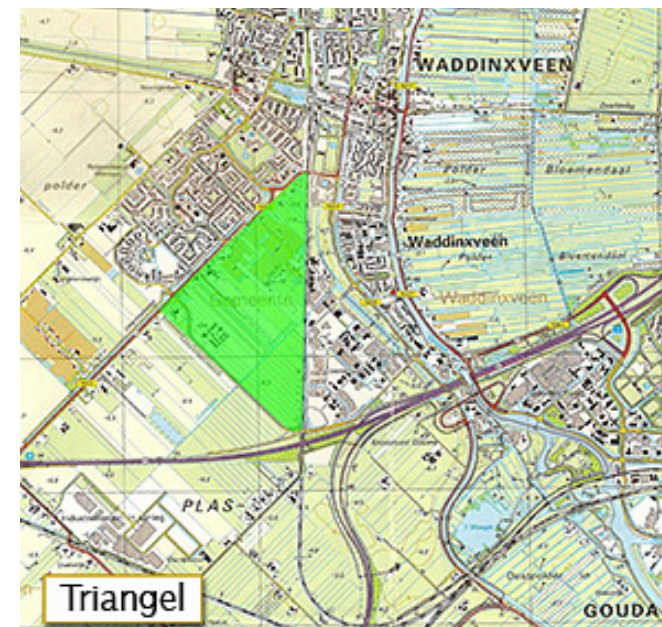
2.1 Inleiding

In de middeleeuwen kregen dorpen van het Graafschap Holland (nu Zuid-Holland en Noord-Holland) voor het eerst stadsrechten toegekend. Door deze zogeheten privileges mochten dorpen een stadsmuur bouwen ter bescherming van de burgers tegen aanvallen van buitenaf. In principe zijn hiermee de eerste steden en stadsranden in de geschiedenis ontstaan. De boerderijen buiten de stadsrand lagen in het landelijk gebied. Deze situatie heeft lang bestaan totdat tijdens de industriële revolutie (rond 1850) de bevolking explosief steeg. De economisch activiteiten in de steden zorgden ervoor dat mensen van het platteland naar de steden kwamen om zo meer inkomsten te vergaren. De steden raakten hierdoor voller en de ruimte in de steden werd schaarser. De druk op de ruimte werd zo hoog dat in 1901 de woningwet werd aangenomen. Hierin zijn eisen gesteld aan de leef/woonomgeving van de mens. Na de Tweede Wereldoorlog heeft het landelijke en stedelijke ruimtegebruik in Nederland een grote verandering ondergaan. Een van de hoofdoorzaken hiervan is de wederopbouw van Nederland en de toename van de totale bevolking. Uit gegevens van het Centraal Bureau Statistiek(1*) blijkt dat de bevolking in 2009 met 44% is gestegen ten opzichte van 1960 (zie afbeelding 5). De afname van het aantal inwoners per woning, de toename van de bevolking en de toename in welvaart heeft zijn uitwerking op het ruimtegebruik in Nederland. Meer woningen moesten gerealiseerd worden om voldoende woonruimte aan te kunnen bieden. Doordat ruimte een schaarse was in steden, was binnenstedelijk bouwen niet meer mogelijk of gewenst. Hierdoor zijn nieuwbouwlocaties zowel op grotere afstand (groei-kernen), als aan de randen van steden gerealiseerd. Een actueel voorbeeld hiervan is de nieuwe wijk Triangel (2*) die aan de kern Waddinxveen zal worden toegevoegd (zie afbeelding 4). Een gevolg van deze ontwikkelingen is dat de stadsrandzone in de richting van het landelijk gebied verschuift. Ook grote woningbouwlocaties als Leidsche Rijn, Rotterdam Nesseland en Amersfoort Vathorst hebben de stadsrandzone doen verschuiven. Doordat hierbij een goed stedenbouwkundig ontwerp is gehanteerd, zijn deze stadsrandzones in veel gevallen duidelijk en is ruimtelijke kwaliteit aanwezig. Ook zijn er stadsrandzones die door de verschuiving van de stadsrand ongeordend en ongepland zijn gebleven. Goedkope restfuncties zoals autosloperijen en gemeentewerven konden in deze zones terecht komen, waardoor de ruimtelijke kwaliteit in deze gebieden is verminderd.

De toenemende bevolking heeft niet alleen behoefte aan nieuwe woonlocaties maar ook aan nieuwe werklocaties. Op afbeelding 6 is af te lezen dat in de periode van 1996 tot 2006 een toename is van 26% aan bedrijventerreinen(3*). Doordat de steden al een hoge ruimtelijke dichtheid hebben, is het niet mogelijk om grote bedrijven en kantorenlocatie binnenstedelijk te realiseren. Ook is het niet mogelijk of wenselijk om bedrijven met een hindercirkel in de stad te vestigen. Om deze redenen zijn bedrijven aan de randen van de steden en dorpen gerealiseerd. Deze bedrijven kunnen door hun 'blokkendozen uitstraling' en/of opslag van materialen de ruimtelijke kwaliteit van de stadsrandzone negatief beïnvloeden.

Onderwerpen ↗	Perioden ↗	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2009
Bevolking op 1 januari	x 1 000	5 104	5 858	6 754	7 825	8 834	10 027	11 417	12 958	14 091	14 893	15 864	16 486
		2 521	2 899	3 352	3 886	4 408	4 998	5 686	6 465	6 994	7 358	7 846	8 156
		2 583	2 959	3 402	3 939	4 426	5 029	5 731	6 493	7 097	7 534	8 018	8 329

Afb. 5 Bevolkingsontwikkeling CBS



Afb. 4 Stedelijke uitbreiding te Waddinxveen

	Onderwerpen ↙	Bebouwd terrein	
		Totaal bebouwd terrein	Bedrijventerrein
Regio's ↗ ↗	Perioden ↗ ↗		
Nederland	1996	304 823	59 980
	2000	318 330	65 945
	2003	328 867	71 086
	2006	337 927	75 547
Zuid-Holland (PV)	1996	48 683	11 654
	2000	50 450	12 474
	2003	51 929	13 298
	2006	53 278	14 187

Afb. 6 Bodemgebruik Nederland CBS (cijfers in ha)

1. Bron: <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=37556&D1=044&D2=> (24 februari 2010)

2. Bron: www.waddinxveen.nl/index.php?simaction=content&mediummid (12 mei 2010)

3. Bron: <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?Dm=SLNL&PA=7062ned&DI=> (24 februari 2010)

De recreatiebehoeften van de mens zijn vanaf 1960 sterk veranderd. In de jaren '60 werd gerecreëerd op afstand van de stad zoals in Spaarnwoude en Twiske bij Amsterdam (afbeelding 7a). Doordat mensen meer vrije tijd kregen (afschaffing van zaterdag als werkdag) ontstond meer behoefte naar recreatiemogelijkheden. In de jaren '80 is het recreëren in de stad opgekomen. Vanaf 1990 zijn zowel indoor en outdoor recreatiemogelijkheden in de stad als aan de randen van de steden en dorpen ontwikkeld. De stadsrandzone is hierdoor ook een belangrijke vestigingsplaats voor recreatie geworden. Recreatie kan positieve en negatieve kwaliteiten aan de stadsrandzone toevoegen. Positief zijn fiets- en wandelpaden. Negatief zijn bijvoorbeeld de niet goed landschappelijk ingepaste sportvelden met lichtmasten zoals in Waddinxveen (zie afbeelding 9a). De toename van de woon- en werklocaties en de behoefte aan recreatie heeft er toe geleid dat de stadsrandzone een hogere ruimtelijke druk heeft verkregen. Deze ontwikkelingen kunnen invloed hebben op de ruimtelijke kwaliteit van de stadsrandzones(4*).

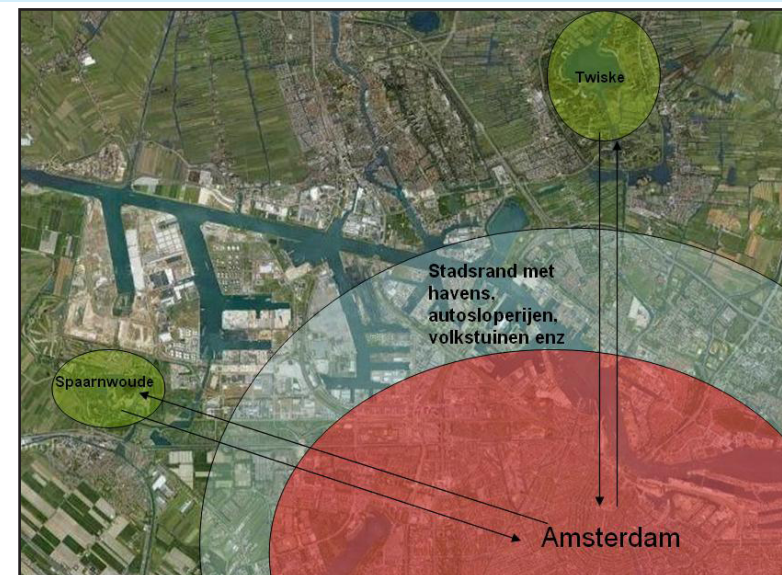
2.2 De stadsrandzone

2.2.1 De definitie van stadsrandzone

Om de huidige problemen in de stadsrandzone goed in beeld te krijgen, is het belangrijk om een duidelijke beschrijving van de stadsrandzones te hebben. In de jaren '70 van de vorige eeuw sprak de historicus Van der Woude over 'het gebied waarvoor de stad nog geen verantwoordelijkheid heeft genomen, maar waarin het platteland geen toekomst meer ziet'. Deze uitspraak is momenteel achterhaald, omdat in de afgelopen 40 jaar vele ruimtelijke ontwikkelingen plaats gevonden hebben die het denkbeeld van de jaren '70 niet meer onderschrijven.(5*)

Een korte definitie van de stadsrandzone is: de overgang van stad naar platteland. Deze omschrijving is globaal en kan per persoon verschillend worden opgevat. In het boek 'Dynamiek in een stadsrandzone' (1993) werd door Lucas en Van Oort (6*) deze definitie verder uitgewerkt. Zij maakten een onderverdeling van de stadsrandzone in stadsrand, stadsrandgebied en overgangszone. Verderop in dit boek wordt deze onderverdeling door van Lucas en Van Oort zelf afgewezen. De stadsrandzone volgt volgens hen zelden een duidelijke ring rondom een stedelijke kern en is de stadsrand per grootte van het stedelijk gebied verschillend, een grotere stad heeft een grotere stadsrandzone dan een kleinere stad. Ook heeft niet iedere stad te maken met deze drie zones. Ten noorden van Den Haag (Mariahoeve) is bijvoorbeeld geen stadsrandzone te vinden, maar een harde overgang van stedelijk naar landelijk gebied die wordt begrensd door infrastructuur (zie afbeelding 8).

Ondanks dat deze definitie niet kraakhelder is, is door het Planbureau voor de Leefomgeving (2009) verder ingegaan op deze definitie. Wel wijken zij op een aantal punten af. Ten eerste maken zij geen onderscheid meer tussen de deelgebieden in een stadsrandzone. Ten tweede worden ook de gebieden rondom de op- en afritten van een snelweg tot stadsrandzone gerekend(7*).



Afb. 7a Schematische weergave van recreatiebewegingen rond 1960 te Amsterdam



Afb. 8 Harde overgang tussen stedelijk en landelijk gebied Mariahoeve, Den Haag

4. - Bron: www.vastgoedmarkt.nl/nieuws/2009/11/12/Stadsranden-verstedelijken-steeds-sterker.html (24 februari 2010)
- Bron: www.wikipedia.org/wiki/geografie_van_recreatie_en_toerisme (23 maart 2010)
5. Bron: Planbureau voor de Leefomgeving, Verstedelijking in de stadsrandzone, Den Haag/Bilthoven 2009 (Blz. 29)
6. Bron: Dynamiek in een stadsrandzone, Peter Lucas & Guy van Oort, 1993
7. Bron: Planbureau voor de Leefomgeving, Verstedelijking in de stadsrandzone, Den Haag/Bilthoven 2009 (Blz. 32)



Afb. 9a Recreatie in stadsrandzone te Waddinxveen

Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving (2009) luidt de definitie voor een stadsrandzone:

Het gebied dat direct grenst aan de bestaande stad. De stadsrandzone ligt als een schil om de stad heen en volgt de grillige structuur van de stad. De breedte van deze zone is afhankelijk van de grootte van het stedelijk gebied. Hoe groter het stedelijk gebied des te groter de stadsrandzone, dit met een maximale breedte van twee kilometer(7).*

Onder stedelijk gebied wordt hier verstaan: *Het gebied waar men woont*. Recreatiegebieden en bedrijventerreinen worden hier uitgesloten.

2.2.2 Omvang van stadsrandzones

De omvang van de stadsrandzone is per stedelijk gebied verschillend. De binnengrens (kant aan het stedelijke gebied) laat zich gemakkelijk bepalen door de bebouwde kom, stadswallen of infrastructuur. De buitengrens is echter veel onoverzichtelijker. De vraag hierbij luidt: waar houdt het stedelijke gebied precies op en waar begint het landelijke gebied?

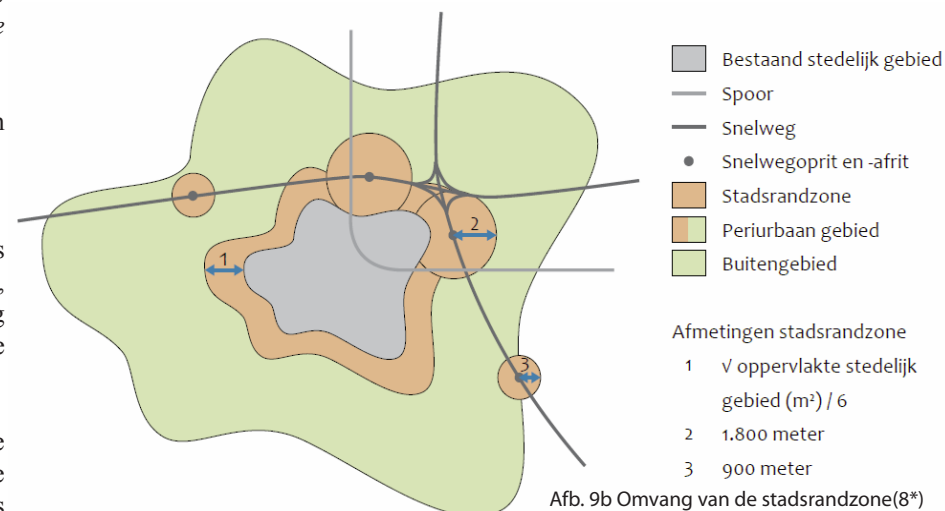
In de visie Verstedelijking in de stadsrandzone (2009), sluit het Planbureau voor de Leefomgeving aan op de concretisering van Lucas en Van Oort. De doorsnede van de stadsrandzone is niet overal gelijk maar kan worden berekend door de vierkante meters van het stedelijk gebied te bepalen. Door de vierkante meters in een formule te gebruiken

kan zo de doorsnede van de stadsrandzone bepaald worden. Deze formule is hoofdzakelijk bruikbaar voor het maken van analyses met het programma ArcGis. De formule (waarbij m = meters) luidt:

$$\text{Stadsrandzone (M)} = \sqrt{\text{oppervlakte stedelijk gebied (m}^2\text{)} / 6}$$

Voor stadsrandzones langs de op en afritten van snelwegen worden wel vaste maten gehanteerd. Hierin is een tweedeling te onderscheiden. Op afbeelding 9b worden deze maten schematisch weergegeven:

1. Op- en afritten van snelwegen binnen de stadsrandzone, of stedelijk gebied:
In deze zone wordt een benadering gezocht van vijf minuten reistijd, rekening houdend met de maximumsnelheid van het gebied. Dit resulteert zich in een cirkelzone met een straal van 1800 meter vanaf de op en afritten van de snelweg.
2. Op- en afritten in het landelijke gebied
In deze zone wordt er vanuit gegaan dat de invloed minder is dan de op- en afritten in stedelijk gebied. Deze gebieden liggen verder van het stedelijk gebied en hebben dus ook minder invloed op de gebruikswaarde van de mens. Deze zones hebben een cirkelzone met een straal van 900 meter vanaf het hart van de op en afrit van de snelweg.(8*)



8. Bron voor deze paragraaf: Planbureau voor de Leefomgeving, Verstedelijking in de stadsrandzone, Den Haag/Bilthoven 2009 (Blz. 31&32)



2.3 Functies van stadsrandzones

Er zijn vele functies die samenkomen in de stadsrandzone. Het is van belang om deze functies te herkennen omdat zij allen invloed hebben op de bereikbaarheid, leefbaarheid en kwaliteit van de stadsrandzone. Om een duidelijk beeld te krijgen zal in deze paragraaf hierop nader worden ingegaan.(9*)

Bedrijvigheid

Als gesproken wordt over het begrip bedrijvigheid wordt al snel gesproken over een 'typisch randstedelijk verschijnsel'. Hiervoor zijn diverse redenen aan te geven. Zoals eerder genoemd zijn er bedrijven die te maken hebben met bepaalde hindercirkels. Te denken hierbij valt aan geur-, geluid-, stof- en gevarencirkels. Deze bedrijven zijn niet gewenst in het stedelijk gebied en vinden om deze reden hun plek aan de randen van de steden. Ook zijn er bedrijven die de stadsrandzone als vestigingsplaats hebben gekozen voor zijn betere bereikbaarheid vanaf de snelweg en meer ruimte voor parkeren. Bovendien zijn deze locaties goedkoper in hun grondprijs. Hierdoor zijn er veel kantoren te vinden in de stadsrandzone.

Detailhandel

Bij de locatiekeuze voor detailhandel vallen de ontwikkelingen langs infrastructuur in de stadsrandzones al snel op. Een belangrijke oorzaak hiervan zijn de nieuwe bedrijfsconcepten die vanuit het buitenland komen aanwaaien. De zogenoemde megastores als Ikea zijn hier een goed voorbeeld van. Deze winkels (soms 6000 vierkante meter) kiezen graag voor een vestigingsplaats waar de bereikbaarheid voor zowel consument als leveranciers goed is. Ook bedrijven zoals tuincentra's en bouwmarkten die maatschappelijk niet gewenst zijn in het centrum van een binnenstad bevinden zich aan de rand van een stad. Zichtlocaties voor detailhandel aan infrastructuur zijn hier, net als bij bedrijvigheid, een zeer belangrijke vorm van reclame maken.

Wonen

Door het Vinex-beleid van de jaren 90 van de vorige eeuw zijn er veel woningen in de stadsrandzone gerealiseerd. De grote vraag vanuit het Vinex beleid van 835.000 woningen kan niet binnenstedelijk worden opgelost. Ruim 285.000 van deze woningen zijn in de periode 1995 tot 2005 gerealiseerd op verschillende uitleglocaties zoals Leidsche Rijn, Amersfoort Vathorst en Amsterdam IJburg. Deze woningopgave lag voor 66 procent in de

Randstad. Ook deze locaties zijn zo dicht mogelijk bij hoofdinfrastructuur gerealiseerd. Volgens Ritsema van Eck en Farjon (2008) ligt ongeveer de helft van de in de periode 2000-2005 gebouwde woningen binnen 2.500 meter van een snelwegafrit. Cijfers van het Planbureau voor de Leefomgeving(7*) tonen aan dat er tussen 1996 en 2003 in stadsrandzones per vierkante kilometer ruim vijf keer zoveel woonoppervlakte gerealiseerd is als in het stedelijke gebied en bijna veertien keer zoveel als in het buitengebied. Hieruit is op te maken dat wonen in de stadsrandzone sterk in opmars is, waardoor de stadsrandzone verschuift.

Recreatie

Ook indoor recreatie mogelijkheden zijn in de stadsrandzone ontwikkeld. Te denken hierbij valt aan kartcentra's, sportscholen, megabioscopen en skihalles. Deze vormen van recreatie vereisen veel ruimte en worden hierdoor hoofdzakelijk aan de randen van de steden gerealiseerd. Een goed voorbeeld hiervan is Snowworld in Zoetermeer (afbeelding 10). Op de afbeelding is goed te zien wat een ruimtebeslag recreatie kan innemen en hoe het de stadsrandzone van Zoetermeer beïnvloed. Een andere vorm van recreatief ruimtegebruik is de ontspanning in het groen. Hier kunnen restaurants, maneges, sportvelden, golfbanen enz. invloed hebben op het beeld van de stadsrandzone.



Afb. 10 Invloed van indoorrecreatie (skihal Snowworld) op de stadsrand te Zoetermeer

9. Bron voor deze paragraaf: Planbureau voor de Leefomgeving, Verstedelijking in de stadsrandzone, Den Haag/Bilthoven 2009 (Blz. 40-47)

Infrastructuur

In de stadsrandzone ligt de belangrijkste infrastructuur. Rijkswegen en/of spoor- en waterwegen bepaalden in vroegere tijden de strategische ligging van de stad. Door de uitbreiding van steden kunnen deze een barrière vormen tussen het stedelijke en landelijk gebied. In sommige situaties is al over deze barrière heen de stad uitgebreid. In de gebieden die omringd zijn door infrastructuur werkt de infrastructuur als een sterke rem op de ontwikkeling van stadsrandzones. Deze gebieden waar slechts weinig uitbreidingsmogelijkheden zijn, worden gebruikt voor functies als volkstuinjes, opslagruimten (caravans, bouwmaterialen, autosloperijen en gemeentewerven), sportvelden en extensieve vormen van recreatie(10*).

Landbouw

Al de hier voor beschreven ontwikkelingen die in de stadsrandzone plaats vinden gaan ten koste van het landelijk gebied (landbouwgronden en natuur). Op afbeelding 10 is duidelijk te zien dat de landgronden stukje bij beetje aangetast en versnipperd worden. De agrarische sector zelf verandert ook. Boeren leggen zich meer toe op alternatieven zoals zorgboerderij, caravanstallingen en opslagruimtes. Boerderijen worden getransformeerd tot kantoor met woning. Deze ontwikkeling wordt goed geïllustreerd in het boek: 'Hoe god verdween uit Jorwerd' van Geert Mak. Deze functieverandering heeft invloed op de zichtbare uitstraling van het landschap.

De functies die aanwezig zijn in de stadsrandzone vormen op zichzelf nauwelijks problemen in de stadsrandzones. Zij worden pas problematisch als op een slechte wijze vermenging optreedt in de stadsrandzone. De gebiedseisen zijn voor iedere functie verschillend. Indien door vermenging van functies de eisen voor een gebied niet voldoende naar voren komen, kunnen inpassingsproblemen ontstaan.

Ook kan de bereikbaarheid van stedelijk naar landelijk gebied door de stadsrandzone worden aangetast. De uitbreiding van functies kunnen een barrièrewerking hebben in de stadsrandzone. Bovendien kunnen door infrastructuur gebieden van elkaar worden afgesneden waardoor versnippering in de stadsrandzone kan ontstaan.

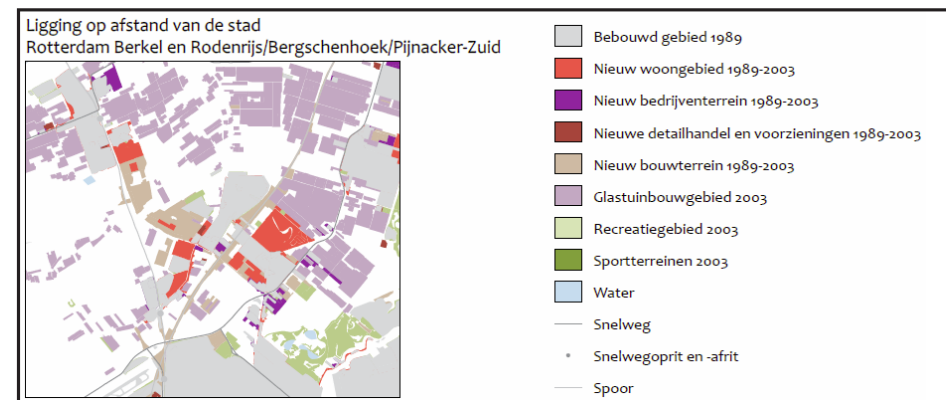
Door functies zonder ontwerp in de stadsrandzone te realiseren kan het onderscheid tussen stad en land verminderen. Een geleidelijke overgang van stedelijk naar landelijk gebied is hierbij het gevolg. Als gevolg hiervan kan er een brede zone komen waarin zowel stedelijk als landelijk ruimtegebruik door elkaar heen gemixt wordt(11*).

2.4 Ontwikkelingen in de stadsrandzone

In deze paragraaf wordt een toekomstbeeld gegeven met verwachte ontwikkelingen in de stadsrandzone.

Vinex- uitleglocaties

De Vinex locaties liggen verspreid over geheel Nederland. Opvallend is daarbij de concentratie in de Randstad. Zoals te zien is op afbeelding 11 liggen de nieuwe woongebieden in het landelijk gebied. Zichtbaar is de hoeveel ruimte de nieuwe woongebieden (rood) innemen in het landelijk gebied. Hierdoor kunnen de stadsrandzones verschuiven.



Afb. 11 Nieuwbouw woningen (12*)

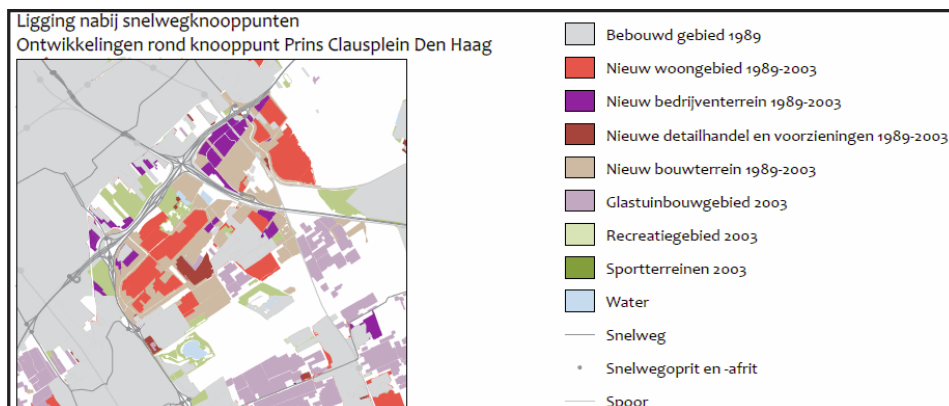
10. Bron: www.milieuxruimte.nl/infrastructuur

11. Bron van paragraaf: Planbureau voor de Leefomgeving, Verstedelijking in de stadsrandzone, Den Haag/Bilthoven 2009 (Blz. 40 tot 47)

12. Bron van paragraaf en illustratie: Verstedelijking in de stadsrandzone, Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag 2009 (blz 65)

Bedrijvigheid

Het totale oppervlakte aan bedrijventerreinen in Nederland is tussen 2000 en 2006 in oppervlakte toegenomen met 150 vierkante kilometer, waarvan rond de 40 procent op nieuwe locaties gerealiseerd is. Zoals al eerder is opgemerkt zijn locaties gelegen aan snelwegen erg in trek. Dit is ook goed terug te zien op afbeelding 12. Veelal functioneren de bedrijventerreinen ook als geluidsbuffer tussen de snelweg en de woongebieden. Er komt echter wel steeds meer kritiek op de ontwikkeling en grootte van de bedrijventerreinen. Dichtslibben van openbare ruimte, verrommeling en de minder goede bereikbaarheid vanuit de stad naar het landelijk gebied zijn de zichtbare gevolgen hiervan. (12*)

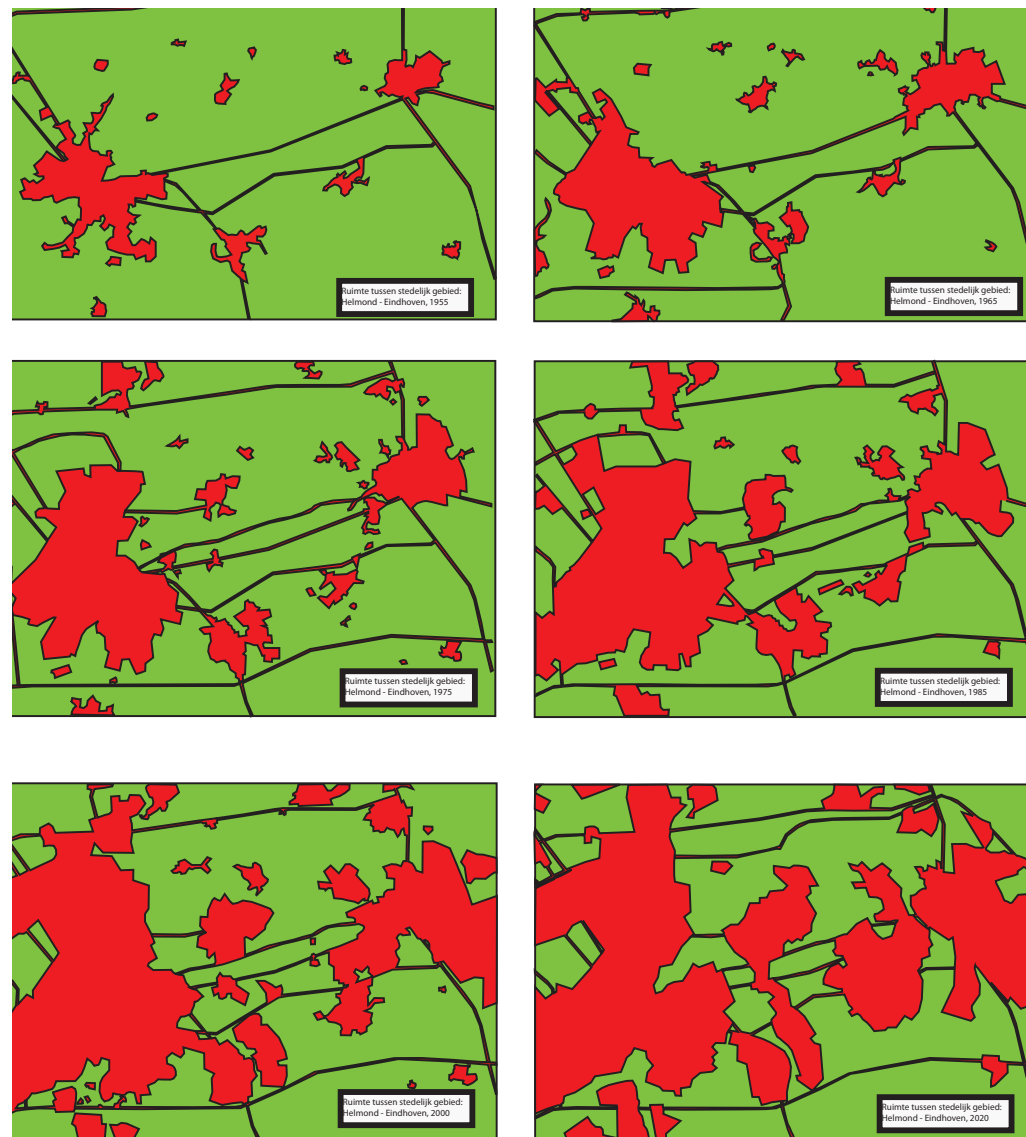


Afb. 12 Nieuwbouw bedrijvigheid (12*)

Recreatie

De recreatieve functies brengen ook negatieve externe effecten met zich mee. Zo zijn voor indoor recreatie vaak enorme parkeerterreinen nodig. Daarnaast is vaak sprake van grote complexen die van ver af zichtbaar zijn, en een nadelige invloed hebben op het landelijke karakter. Bij outdoor recreatie vallen de ontwikkelingen van nieuwe golfbanen en vakantieparken op. Verschillende functies van recreatie versterken het beeld van het landelijk gebied en verschillende functies verstenen het landelijk gebied.

Om voor al deze ontwikkelingen een toekomstbeeld te kunnen schetsen is belangrijk de geschiedenis van de stedelijke ontwikkeling te weten. Op afbeelding 13 is de gebruikruimte tussen Helmond en Eindhoven in beeld gebracht. De verhouding tussen stedelijk gebied en landelijk gebied is tussen 1955 en 2000 veranderd. Het stedelijke gebied zal in 2020 een overheersend beeld hebben op het landelijk gebied. De steden groeien als het ware naar elkaar toe. Deze verschuiving heeft als gevolg dat de stadsrandzone ook verplaatst. (13*)



Afb. 13 Ruimte tussen stedelijk gebied, 1955 tot 2020 (13*)

13. Bron: - www.kadaster.nl
- www.vrom.nl

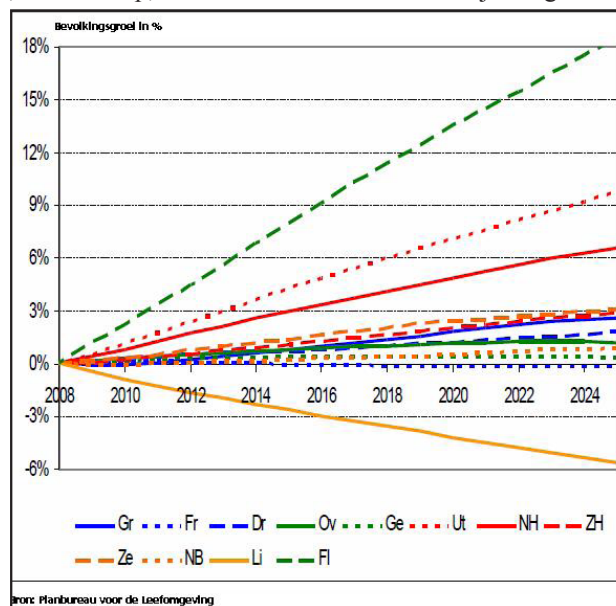
2.5 Verschuivende stadsrandzones en verwachte bevolkingskrimp

In de afgelopen twintig jaar zijn er vele nieuwe locaties gerealiseerd voor wonen, werken en recreatie. Opvallend is dat veel van deze locaties aan de randen van steden zijn gelegen. Deze ontwikkelingen hebben echter wel een forse druk op de ruimte achtergelaten in de stadsrandzones. De verwachting is dat deze druk in de toekomst niet zal gaan afnemen, maar eerder toeneemt. Het Nirov (2008) voorspelt in een quickscan dat meer dan de helft van het toekomstige aantal te realiseren woningen in de stadsrandzone zal worden gebouwd. Daarnaast blijkt volgens het Nirov (2008) dat momenteel ongeveer driekwart van de nieuwe bedrijventerreinen in de stadsrandzone gerealiseerd zijn (14*).

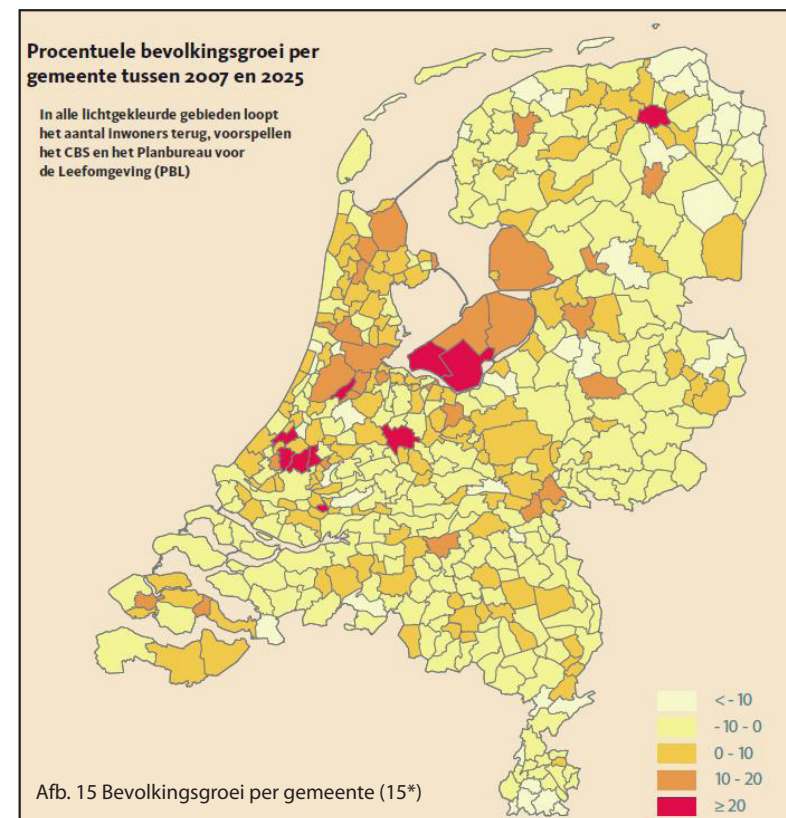
De ruimte in Nederland wordt steeds schaarser. De steden groeien naar elkaar toe en verdringen het landelijk gebied. De stadsranden schuiven met de groei van de steden mee. De groei van de steden is nauw gerelateerd aan de bevolkingsgroei. Op afbeelding 14 is te zien hoeveel de bevolking per provincie stijgt (in procenten) tot 2024. Uit het schema valt op te maken dat de totale bevolking van Zuid-Holland met 3% zal stijgen in 2024 ten opzichte van 2008 (15*).

Deze groei van bevolking is verschillend per gemeente. Op afbeelding 15 komt duidelijk naar voren dat de gemeentes Lansingerland, Zuidplas, Pijnacker Nootdorp en Leidschendam- Voorburg de groeikernen van Zuid- Holland zijn. De gemeentes Zoeterwoude, Nieuwkoop, Graafstroom en Ouderkerk zijn de gebieden die tot 2025 gaan krimpen in bevolking.

De krimp is een nieuw begrip in de ruimtelijke ordening. De bevolking zal over 20 jaar gaan afnemen. Bovendien trekken veel meer mensen naar grote steden waar het voorzieningenniveau veel hoger ligt. Door deze ontwikkelingen zal de Vinexgedachte van “bouwen, bouwen en bouwen” vergeten moeten worden en de weg van de krimp ingeslagen moeten worden. Het belangrijkste probleem voor de krimpregio's zullen de teruglopende grondopbrengsten worden. Huizen komen leeg te staan en leveren voor de gemeentes geen opbrengsten. Meer huizen zullen gesloopt moeten worden om verpaupering tegen te gaan.



Afb. 14 Procentuele toename bevolking tot 2024 (15*)



14. bron: www.nirov.nl/Home/Projecten/De_Nieuwe_Kaart/Website.aspx (17 februari 2010)

15. bron: www.pbl.nl/nl/themasites/monitornotarumte/indicatoren/index.html (22 februari 2010)



2.6 Conclusie

Uit dit hoofdstuk kan worden geconcludeerd dat de stadsrandzone geen duidelijk herkenbare zone is, die de grens tussen stedelijk en landelijk gebied markeert. Van de in dit hoofdstuk weergegeven definities is de onderstaande definitie van het Planbureau voor de Leefomgeving het meest geschikt.

Het gebied dat direct grenst aan de bestaande stad. De stadsrandzone ligt als een schil om de stad heen en volgt de grillige structuur van de stad. De breedte van deze zone is afhankelijk van de grootte van het stedelijk gebied. Hoe groter het stedelijk gebied des te groter de stadsrandzone, dit met een maximale breedte van twee kilometer.

Uit de analyse blijkt dat een minimale grens niet van toepassing is. Een abrupte overgang van stedelijk naar landelijk gebied is een scherpe stadsrand. Hier is geen sprake van een zone tussen stedelijk en landelijk gebied.

De stadsrandzone wordt beïnvloed door verschillende functies waaronder bedrijvigheid, wonen en recreatie. Ontwikkelingen die gerelateerd zijn aan deze functies worden in de stadsrandzone gerealiseerd omdat in stedelijk gebied de ruimte schaars is. Hierdoor groeien steden waardoor ook stadsrandzones verschuiven.

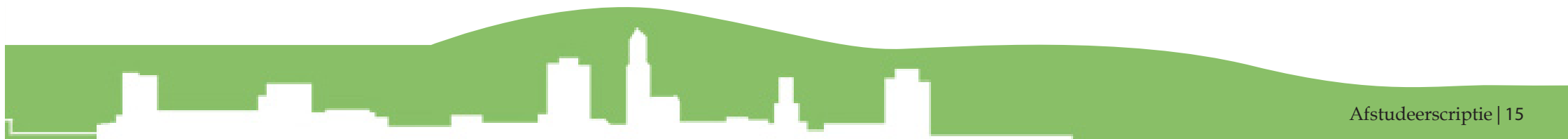
In de toekomst zullen groei en krimp een belangrijke invloed hebben op het beeld van de stadsrandzone. Voor de stadsranden kan de krimp inhouden dat de stadsrandzone naar binnen toe zal gaan schuiven. Deze ontwikkeling kunnen in de toekomst kansen bieden om de ruimtelijke kwaliteit en leefkwaliteit in deze gebieden te verhogen. Gericht slopen is hier een goede oplossing. Door middel van slopen en een andere functie toevoegen in de stadsrand (zoals het realiseren van bufferzones of samenvoegen van functies) kan de ruimtelijke kwaliteit van een stadsrandzone worden verhoogd. In groeiregio's zullen de stadsranden naar het landelijk gebied toeschuiven. Om de ruimtelijke kwaliteit in deze gebieden te behouden is het van belang om te bouwen naar behoefte van de bevolking.

Door verschuivende stadsrandzones en verschillen van typen stadsranden is de formule van het Planbureau voor de Leefomgeving in principe alleen theoretisch bruikbaar. De stadsrandzone kan door middel van de formule worden afgebakend. Dit kan handvatten geven voor het analyseren van een stadsrandzone.

De ruimtelijke kwaliteit is moeilijk te handhaven doordat stadsrandzones verschuiven. Mogelijke voorbeelden om de stadsrandzones in de toekomst te verbeteren zijn:

1. Het investeren in de bestaande stad.
2. Door compacter te bouwen in bestaande stedelijke gebieden kan de stadsrand voor een deel worden gespaard. Ook door passende functies te mengen in de stadsrandzone kan de grond intensiever worden gebruikt. Hierdoor kunnen meer opbrengsten verworven worden die ten goede kunnen komen voor verbetering van ruimtelijke kwaliteit in andere delen van de stadsrandzone.
3. Ook kan door middel van een betere inpassing van infrastructuur versnippering van gebieden worden tegengegaan. Ruimtereservering voor infrastructuur kan hierbij een oplossing zijn.

Voor stedenbouwkundigen, ontwerpers en planologen ligt hier een grote uitdaging om functies geordend te ontwerpen in een goed georganiseerde stadsrand. Om de ruimtelijke kwaliteit te versterken en/of te verhogen in de stadsrandzone zal in hoofdstuk 3 hier verder op in worden gegaan.



3. Ruimtelijke kwaliteit

3.1 Inleiding

Door het begrip ruimtelijke kwaliteit nader te verkennen kan de ruimtelijke kwaliteit in stadsrandzones geanalyseerd worden. (16*)

3.2 Geschiedenis

Al in de verre geschiedenis is het begrip ruimtelijke kwaliteit een belangrijk thema in de gebiedsontwikkeling. In ongeveer 60 voor Christus gebruikte de Romeinse bouwmeester Vitruvius de sterk verwante begrippen *utilitas* (bruikbaarheid), *venustas* (uiterlijk schoon), en *firmitas* (degelijkheid) om de kwaliteit van een bouwwerk te beschrijven. De kwaliteit van de leefomgeving speelde toen al een belangrijke rol. De menselijke opvatting over ruimtelijke kwaliteit is echter tijd- en plaatsgebonden. Zo werden in de tijd van de Barok (17e eeuw) vooral grote en sierlijke bouwwerken gebouwd om mensen te imponeren en te overtuigen (bijvoorbeeld het paleis van Versailles). In latere perioden, zoals in de tijd van de Romantiek werd veel meer ingegaan op de emotie van de mens. Woeste, treurige en vrolijke landschappen wisselden elkaar af. Er werden geheimzinnige fantasiegebouwen gerealiseerd (the houses of parliament in London).

Na de tweede wereldoorlog werd in Nederland de wederopbouw het belangrijkste thema in de gebiedsontwikkeling. Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam is hier een goed voorbeeld van. Rond de jaren '70 waren deze naoorlogse wijken in een vervallen staat terecht gekomen en moesten worden geherstructureerd. In Nederland kwam daardoor ook het gevoel voor een hogere ruimtelijke kwaliteit pas rond de jaren '70 van de vorige eeuw opzetten. In de jaren '80 deed het thema ruimtelijke kwaliteit voor het eerst zijn intrede in overheidspublicaties.

3.3 Het begrip ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit is een containerbegrip waarvoor geen scherpe definitie bestaat. In de Vijfde Nota (2004) heeft het ministerie van VROM geprobeerd om het begrip ruimtelijke kwaliteit uit te werken maar ook zij kwam niet verder als dezelfde trits die in het boek *Architectura* van Vitruvius bescheven wordt. Namelijk: belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde. In deze trits heeft het ministerie van VROM een onderverdeling kunnen maken die per aandachtspunt zal worden uitgewerkt.

3.3.1. Belevingswaarde

De belevingswaarde van een gebruiker is per individu verschillend. Het spreekwoord 'over smaak valt niet te twisten' komt hier duidelijk naar voren. Om de belevingswaarde echter wel te kunnen concretiseren worden twee verschillende richtsnoeren aangehouden:

Culturele beleving:

De culturele en historische waarden die een gebied heeft, hebben grote invloed op de belevingswaarde van de gebruiker. Oude bouwwerken worden over het algemeen zeer gewaardeerd. Zo worden bijvoorbeeld de molens bij Kinderdijk hoog gewaardeerd (werelderfgoed) terwijl de moderne windmolens als aantasting van het landschap kunnen worden ervaren. Een ander deel van de beleving is de menselijke maat ten opzichte van het gebied.

Om de belevingswaarde van een gebied aan te duiden komen vragen naar boven als: heeft het sfeer? Heeft het culturele betekenis? Is er een relatie met het verleden? Kunnen we er van houden? Indien in het ontwerp deze vragen beantwoord worden, kan ook de belevingswaarde van een gebied verhoogd worden. Bij het ontwerp van een gebied moet rekening gehouden worden met diversiteit in het gebied maar ook de identiteit van een gebied.

Economische beleving:

De belevingswaarde van een gebied is ook terug te koppelen naar de economie. Locaties met een hogere belevingswaarde zijn doorgaans prijzig en dure locaties hebben een hoge belevingswaarde. Hieruit valt op te maken dat de belevingswaarde van een gebied van groot belang is voor het handelen van de mens. Hiervan kunnen de volgende voorbeelden worden genoemd:

- bedrijven willen zich graag vestigen in een gebied met een hoge belevingswaarde. Door de uitstraling en imago van een kwalitatief hoog gebied worden consumenten naar het gebied toe getrokken.
- mensen vestigen zich liever in een aantrekkelijke woonomgeving dan in een achterstandswijk.

Door het Planbureau voor de Leefomgeving is in 2005 een onderzoek gedaan naar de waardering van het Nederlandse landschap. Uit dit onderzoek is gebleken dat een derde van het Nederlandse landschap (17*) negatief wordt beïnvloed door de zichtbaarheid van grote bouwwerken, bedrijven en infrastructuur. Grote bouwwerken, bedrijventerreinen en infrastructuur zijn zichtbaar tot ongeveer 1,5 kilometer. Deze elementen zijn op 41 procent van Nederland zichtbaar en hebben een sterke negatieve invloed op de beleving van het landschap. Elektriciteitscentrales, windmolens, hoogspanningsmasten en andere hoge bouwwerken zijn gemiddeld tot vijf kilometer zichtbaar. In 32 procent van het Nederlandse landschap zijn deze elementen zichtbaar. Vele van deze elementen zijn gelegen aan randen van steden of langs de afslagen van snelwegen.

16. De in dit hoofdstuk beschreven analyse komt voornamelijk uit:

- www.werkbank.habiforum.nl
- P. Hooimeijer et al (2001). Kwaliteit in meervoud. Gouda: Habiforum (pagina 21-34)
- Daamen Tom, De kost gaat voor de baat uit; Uitgeverij SUN, Amsterdam (pagina 69-72)

17. Bron: <http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/indicatoren/nl1408>



Op afbeelding 16, rood omkaderd is af te lezen dat de visuele verstoring van het landschap in Zuid Holland hoger is dan het landelijk gemiddelde. Ook de hoeveelheid van verstoring scoort in de hoogste categorie hoger dan iedere andere provincie. Hieruit valt op te maken dat er in de provincie Zuid Holland een hogere visuele verstoring is dan de andere provincies. Deze verstoring heeft als gevolg dat de belevingswaarde van een gebied daalt, waarbij ook de ruimtelijke kwaliteit van een gebied vermindert (17*).

3.3.2 Gebruikswaarde

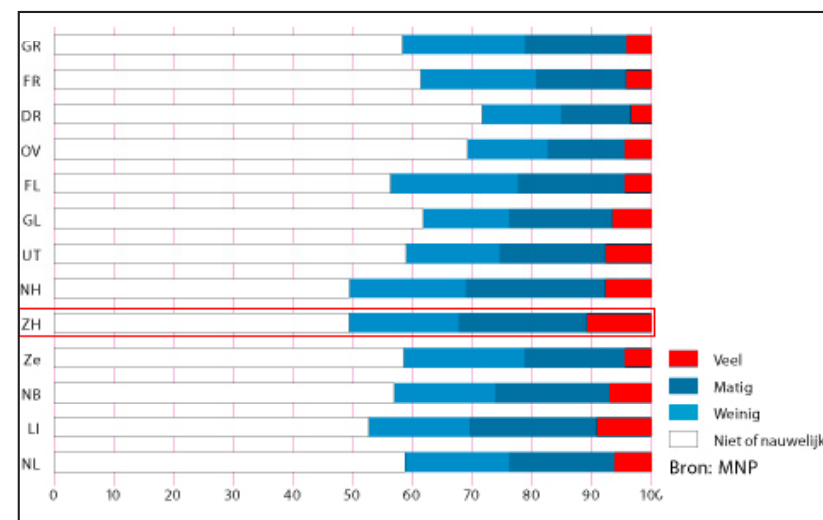
Met gebruikswaarde wordt bedoeld: de mate waarin iets voldoet aan de eisen, die voortvloeien uit het gebruiksdoel. In de Nota Ruimte (2004) wordt de gebruikswaarde nader omschreven; van een hoge gebruikswaarde is sprake als de ruimte op een veilige wijze gebruikt kan worden voor verschillende functies. Deze functies mogen elkaar niet hinderen, moeten elkaar zo veel mogelijk versterken en ze moeten toegankelijk zijn voor alle bevolkingslagen en bevolkingsgroepen (18*). Om een goede of hogere gebruikerswaarde in een gebied te realiseren zijn 4 factoren van belang:

1. de locatie heeft beschikking over bepaalde bronnen (natuur, recreatie, wonen enz);
2. de ligging of bereikbaarheid;
3. de locatie heeft een aantal functies die niet in strijd zijn met elkaar maar elkaar ook niet versterken (neutrale functies);
4. de locatie heeft een aantal functies die wel in strijd zijn met elkaar en/of elkaar versterken (positieve / negatieve functies).

Vooraf de laatste twee aandachtspunten zijn van belang. Deze veroorzaken namelijk externe effecten die positief of negatief zijn. Een extreem voorbeeld hiervan is de aanleg van een snelweg in een polder. Negatieve en tegenstrijdige functies zijn: versnippering van het gebied, aantasting van ecologie, geluidoverlast. Positieve functies zijn echter dat het gebied beter bereikbaar wordt. De negatieve en positieve functies beïnvloeden de gebruikswaarde van een gebied. De vraag dan is echter of de ruimtelijke kwaliteit ten opzichte van de gebruikswaarde verbeterd.

In het ontwerp spelen er meer vragen met betrekking tot gebruikswaarde: is het functioneel? Is het efficiënt in gebruik? Is het toegankelijk voor publiek? Kan je andere mensen ontmoeten? Is er ruimte voor planten en dieren? Kun je er spelen? Is het veilig? Passen de onderdelen bij elkaar? Is er samenhang? De gebruikswaarde is een van de onderdelen van ruimtelijke kwaliteit die ook daadwerkelijk in een gebied gerealiseerd kan worden. Er zal dan echter wel meer gefocust moeten worden op problemen in de diverse schaalniveaus:

- planologische kernbeslissingen (PKB) vanuit de hogere overheden passen over het algemeen niet binnen het beleid van gemeentes;
- de planologische inbreng vindt wel plaats op beleidsniveau, maar niet op projectniveau. De uitvoering van een project wordt namelijk niet beoordeeld op gebruikswaarde maar op de winstgevendheid van een project. Hierdoor kan de gebruikswaarde sterk dalen;
- verschil van beroepsperspectief ten opzichte van ruimtelijke kwaliteit.



Afb. 16 Aandeel visuele verstoring infrastructuur en gebouwen (17*)

3.3.3 Toekomstwaarde

In de Nota Ruimte (2004) worden de volgende kenmerken aan toekomstwaarde toegevoegd: duurzaamheid, biodiversiteit, robuustheid, aanpasbaarheid en flexibiliteit in de tijd. Belangrijk is wel dat de culturele en economische betekenissen van de gebruiksvormen in stand worden gehouden. In de ruimtelijke ordening worden bouwwerken ontworpen en gerealiseerd met een lange levensduur. In principe wordt gebouwd voor de volgende generatie. Belangrijk voor de toekomstwaarde is dat rekening gehouden wordt met de mogelijkheden tot kwalitatieve groei. De ruimte moet openstaan voor vernieuwing en ontwikkeling van nieuwe activiteiten.

Onder flexibiliteit van de ruimtelijke inrichting wordt de mogelijkheid om het gebruik (en eventueel ook de bestemming) ervan vrij gemakkelijk te veranderen verstaan. Door flexibiliteit kan de spanning tussen wisselende gebruikseisen verminderd worden. Een

voorbeeld hiervan is de Dam in Amsterdam. Dit was vroeger een vismarkt. Door flexibiliteit in het plan toe te voegen is het samen met het paleis (wat vroeger het stadhuis was) een nationaal monument geworden, dat ook internationaal herkend wordt.

Voor de thema's flexibiliteit, duurzaamheid en biodiversiteit staan vandaag de dag hoog op de agenda van de overheid. Vragen steken hierbij de kop op van: is het ontwerp duurzaam? Is het ontwerp aanpasbaar en kan het uitgebreid worden indien nodig? Zal het lang meegaan? Wat zijn de gevolgen voor de in het gebied liggende recreatie, bedrijvigheid en landbouw? Vooral de architecten zijn in dit proces erg betrokken en hebben daarom ook een grote invloed op de leefomgeving van de komende generaties.(18*)

3.4 Conceptualisering van Ruimtelijke kwaliteit in ruimtelijke plannen

Om ruimtelijke kwaliteit als een begrip te plaatsen in ruimtelijke plannen zijn de trits belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde niet voldoende. In het rapport Kwaliteit in Meervoud van onderzoeksbureau Habiforum worden verschillende maatstaven uitgezet tegenover de trits van het Ministerie van VROM. Deze maatstaven zijn:

- economische doelmatigheid;
- sociale rechtvaardigheid;
- culturele identiteit;
- ecologische duurzaamheid.

Deze maatstaven in combinatie met de waarden kunnen in een matrix worden gezet zoals door Hooijmeijer e.a. is opgesteld in de publicatie 'Kwaliteit in Meervoud'. Door middel van deze matrix is het in samenwerking met belanghebbenden van de ontwikkeling van het gebied mogelijk om ruimtelijke kwaliteit puntsgewijs te beantwoorden. Deze matrix is ontwikkeld om een viertal redenen:

1. de ruimtelijke kwaliteit is per gebied of project verschillend. In stedelijk gebied is architectuur van groter belang dan in landelijk gebied, waar de rust en ruimte weer als hoge kwaliteit worden gezien;
2. mensen hebben verschillende visie's op ruimtelijke kwaliteit. Dit kan komen door persoonlijke mening, verschil in opleiding en verschil van schaalniveau waar het gebied mee bekeken wordt;
3. de waardering voor een gebied of plaats verandert met de tijd;
4. verschillende etnische bevolkingen hebben verschillende culturen. Door deze achtergronden beleven en waarderen zij de ruimtelijke kwaliteit op een andere manier.

18 - De genoemde problemen zijn terug te vinden in verschillende rijksbeleiddocumenten.; Nota Ruimte (VROM et al. 2004), Verkenning ruimtelijke opgaven

2020-2040 (VROM 2007a), Zicht op Mooi Nederland, Agenda Landschap (LNV & VROM 2009)

- bron: www.werkbank.habiforum.nl/index.php?nID=1

- Daamen Tom, De kost gaat voor de baat uit; Uitgeverij SUN, Amsterdam (pagina 69-72)

Om ruimtelijke kwaliteit van een stadsrandzone op een juiste manier te beoordelen is de matrix een handige tool. Om draagvlak te creëren bij de gebiedsontwikkeling is het belangrijk dat de wensen van belanghebbenden in beeld zijn gebracht. Hierbij valt te denken aan bewoners, gemeentes, milieuverenigingen, projectontwikkelaars enz. Iedere belanghebbende heeft een eigen invulling aan ruimtelijke kwaliteit. Indien een overeenstemming is gevonden betekent dit, dat het acceptatieniveau wordt vergroot, waarna ruimtelijke kwaliteit op een positieve manier kan worden gerealiseerd in een gebied. Op afbeelding 17 is de matrix ingevuld met voorbeelden van kwaliteitsaspecten.(18*)

Matrix ruimtelijke kwaliteit/belangen met enkele voorbeelden van kwaliteitsaspecten

Belangen	Economisch belang	Sociaal belang	Ecologisch belang	Cultureel belang
Waarden				
Gebruikswaarde	Bereikbaarheid Efficiëntie 1	Toegankelijkheid Transparantie 2	Versnippering Verbinding 3	Verscheidenheid Keuzevrijheid 4
Belevingswaarde	Attractie Zichtbaarheid 5	Weidsheid Uitzicht 6	Rust Geluid 7	Schoonheid Contrast 8
Toekomstwaarde	Stabiliteit Rendement 9	Insluiting Samenhang 10	Voorraad Natuur 11	Erfgoed Informatie 12

Bron: Kwaliteit in meervoud (Habiforum, 2001)

Afb. 17 Matrix Ruimtelijke Kwaliteit

3.5 Relatie Ruimtelijke kwaliteit met stadsrandzones

Op basis van het voorgaande en specifiek de matrix is voor bepaling van ruimtelijke kwaliteit in stadsrandzones een systematiek(*) ontwikkeld waarmee de ruimtelijke kwaliteit in stadsrandzone geanalyseerd kan worden. Deze systematiek bevat de volgende elementen:

- al dan niet optredende verpaupering;
- al dan niet aanwezige zichtlocaties;
- al dan niet aanwezigheid van ecologie/ natuur en landschappelijke waarden;
- al dan niet aanwezig invloed van infrastructurele werken;
- al dan niet aanwezige bereikbaarheid vanuit stedelijk naar landelijk gebied;
- al dan niet aanwezig invloed van grote gebouwen en objecten;
- al dan niet optredende verdichting van gebieden;
- al dan niet optredende verrommeling in de stadsrandzone;
- al dan niet aanwezige cultuurhistorische en landschappelijke waarden;
- al dan niet aanwezige barrières in de stadsrandzone.

Deze elementen kunnen van invloed zijn op de ruimtelijke kwaliteit van de stadsrandzone. In combinatie met de matrix van Habiforum kan de ruimtelijke kwaliteit per stadsrandzone worden geanalyseerd en overzichtelijk weergegeven. Positieve en negatieve kwaliteiten kunnen worden aangeduid met + of -. Aan de hand hiervan is het mogelijk om oplossingsrichtingen te geven die de ruimtelijke kwaliteit in deze gebieden kan verhogen. In hoofdstuk 6 is aan de hand van deze systematiek de ruimtelijke kwaliteit van een drietal stadsrandzone in beeld gebracht. Eerst wordt in hoofdstuk 4 het sturend beleid op stadsrandzones en ruimtelijke kwaliteit geanalyseerd.



Afb. 20 Horizonvervuiling door golfbaan en hoogspanningsmasten in stadsrandzone Middelburg



Afb. 18 Zichtlocatie stadsrand te Maurik



Afb. 19 Verpaupering in stadsrand

* Bron: Deze systematiek is ontwikkeld door de maker van dit document in samenwerking met Grontmij

4. Beleid

Binnen het kader van dit afstudeeronderzoek heeft een analyse plaatsgevonden van het relevante ruimtelijke beleid van rijk en provincie Zuid-Holland ten aanzien van de stadsranden. Daarbij is ook gekeken naar het beschikbare financiële instrumentarium. De conclusies uit de beleidsanalyse zijn in dit hoofdstuk opgenomen. Voor een nadere detailuitwerking wordt verwezen naar bijlage 1 (19*).

Rijksbeleid

Enkele aanknopingspunten vanuit het rijksbeleid die een relatie hebben met stadsrandzones zijn:

- aandacht voor grootschalig groen en recreatie om de stad. Het rijk wil door middel van landelijke routenetwerken voor wandelen, fietsen en varen Nederland (en dus ook de stadsranden) recreatief aantrekkelijker maken;
- rijksbufferzones zijn door de overheid in het leven geroepen om stadsgewesten ruimtelijk van elkaar te scheiden en vrij te houden van grootschalige bebouwing. Uitbreiding van steden en stadsrandzones is hierdoor minder snel mogelijk;
- het rijk wil andere overheden stimuleren om meer dan alleen basiskwaliteit te realiseren. Dat wil zeggen ook aandacht voor ruimtelijk kwaliteit in de stadsrand naast bijvoorbeeld lucht-, water- en bodemkwaliteit;
- bundeling van verstedelijking en infrastructuur, waardoor ruimte vrijblijft in de stadsrand voor andere functies (bedrijvigheid, recreatie, sport e.d.);
- uitleglocaties voor woningen zo veel mogelijk aansluiten op steden en bestaande verkeers en vervoersvoorzieningen. Dit leidt tot minder verschuiving van de stadsrandzone.

Beleid provincie Zuid-Holland

Uit bovenstaande aanknopingspunten blijkt dat het beleid vanuit het rijk met betrekking tot de stadsrandzones abstract maar toch enkele aanknopingspunten geeft die voor dit afstudeeronderzoek van belang zijn. Het beleid van de provincie Zuid-Holland is concreter beschreven maar bevat ook maar enkele handvatten die voor dit afstudeeronderzoek van belang kunnen zijn. Het provinciale beleid is vastgelegd in de Visie op Zuid-Holland (2009).

19. De analyse is gebaseerd op de volgende documenten:

- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Nota Ruimte. Den Haag (2006)
- Provincie Zuid-Holland, Provinciaal Meerjarenprogramma Landelijk Gebied 2007-2013. Den Haag (31 oktober 2006)

De provinciale ambities welke van belang zijn voor de stadsrandzones:

- toegankelijkheid en zichtbaarheid van het landschappelijk gebied vanuit stedelijk gebied verbeteren, zo worden zichtlijnen vanuit stedelijk gebied door middel van beleid gehandhaafd;
- culturele en toeristische voorzieningen versterken, bijvoorbeeld door aanleg van recreatieve routes;
- identiteit van het landelijk gebied versterken onder het motto 'behoud door ontwikkeling'. Het behouden van ecologische zones in stadsrandzones maakt hier onderdeel van uit;
- Verhogen van ruimtelijke kwaliteit op zichtlocaties
nieuwe woningen moeten zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied worden gebouwd en bij stations van hoogwaardig openbaar vervoer. Uitbreidingen in de stadsrandzone
- krijgen hierdoor een goede bereikbaarheid vanuit de stad;
terughoudend met de aanleg van nieuwe infrastructuur. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden tegen bestaande infrastructuur gerealiseerd, ook in stadsrandzones.

Prioriteitsgebieden en financiering

De provincie Zuid-Holland heeft prioriteitsgebieden aangewezen (zie bijlage 2). Voor deze gebieden is zowel subsidie vanuit het rijk toegewezen: Investeringsbudget Landelijk gebied (ILG) als ook vanuit de provincie Zuid-Holland beschikbaar (zie tabel 1) gesteld.

Tabel 1: Totale subsidiebudget in miljoen euro voor periode 2007-2013

Thema	Rijk (ILG)	Provincie Zuid-Holland
Recreatie	195	47
Natuur	110	7
Vitaal platteland	30	22
Bodem	13	0,5
Water	7	0
Totaal	355	76,5



Sturing op Beleid

Uit de beleidsanalyse (zie ook bijlage 1) kan geconcludeerd worden dat beleid op de stadsrandzones momenteel niet aanwezig is. Het beleid van het rijk is abstract en algemeen weergegeven en geeft nauwelijks handvatten voor dit onderzoek. Ruimtelijke kwaliteit komt wel aan bod in het beleid maar wordt niet concreet benaderd. In principe heeft dit beleid geen sturing op ruimtelijke kwaliteit waar handelingen uit voort kunnen komen die de kwaliteit daadwerkelijk kunnen verbeteren. Het rijk spreekt in principe alleen over dat de ruimtelijke kwaliteit verbeterd moet worden.

Vanuit het beleid van de provincie Zuid-Holland worden de stadsrandzones zijdelings aangekaard. Hier gaat het voornamelijk over de stedelijke uitbreiding en de functies die in de stadsrandzone te vinden zijn (bedrijvigheid, wonen, infrastructuur en recreatie). Over de stadsrandzones in zijn geheel worden geen uitspraken gedaan in de visie. De ruimtelijke kwaliteit moet volgens de visie van de provincie worden versterkt en waar mogelijk verhoogd bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dit wordt echter niet verder uitgewerkt.

Vanuit het rijk en de provincie Zuid-Holland worden wel subsidiegelden verstrekt voor ruimtelijke ontwikkelingen in stadsrandzones waarbij de ruimtelijke kwaliteit mogelijk verhoogd kan worden.

Het huidige beleid op ruimtelijke kwaliteit en stadsrandzones is voornamelijk top-down. Ruimtelijke kwaliteit is een abstract begrip dat op het schaalniveau van het rijk en provincie niet concreet te vertalen is naar gebiedsontwikkeling. De sturing op ruimtelijke kwaliteit kan op lokaal niveau beter worden vorm gegeven. Gemeentelijke overheden kunnen problemen en kansen van een gebied beter inschatten dan het rijk. Door ruimtelijke kwaliteit als onderwerp op te nemen in bestemmingsplannen kan op lokaal niveau gestuurd worden op kwaliteit van de leefomgeving. In een bestemmingsplan (bouwtitel) bepaalt de

gemeente wat wel en niet mag worden bebouwd in een gebied. Ruimtelijke kwaliteit in gebiedsontwikkeling en dus ook in stadsrandzones komt beter tot zijn recht wanneer het beleid bottom-up wordt gestuurd.

Een punt van kritiek op de bestemmingsplannen is de komst van de nieuwe Wet ruimtelijk ordening (Wro). In deze wet, die op 1 juni 2008 van kracht werd, zijn vele dingen anders geregeld. De oude Wet Ruimtelijke Ordening (WRO) verplichtte de gemeente om het bestemmingsplan achteraf goed te toetsen aan het streekplan. Deze goedkeuring werd verricht door de provincie. In de nieuwe Wro is het andersom geregeld. De provincie moet nu duidelijk vooraf aangeven wat zij met het gebied willen. Indien zij dit niet doen is het niet mogelijk om achteraf bezwaar in te dienen tegen het bestemmingsplan van de gemeente. Hoewel onder de oude WRO de bestemmingsplannen nog door de provincie werden goedgekeurd, wordt dit nu ook door de gemeente zelf gedaan. Dit past in het decentralisatiebeleid dat de overheid voert op de ruimtelijke ordening. Dit decentralisatiebeleid kan positieve maar ook een negatieve kanten hebben. Positief is dat de gemeente weet welke problemen er echt spelen in een gebied en als lokale overheid ook beter oplossingen kan bieden. De negatieve kant is dat de gemeente snel geneigd kan zijn om zo veel mogelijk winst uit een gebied te halen en niet kijkt naar gemeenteoverschrijdende kwaliteiten. Dit kan ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit, ook in de stadsrandzones.

Vastgesteld kan worden dat overheden geen concreet beeld van stadsrandzones hebben en daardoor nauwelijks beleid ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit in stadsrandzones hebben geformuleerd. Daarbij is het van belang te onderkennen dat er meerdere typen stadsrandzones zijn. In hoofdstuk 5 is een viertal type stadsrandzones uitgewerkt; deze uitwerking kan als basis dienen voor het opstellen van sturend beleid ten aanzien van stadsrandzones.

5. Soorten Stadsranden

5.1 Typen stadsrandzones

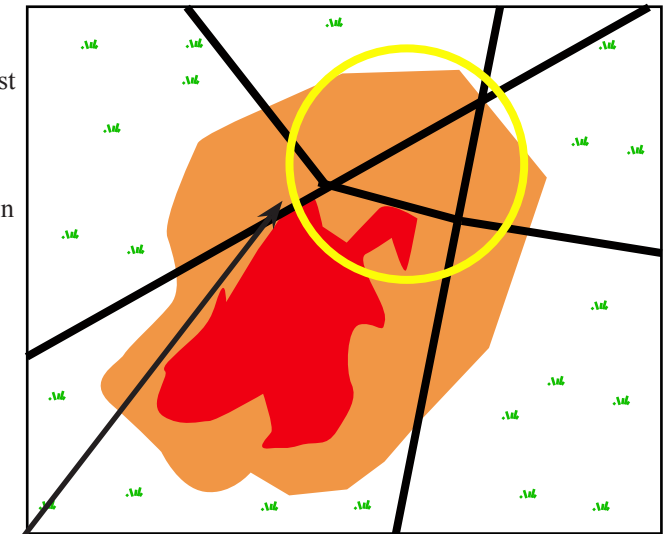
In dit afstudeeronderzoek wordt een cyclische werkwijze toegepast (zie hfst 1). Vanuit de literatuuranalyse (hfst 2 t/m 4) en veldbezoek aan een drietal steden (zie hfst 6) wordt in dit hoofdstuk een viertal typen stadsrandzones geformuleerd(*). Naast een typering zijn er oplossingsrichtingen gegeven die de ruimtelijke kwaliteit kunnen verhogen.

- Type 1: Stadsrand met restgebieden tussen infrastructuur
- Type 2a: Scherpe stadsrand, Type 2b: Gerafelde stadsrand
- Type 3a: Stadsrand met geleidelijke overgang, Type 3b: Stadsrand met geleidelijke overgang tussen twee stedelijke kernen
- Type 4: Stadsrand in landelijk gebied

In dit hoofdstuk worden deze types behandeld, waarna iedere stadsrandzone getypeerd kan worden. Door een korte toetsing aan een werkelijke situatie worden deze types onderbouwd. Ook worden in dit hoofdstuk mogelijke oplossingsrichtingen gegeven die de kwaliteit van de stadsrand kunnen verhogen.

5.2 Type 1: Stadsrand met restgebieden tussen infrastructuur

De versnipperde stadsrandzone wordt vooral gekenmerkt doordat een ruimtelijke structuur nauwelijks aanwezig is. De belangrijkste oorzaak hiervan is dat deze gebieden vaak opgesplitst worden door infrastructurele verbindingen. Te denken hierbij valt aan spoorwegen, autowegen en waterwegen. Gebieden worden door barrierewerking van elkaar afgesneden en vormen zo restruimtes of versnippering van het gebied. Deze gebieden worden voornamelijk benut door bedrijventerreinen, recreatie en wonen. Maar ook minder grootte functies zijn aanwezig zoals volkstuinen en autosloperijen. De functies in deze gebieden liggen verspreid en door elkaar heen en kunnen elkaar versterken of tegenspreken. Recreatie langs een bedrijventerrein is niet de ontwikkeling die gewenst is in een gebied. Hierdoor kan de ruimtelijke kwaliteit van een gebied negatief ervaren worden. Op afbeelding 21 is de situatie geschetst die kenmerkend is voor een versnipperde stadsrandzone. De gele cirkel is meegenomen naar het 3D model op deze pagina.



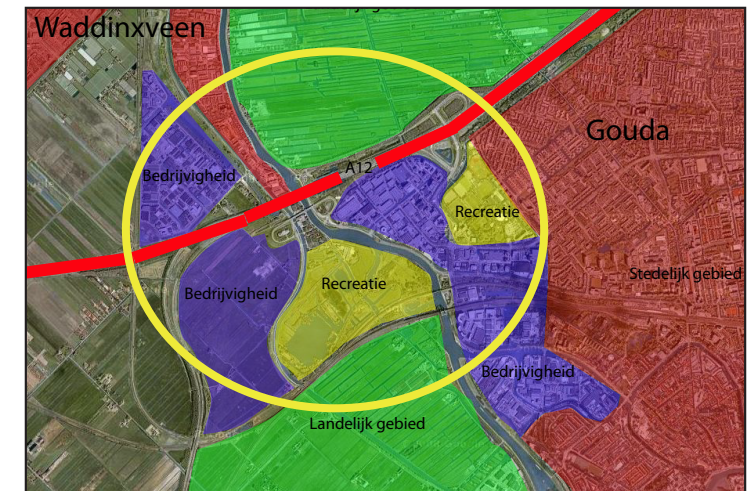
Afb. 21 Versnipperde stadsrand



Afb. 22 3D-model versnipperde stadsrandzone

Terugkoppeling naar de praktijk:

Om het type stadsrand te toetsen is een terugkoppeling naar een werkelijke situatie gewenst. Gekozen is voor het gebied ten westen van Gouda. Op afbeelding 23 is goed zichtbaar dat de infrastructuur de gebieden versnipperd. De A12 zone ten noorden van Gouda, het kanaal de Gouwe, de provinciale wegen en de spoorwegen van Den Haag en Rotterdam naar Gouda splitsen het gebied in stukken. Deze stukken worden al snel bebouwd met bijvoorbeeld bedrijvigheid. Restruimtes langs wegen versnipperen deze gebieden extra.



Afb. 24 Versnippering in stadsrandzone te Gouda

*Bron: Deze typologie van stadsrandzones is ontwikkeld door de maker van dit document in samenwerking met Grontmij en de Hogeschool Utrecht



Oplossingsrichtingen:

1. Het creëren van een hoogstedelijk milieu

De kwaliteit van een versnipperde stadsrandzone wordt voornamelijk beïnvloed door langs infrastructuur staande bebouwing. Een oplossing hiervoor kan zijn om een hoogstedelijk milieu te creëren zoals ook gedaan is bij Leiderdorp (afb 25). Het gebied krijgt een hogere belevingswaarde en gebruikswaarde, waardoor de ruimtelijk kwaliteit van het gebied toeneemt. Ook kunnen locaties langs infrastructuur goed worden benut voor bedrijvigheid. Een zichtlocatie langs een infrastructuur is een gewilde locatie voor bedrijven.

2. Inpakken van gebieden met een mindere kwaliteit

Een hoogstedelijk milieu is niet overal mogelijk. Bedrijven met buitenopslag van goederen (autosloperij, grootschalige detailhandel) hebben de ruimte nodig. Deze gebieden kunnen afgeschermd worden door middel van een geluidswal. Dit is een relatief goedkope oplossing die de ruimtelijke kwaliteit verbetert door het te verbergen, en kan tevens als geluidbuffer dienen.

3. Weghalen van mindere kwaliteit en het creëren van bufferzones

Veel van deze gebieden hebben gebouwen die aan herstructurering toe zijn. Zo ook het gebouw op afbeelding (26). Het gericht slopen van dit soort gebouwen kan de mindere kwaliteit van een gebied laten verdwijnen. Door middel van het creëren van een overgangszone naar een ander gebied kunnen gebieden aan elkaar gekoppeld worden.



Afb. 25 Zichtlocatie A4 Leiderdorp



Afb. 26 Verpaupering industrieterrein Alphen aan den Rijn

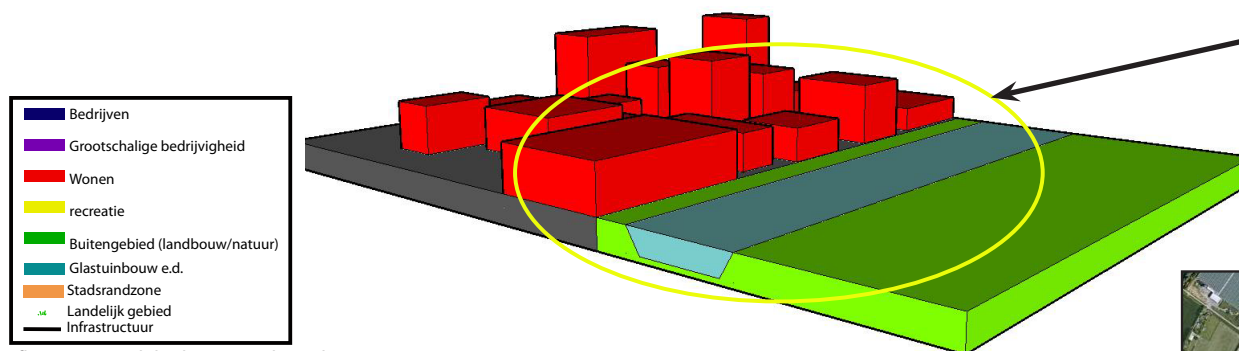


Afb. 27 Verberging van mindere kwaliteit dmv. geluidswal

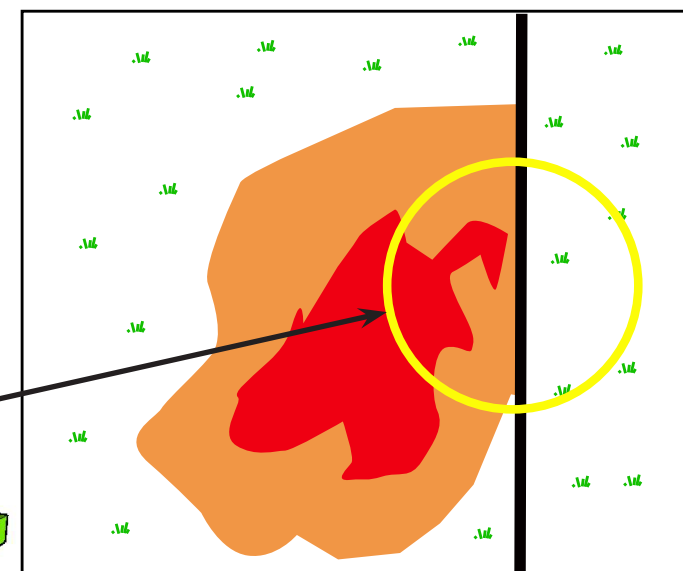


5.3 Type 2a: Scherpe stadsrandzone

In dit gebiedstype zijn geen stedelijke uitbreidingen te vinden in het landelijk gebied. Een scherpe rand tussen stedelijk gebied (bebouwd gebied) en landelijk gebied (onbebouwd gebied) is hier goed zichtbaar (zie afbeelding 28 en 29). Over het algemeen worden deze functies gescheiden door een hinderzone zoals de begrenzing aan water, wegen of aan een beschermd gebied of natuurgebied. Deze gebieden zijn niet verder uitgebreid omdat dit financieel niet winstgevend is, of omdat het vanuit het beleid wordt tegengesproken om in dit gebied bebouwing te realiseren. Deze gebieden zijn meestal eenzijdig van functie en kunnen een keurige maar saaie indruk aan de stadsrandzone meegeven. Een kenmerk van deze stadsrandzones is dat vergezichten en zichtlijnen in het landelijk gebied aanwezig zijn.



Afb. 29 3D-model scherpe stadsrandzone



Afb. 28 Scherpe stadsrand

Terugkoppeling naar de praktijk:

Dit is het geval ten oosten en westen van de vestigingsstad Brielle (afbeelding 30). De scherpe scheiding tussen stedelijk en landelijk gebied wordt hier bepaald door de gracht rondom de stad. De gebieden om de stad heen zijn vastgelegd in het bestemmingsplan als beschermd stadsgezicht. De eentonigheid en herhaling van stedenbouwkundige eenheden (het gebruik van stempels) is hier goed terug te vinden.



Afb. 30 Duidelijk afgebakende stadsrandzone te Brielle



Oplossingsrichtingen:

1. Meervoudig ruimtegebruik

De scherpe stadsrandzone leent zich goed voor meervoudig ruimtegebruik. Door meerdere functies te realiseren in de stadsrand kunnen deze randen beter worden benut. Belangrijk is hierbij wel dat deze functies elkaar alleen mogen versterken en niet in strijd zijn met elkaar.

2. Kwaliteit toevoegen, architectuur bebouwde omgeving

De scherpe stadsrand kan al vanaf ver gezien worden. Door kwaliteit aan deze stadsrand toe te voegen (afb. 31) door middel van architectuur kan de belevingswaarde van een gebied worden vergroot.

3. Verbreken van barrières (recreatieve routes van stad naar land)

De scherpe stadsrand biedt nauwelijks mogelijkheden om het landelijk gebied te bereiken. Een oplossing zou kunnen zijn om recreatieve routes aan te leggen naar het landelijk gebied.



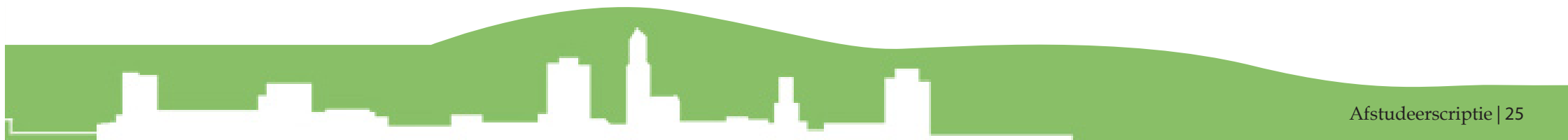
Afb. 31 architectuur in de stadsrandzone



Afb. 32 Fietspaden naar landelijk gebied



Afb. 33 Architectuur in de stadsrand bij Leiderdorp

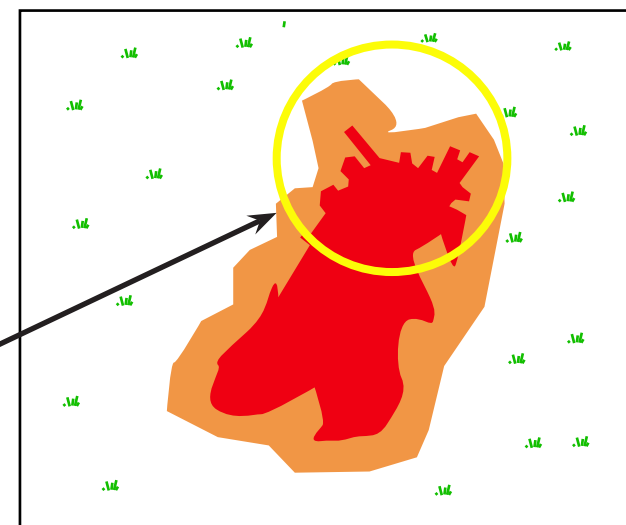
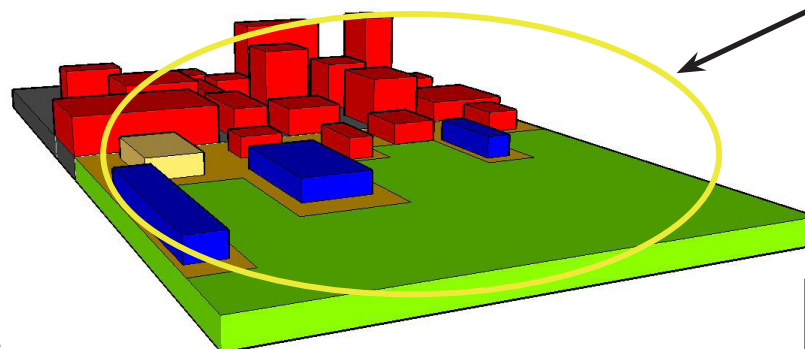


5.4 Type 2b: Gerafelde stadsrand

De gerafelde stadsrand is een subtype van de scherpe stadsrand. De rand van de stad is hier alleen grillig in plaats van scherp doordat over de barrière heen op verschillende plaatsen bebouwing is gerealiseerd. Ook zijn er meerdere functies aanwezig in deze stadranden. De stadsrand wordt gekenmerkt door wonen aan de rand van het stedelijk gebied met daar achter liggend bedrijvigheid. Deze bedrijvigheid kan verschillende vormen hebben. Van boerderijen en autosloperijen tot opslag van bouwbedrijven en tuincentra. Op afbeelding 34 en 35 is de gerafelde structuur goed zichtbaar in de gele cirkel. Achter deze gebieden is een scherpe scheiding tussen stadsrand en landelijk gebied. De uitbreiding van deze gebieden is voornamelijk omdat de bedrijvigheid de ruimte nodig heeft om te kunnen functioneren. Het ene bedrijf meer als het andere waardoor een grillige structuur van stadsrandzone ontstaat. Deze gebieden hebben wel zichtlijnen tussen de bebouwing door maar worden over het algemeen als rommelig ervaren.



Afb. 35 3D-model gerafelde stadsrandzone



Afb. 34 Gerafelde stadsrand

Terugkoppeling naar de praktijk:

Voor de toepassing aan een huidige situatie is gekozen voor Bergambacht (afbeelding 36). Ten noorden is over de infrastructuur gebiedsgewijs verder gebouwd. De ruimte die nodig was om als bedrijf te kunnen functioneren is benut. Hierdoor heeft de stadsrand van Bergambacht een gerafelde structuur gekregen.



Afb. 36 Gerafelde stadsrand te Bergambacht



Oplossingsrichtingen:

1. Clustering van functies

De gerafelde stadsrandzone leent zich goed voor meervoudig ruimtegebruik. Door functies samen te voegen kan de stadsrandzone schoon worden gemaakt van verspreiding van functies.

2. Gericht slopen

Verouderde gebouwen geven een slechtere uitstraling aan de stadsrandzone. Door middel van functies met een mindere kwaliteit te slopen kan het gebied heringericht worden met nieuwe functies.

3. Zichtlocaties creëren

Zichtlocaties inrichten met een hoge ruimtelijke kwaliteit verhoogt de belevingswaarde van een totaal gebied. De kwaliteit langs wegen en belangrijke zichtlijnen zijn de meest opvallende ruimtelijke kwaliteiten in een stadsrandzone.



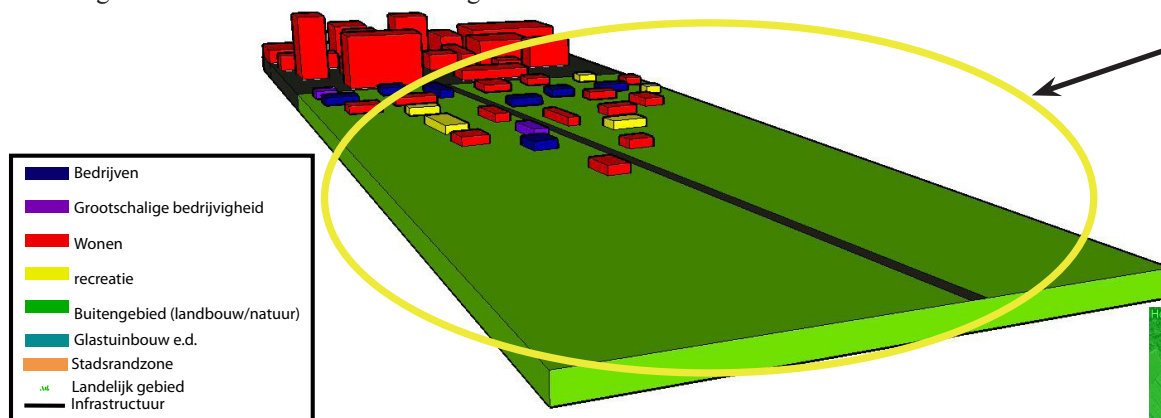
Afb. 37 Slopen van verpauperde bedrijven, op achtergrond realisering van een bedrijf met hoge kwaliteit



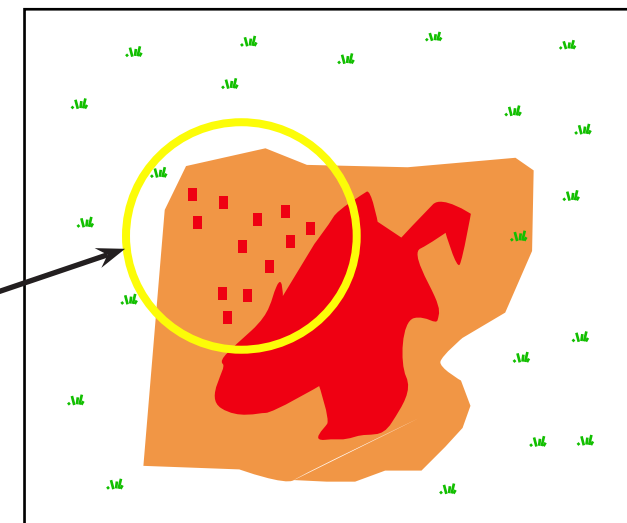
Afb. 38 Mooie zichtlocatie langs infrastructuur



Dit gebiedstype beschrijft de geleidelijke overgang tussen stad en land. Kenmerkend voor deze gebieden is dat het bebouwde gebied steeds meer toeneemt naar mate de stad wordt bereikt. Diverse functies worden sluipenderwijs toegevoegd aan het landelijk gebied. Op afbeelding 39 is deze ontwikkeling schematisch weergegeven. De zone binnen de gele cirkel is vervolgens in een 3D model uitgewerkt op afbeelding 40. De openheid van het landelijk gebied is niet echt meer aanwezig en in deze stadsrandzone zijn veel verschillende functies aanwezig. Mede hierdoor zijn geen vergezichten meer te bekennen en kan niet meer gesproken worden van landelijk gebied. In Nederland zijn deze gebieden in mindere mate aanwezig doordat Nederland een dicht bebouwd land is.



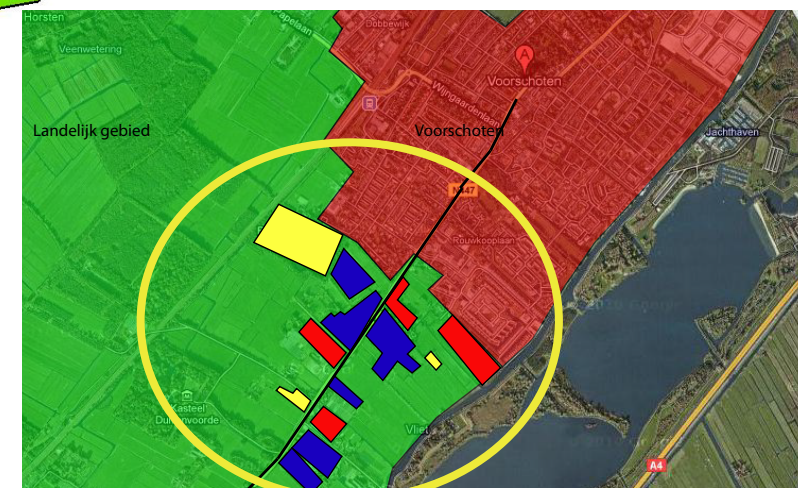
Afb. 40 3D-model stadsrand met geleidelijke overgang



Afb. 39 Stadsrand met geleidelijke overgang

Terugkoppeling naar de praktijk:

Om dit type terug te koppelen naar een bestaande situatie is gekozen voor Voorschoten (afbeelding 41). De druk op de ruimte in Nederland zorgt ervoor dat deze stadsranden steeds schaarser worden. Op de afbeelding is goed zichtbaar dat naar mate de stad bereikt wordt, de ruimte steeds meer wordt benut. Hierdoor is er sprake van een geleidelijke overgang van het stedelijk gebied naar het landelijk gebied.



Afb. 41 Geleidelijke overgang van stad naar land te Voorschoten



Oplossingsrichtingen:

1. Clustering van functies aan de rand van de stad

De verspreide functies kunnen geclusterd worden aan de rand van de stad. Dit heeft als gevolg dat zowel het stedelijk gebied als het landelijk gebied groter worden.

2. Verbergen van functies

De functies in deze stadsrandzone kunnen verborgen worden door het plaatsen van een groene bufferzone. Hierdoor worden functies aan het oog onttrokken en het landelijk gebied anders beleefd.

3. Heraansluiten van blauwe en groene verbindingzones

De heraansluiting van ecologische verbindingen zorgt op de duur voor meer diversiteit in flora en fauna, met als gevolg dat recreatieve routes kunnen worden aangelegd in deze gebieden. Dit kan zorgen voor een hogere gebruikerswaarde en belevingswaarde van het gebied.



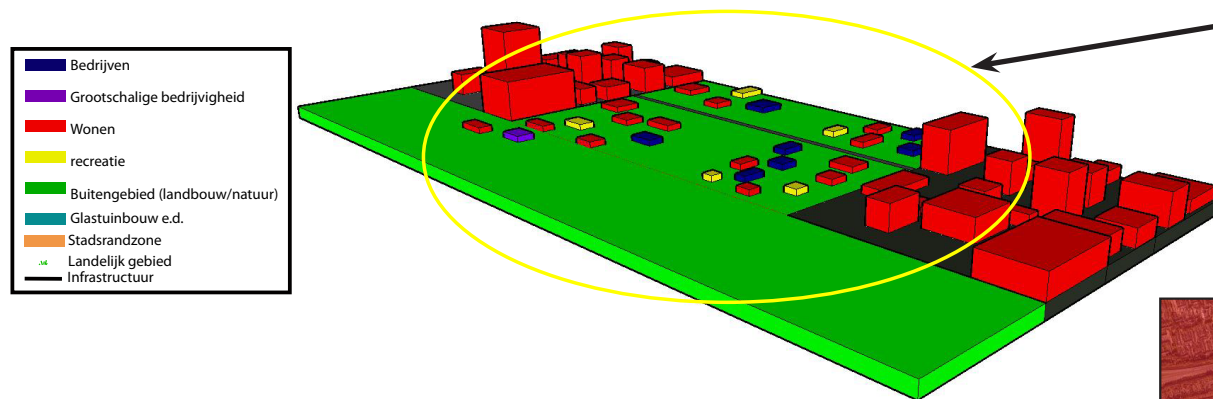
Afb. 42 Bufferzone (verbergen van functies) te Stampersgat, bron:SMV



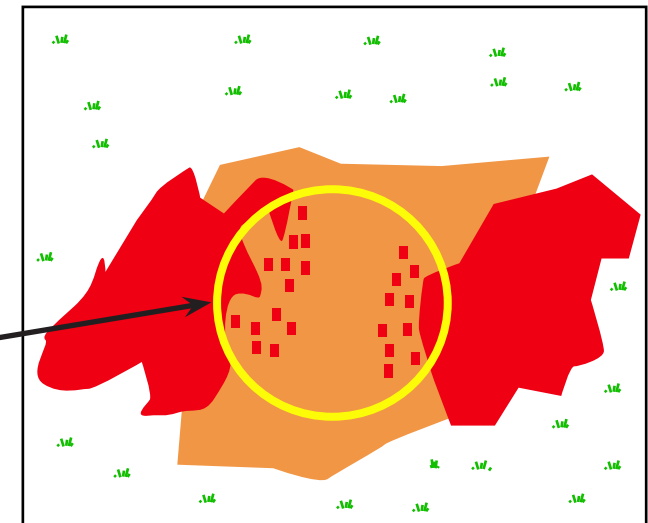
Afb. 43 Groen/blauwe zone

5.6 Type 3b: Stadsrand met een geleidelijke overgang tussen 2 stedelijke kernen

Dit gebiedstype is een vorm van het type stadsrand met een geleidelijke overgang. Kenmerkend voor dit type is dat deze gelegen is tussen twee naar elkaar groeiende steden. Diverse functies worden sluipenderwijs tussen de steden gerealiseerd. Door de groei van de steden komt er een druk op de ruimte van het landelijk gebied. Op afbeelding 44 is een deze ontwikkeling schematisch weergegeven. De zone binnen de gele cirkel is vervolgens in een 3D model uitgewerkt op afbeelding 45. Als deze trend zich voortzet zullen steden tegen elkaar aan groeien. De openheid van het landelijke gebied is niet echt meer aanwezig. In het nog overgebleven tussengebied zijn diverse functies aanwezig. Hierdoor zijn vergezichten niet meer aanwezig en wordt ook niet meer gesproken van landelijk gebied maar van tussengebied.



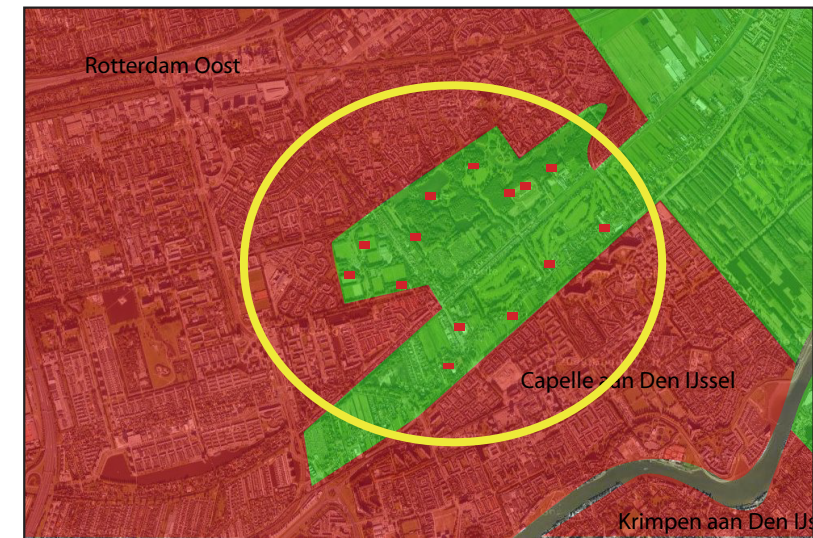
Afb. 45 3D-model stadsrandzone tussen twee stedelijke kernen



Afb. 44 Stadsrand met geleidelijke overgang tussen twee steden

Terugkoppeling naar de praktijk:

Een goed voorbeeld is het gebied tussen Rotterdam-Oost, Capelle aan den IJssel en Nieuwerkerk aan den IJssel op afbeelding 46. Het is duidelijk zichtbaar dat de steden tegen elkaar aan dreigen te groeien. De druk op de ruimte van het landelijk gebied is hier hoog en er zijn diverse functies aanwezig in dit gebied. Hierdoor dreigt het gebied dicht te groeien, met als gevolg dat steden aan elkaar vast groeien.



Afb. 46 Stadsrandzone tussen twee stedelijke kernen



Oplossingsrichtingen:

1. Duidelijke ruimtelijk vaststelling in beleid noodzakelijk

De tussengebieden zullen in de loop van tijd tegen elkaar aan groeien tenzij hier wettelijke maatregelen getroffen worden. Het beleid op lokaal en regionaal niveau kan deze gebieden beschermen door middel van gebieden vast te stellen in bestemmingsplan of visie. Hierdoor worden gebieden beschermd van verdere uitbreiding in het landelijk gebied.

2. Bufferfunctie / ecologische verbindingszone

Het landelijk gebied is uiterst bruikbaar om natuurgebieden met elkaar in verbinding te brengen. Door middel van natuurvriendelijke oevers van sloten kan in principe al een verbindingszone gecreëerd worden. Ook het realiseren van natuurlijke bufferzones zal de flora en fauna verhogen.

3. Recreatieve routes

Recreatieve routes zijn een niet zichtverstorende functie in een stadsrand. Hierdoor goed bruikbaar in een tussenliggende stadsrandzone. Bovendien kan deze oplossing goed gecombineerd worden met natuur (zie afbeelding 47).



Afb. 47 Blauw/groene zones met recreatie



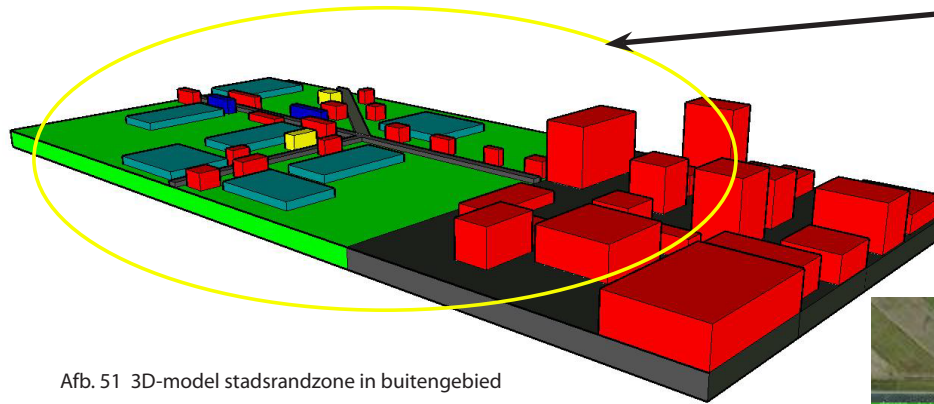
Afb. 48 Recreatie in landelijke gebied



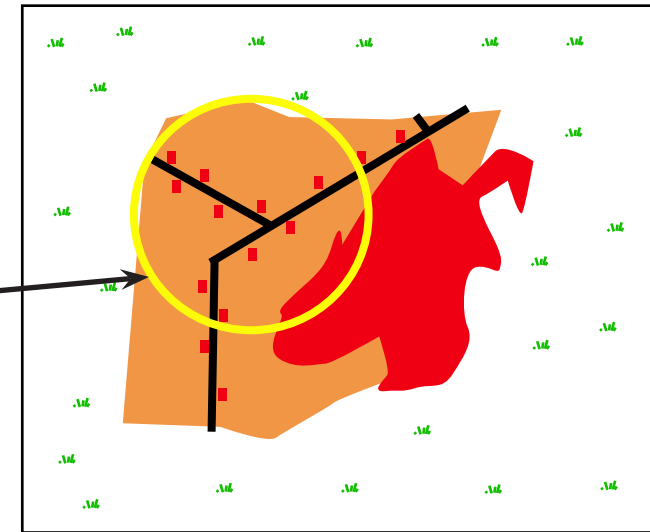
Afb. 49 Natuurvriendelijke oevers

5.7 Type 4: Stadsrand in landelijk gebied

Bij dit gebiedstype worden de verspreide uitbreidingen op afstand van de stad gerekend. In sommige gevallen sluiten deze gebieden zich zelfs aan bij kleinere dorpen. De openheid van het landschap wordt door deze gebieden echter aangetast door gebouwen die verspreid liggen over het gehele gebied. Hierdoor zijn in deze stadsrandzones geen vergezichten of zichtlijnen aanwezig. De ruimtelijke kwaliteit wordt hierdoor negatiever ervaren in deze gebieden. Bebouwing langs de infrastructuur en kassen achter de bebouwing zijn kenmerken voor deze gebieden. Dit geeft de stadsrandzone een rommelige uitstraling. Op afbeelding 50 is de deze structuur goed duidelijk aan gegeven en op afbeelding 51 verder uitgewerkt.



Afb. 51 3D-model stadsrandzone in buitengebied



Afb. 50 Verwaaiide stadsrandzone

Terugkoppeling naar de praktijk:

Om deze situatie terug te koppelen naar een werkelijke situatie is gekozen voor het gebied bij Roelofarendsveen. De gebieden bij Pijnacker, en Bergschenhoek kunnen zich ook uitstekend lenen voor deze terugkoppeling. Op de afbeelding 52 zijn de kassencomplexen langs de lintbebouwing goed zichtbaar. Duidelijk zichtbaar en overeenkomend met het gebiedstype zijn ook de verwaaiing van infrastructuur in de stadsrand.



Afb. 52 Stadsrandzone in buitengebied te Roelofarendsveen



Oplossingsrichtingen:

1. Clusteren van functies

Een van de mogelijke oplossingen is het clusteren van functies. Zoals het Westland een gebied kent dat zich helemaal leent voor glastuinbouw, kan in andere gebieden ook glastuinbouw worden samenvoegd.

2. Verbergen van mindere kwaliteit

Deze gebieden kunnen afgeschermd worden door middel van een bomenrij (zie afbeelding 54). Dit is een relatief gezien goedkope oplossing die de ruimtelijke kwaliteit verbetert door het gebied te verbergen, en heeft tevens als functie geluid te reduceren.

3. Architectuur toevoegen aan gebouwde omgeving.

Kwaliteit aan deze gebieden toevoegen door architectuur kan de belevingswaarde van een gebied verhogen.



Afb. 54 Verbergen van mindere kwaliteit (pluimveebedrijf) te Waddinxveen



Afb. 53 Kassencomplexen langs infrastructuur



Afb. 55 Lintbebouwing / kassen met hoge ruimtelijke kwaliteit

6. Casussen drie stadsrandzones

6.1 Inleiding

In het Plan van Aanpak is bepaald dat een drietal stadsranden worden onderzocht om de hoofdvraag van dit afstudeerproject te kunnen beantwoorden. Deze casussen onderscheiden zich in:

- casus grote stad;
- casus middelgrote stad;
- casus kleine stad.

In de analyse zijn een aantal tools in beeld gebracht die de casussen structureren. Deze tools zijn:

1. Prioriteitsgebieden kaarten van provincie Zuid- Holland

Om een gebied te kunnen selecteren is gebruik gemaakt van de kaarten uit bijlage 2 en 3. Op deze kaarten staan gebieden waar de provincie Zuid Holland zijn prioriteiten heeft gesteld. Aan de ontwikkeling en herstructurering van deze gebieden zijn subsidiegelden beschikbaar gesteld. Deze subsidiegelden maken het voor overheidsinstanties, adviesbureaus en ingenieursbureaus interessant om in te spelen op de ontwikkeling van deze gebieden en daar ook een grotere toekomstwaarde aan te geven.

2. De formule voor het bepalen van de stadsrandzone

Door het gebruik van deze formule van het Planbureau voor de Leefomgeving: Stadsrandzone (M) = K oppervlakte stedelijk gebied (m²) / 6 (hoofdstuk 2) is de theoretische stadsrand te bepalen. Met behulp van het computerprogramma Gis zal de oppervlakte van de stadsrand van de drie cases worden bepaald. Vervolgens zal door middel van deze formule verschillende typen stadrandzones geanalyseerd en gekenmerkt kunnen worden.

3. Analyse / veldbezoek van het onderzoeksgebied

In de analysefase zal het gebied verkend worden door middel van veldbezoek en relevante beschikbare gemeentelijke beleidsinformatie. De geselecteerde stadsrand (zie aandachtspunt 2) zal geanalyseerd worden op huidig en toekomstig ruimtegebruik (functies).

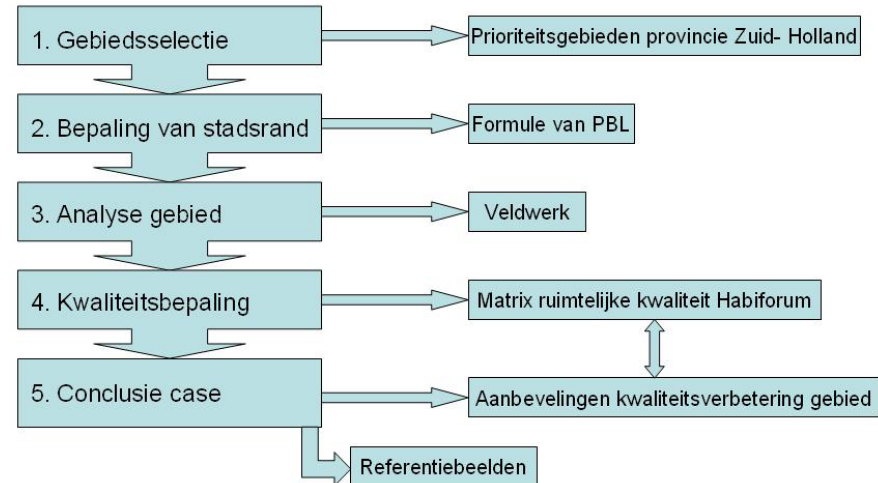
4. Gebied toetsen aan matrix ruimtelijke kwaliteit van het Habiforum (hoofdstuk 3)

Op basis van de verkregen informatie uit bovenstaande punten 1 t/m 3 en de elementen uit hoofdstuk 3 wordt de kwaliteit van de betreffende stadsrand (case) getoetst aan de 12 criteria van de matrix van Habiforum (afb. 57). Hierbij worden (+) en (-) aangegeven op basis van eigen waarneming.

5. De uitkomsten van casus

De uitkomsten van deze matrix geven de staat van de stadsrand aan. Tevens geeft het aanknopingspunten voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.

Onderzoekstappen bij uitwerken van casussen



Afb. 56 Schematische weergave uitwerking casussen

Matrix ruimtelijke kwaliteitsbelangen met enkele voorbeelden van kwaliteitsaepeden

Belangen	Economisch belang	Sociaal belang	Ecologisch belang	Cultureel belang
Waarden				
Gebruikswaarde	Bereikbaarheid Efficiëntie 1	Toegankelijkheid Transparantie 2	Versnippering Verbinding 3	Verscheidenheid Keuzevrijheid 4
Belevingswaarde	Attractie Zichtbaarheid 5	Weidsheid Uitzicht 6	Rust Geluid 7	Schoonheid Contrast 8
Toekomstwaarde	Stabiliteit Rendement 9	Insluiting Samenhang 10	Voorraad Natuur 11	Erfgoed Informatie 12

Bron: Kwaliteit in meervoud (Habiforum, 2001)

Afb. 57 Matrix Ruimtelijke Kwaliteit

6.2 Casus grote stad - Rotterdam Noord (Schiebroek)

6.2.1 Gebiedsselectie

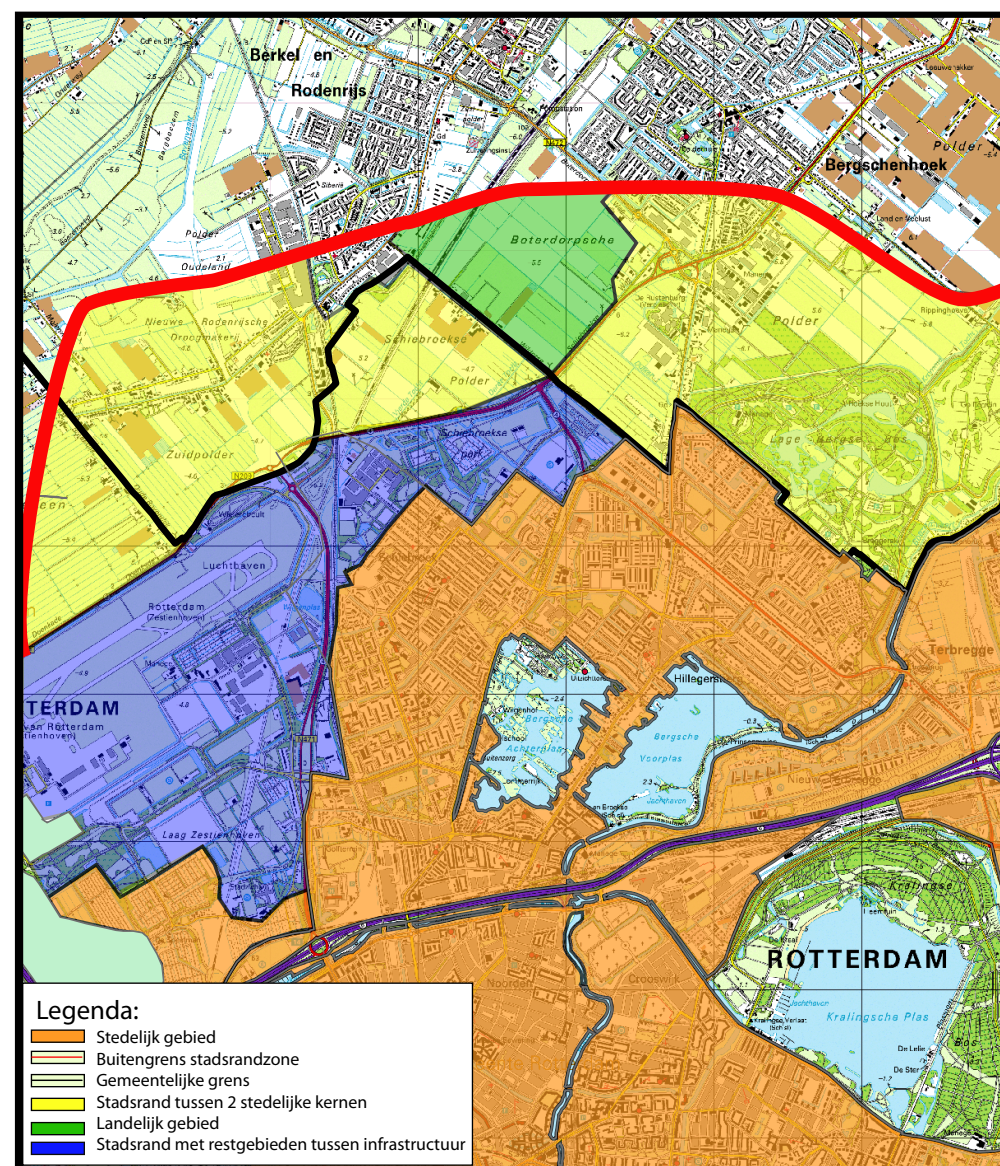
Het gebied Rotterdam Noord is gekozen aan de hand van de kaart uit bijlage 3. Op deze kaart is een aantal gebieden aangegeven waar de provincie zijn prioriteiten op heeft gesteld. Deze gebieden zijn; Vlinderstrik (nr24), Hoekse Park (nr 12), Oranjevuijtenpolder (nr 17) en Groene Zoom (nr 11). Hier zal in de stadsrandzone in de periode van 2007 tot 2013 herstructurering plaatsvinden. Deze gebieden zullen voornamelijk ingericht worden als stedelijk uitloopgebied voor recreatie in een groene omgeving. Hierdoor is het interessant om voor dit gebied een analyse uit te voeren op de stadsrandzone en de ruimtelijke kwaliteit. In de casus zal voornamelijk worden ingezoomd op de stadsrandzone bij Schiebroek.

6.2.2 Stadsrandbepaling

Om de stadsrandzone te bepalen is door middel van de formule van het Planbureau voor de Leefomgeving de stadsrandzone theoretisch benaderd. De uitwerking is gedaan met behulp van een gis-analyse. De oppervlakte van het stedelijk gebied van Rotterdam is hiermee berekend op 82636800 m². Belangrijk hierbij is echter dat enkel het stedelijk gebied berekend is. Dit wil zeggen dat hoofdwegen, water, havens, luchthaven en bedrijventerreinen buiten beschouwing worden gelaten. Na invoering van het stedelijk gebied in de formule beantwoordt de Gis analyse dat de stadsrand van Rotterdam Noord 1500 meter breed is. Op afbeelding 58 is rood het stedelijk gebied van Rotterdam, oranje het stedelijk gebied van omliggende gemeentes en groen is de stadsrandzone met een breedte van 1500 meter.

Formule: $1500\text{ m} = \sqrt{82636800\text{ m}^2 / 6}$

Door middel van deze formule is de stadrandzone afgebakend voor dit onderzoek. Aan de hand hiervan is veldwerk verricht en zijn de typen stadranden geanalyseerd.



Afb. 58 Schematische weergave van stadsrandzones van Rotterdam Noord

6.2.3 Typering van gebied

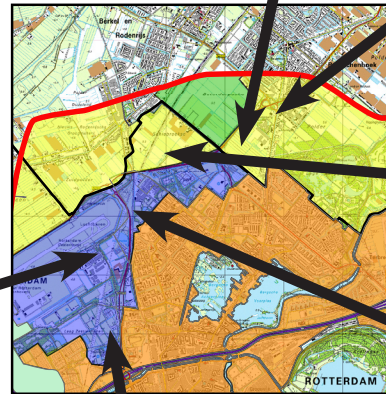
Uit veldwerk is gebleken dat een deel van de stadsrandzone van Rotterdam Noord gekenmerkt wordt door infrastructuur. Deze infrastructuur verbindt het centrum van Rotterdam met het omliggende land. Een gevolg hiervan is dat gebieden in de stadsrandzone van elkaar afgesneden worden. Hierdoor ontstaat door de loop van tijd versnippering van gebieden. Deze versnippering van gebieden zorgt voor restgebieden tussen infrastructuur (afbeelding 61). Deze stadsrandzone komt overeen met type 1 uit hoofdstuk 5: 'de stadsrand met restgebieden tussen infrastructuur'.

In het noorden bereikt de stadsrandzone het kassengebied bij Bergschenhoek. Hier is sprake van een stadrandzone tussen twee stedelijke kernen in (type 3b hoofdstuk 5). Op afbeelding 59 is de stadsrandzone weergegeven. Kenmerkend is dat functies sluiperderwijs het landelijk gebied verdringen. De kassen met hun vierkante vormgeving zorgen voor een ruimtelijke druk op het landelijk gebied.

Functies als bedrijvigheid, recreatie en Rotterdam Airport vormen de hoofdfuncties van deze stadsrand. Deze functies zijn redelijk geclusterd (afbeelding 63) maar ook afzonderlijk in het gebied te bekennen. Het bedrijventerrein Schiebroek is toe aan herstructurering. Meer versnipperde functies in dit gebied zijn een gemeentewerf, sportcomplexen, ziekenhuis en ruimtevragende bedrijvigheid (opslag van bouwmaterialen e.d.).



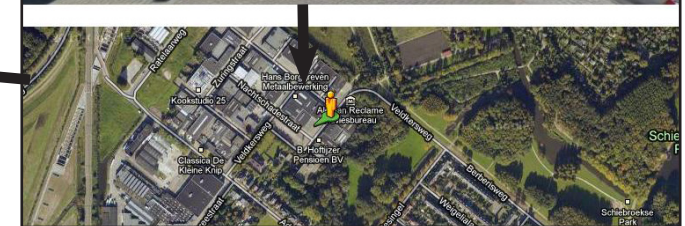
Afb. 61 Versnippering door infrastructuur



Afb. 62 Contrast stedelijk / landelijk



Afb. 59 Landelijk gebied Rotterdam Noord



Afb. 60 Bedrijventerrein Schiebroek, Rotterdam Noord



Afb. 63 Verschillende functies Schiebroek, Rotterdam



6.2.4 Huidige situatie

In het kwaliteitsprofiel staan de positieve (+) en negatieve (-) elementen van ruimtelijke kwaliteit puntgewijs benoemd. Deze normering is gemaakt aan de hand van veldwerk en de elementen van ruimtelijke kwaliteit voor stadsrandzones (beschreven in hoofdstuk 3).

Door de hoeveelheid aan infrastructuur heeft de stadsrandzone van Rotterdam Noord een goede bereikbaarheid met de auto. De infrastructuur zorgt dat de stadsrandzone versnippert waardoor verschillende functies in de stadsrandzone zijn gerealiseerd. Veel van de functies zijn typisch voor de stadsrandzone (gemeentewerven en opslagterreinen voor bouwmaterialen) en verrommelen het gebied. Hierdoor zijn nauwelijks zichtlijnen meer te bekennen en is de beleving al snel dat een goed ontwerp van het gebied ontbreekt. Ecologische of landschappelijke waarden kent de stadsrandzone van Schiebroek nauwelijks. Ook is de oude polderstructuur van het landschap niet meer herkenbaar.

6.2.5 Toekomst en oplossingsrichtingen

Een goede relatie tussen natuur en stedelijk gebied is van belang voor de mens. Onder dit ecologische evenwicht vallen ook neveneffecten van andere maatregelen. Te denken hierbij valt aan luchtkwaliteit, bodemverontreiniging en waterkwaliteit. Opsplitsing van stadsrand door infrastructuurle werken heeft in Schiebroek dit evenwicht verstoord. Door

verschillende waterpeilen gedijen verschillende soorten natuur niet meer in de stadsrand van Rotterdam (verdroging). Ook licht (van kassen), trillingen (Rotterdam Airport), geluid enzovoort kunnen diersoorten verjagen. Het heraansluiten van blauwe en groene verbindingzones zal de gebruikswaarde en belevingswaarde van de stadsrand verhogen.

Culturele waarden spelen voornamelijk een rol bij de belevingswaarde. Of het nu gaat om de aanwezigheid van door de mens gemaakte objecten (bijvoorbeeld monumentale gebouwen) of om de aanwezigheid van landschappelijke waarden (oude vormen van landschap zichtbaar). De culturele waarden staan vooral in het kader van behoud van het gebied of het versterken daarvan. Een contrastrijke omgeving kan de belevingswaarde van het landelijke gebied in de stadsrandzone versterken.

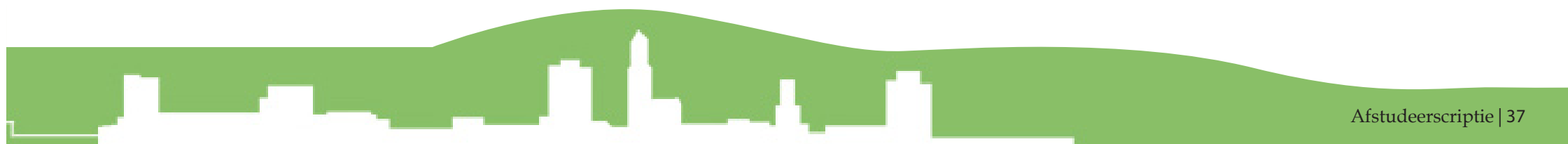
Herstructurering van bedrijventerreinen en gericht slopen kan de toekomstwaarde van de stadsrandzone vergroten. Hierdoor is het mogelijk om functies samen te voegen en verrommeling van gebieden tegen te gaan. Een oplossing om ruimtelijke kwaliteit te verhogen kan ook zijn om gebieden met een mindere kwaliteit aan het oog te onttrekken. Dit kan door middel van een groene zone of een schutting/geluidswal in vorm van een kunstwerk. Hierdoor is ook geluid te reduceren van de hoofdwegen in de gebieden.

Kwaliteitsprofiel Stadsrand Schiebroek

	Economisch belang	Sociaal belang	Ecologisch belang	Cultureel belang
Gebruikswaarde	- Bereikbaarheid (+) - Goedkope functies (-)	- Werkgelegenheid (+) - Veel functies (+/-)	- Landschap (-) - Milieu (-)	- Geen structuur herkenbaar (-)
Belevingswaarde	- Verouderde bedrijven (-) - Versnippering van gebieden (-) - Veel functies (+/-)	- Verrommeld gebied (-) - Geen zichtlijnen (-) - Ontwerp ontbreekt (-)	- Landschap (-) - Ecologie (-)	- Versnipperd gebied (-) - Oude vormen landschap niet herkenbaar (-)
Toekomstwaarde	- Herstructurering bedrijven noodzakelijk (+)	- Juist programma (-)	- Ecologische verbindingzones (+)	- Herkenbaar maken hoe het vroeger was (+)

(+) en (-) gebaseerd op eigen waarneming

Afb. 64 Kwaliteitsprofiel Schiebroek



6.3.3 Analyse gebied

De stadsrandzone van Alphen aan den Rijn is divers. Het noorden wordt gekenmerkt door een scherpe scheiding tussen stad en land, hoewel deze op sommige plaatsen ook gerafeld is (type 1a en b hoofdstuk 5). Dit is duidelijk zichtbaar op afbeelding 67 en 70. Zowel over water als over de polder zijn vergezichten veel aanwezig in de stadsrandzone. Belangrijk is dat deze in stand worden gehouden of waar mogelijk versterkt worden.

In het zuiden van Alphen aan den Rijn komen naast een scherpe stadsrand ook een stadsrandzone met restgebieden tussen infrastructuur voor (type 1). Opvallend is het bedrijventerrein aan de westzijde van Alphen aan den Rijn (afbeelding 69). Deze is in werkelijkheid groter dan de theoretische stadsrand aangeeft. Dit gebied valt onder stadsrandzone in landelijk gebied (type 4).

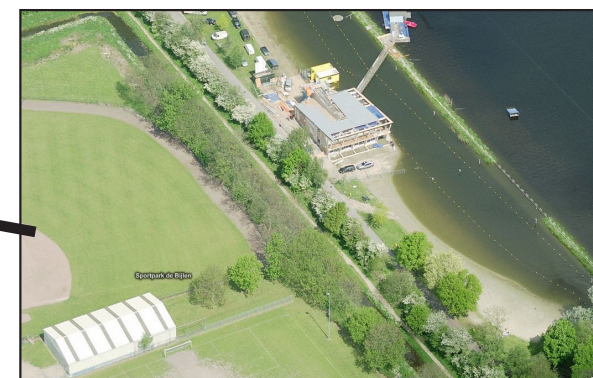
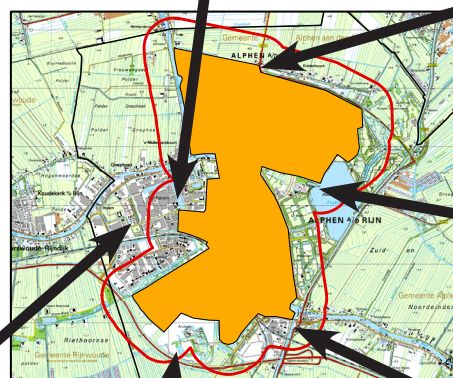
Aan de oostzijde van Alphen aan den Rijn bevinden zich voornamelijk recreatieve functies. Voetbalvelden, honkbalvelden, volleybalvelden, waterskibaan, fietsen, zwemmen, wandelen en skaten is mogelijk in een goed aangelegde groene stadsrandzone.



Afb. 66 Bedrijventerrein



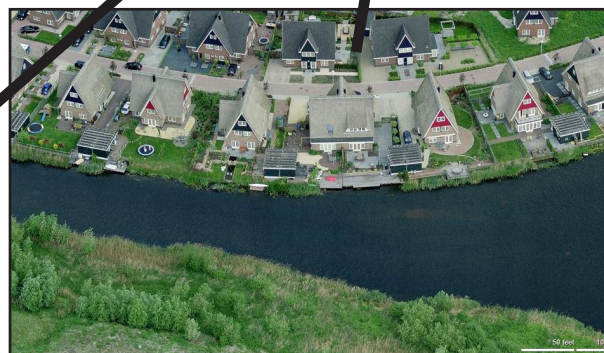
Afb. 67 Harde stadsrand Alphen aan den Rijn - noord



Afb. 68 Recreatie in stadsrandzone Alphen aan den Rijn



Afb. 69 Vierkante loodsen op bedrijventerrein



Afb. 70 Harde stadsrand Alphen aan den Rijn - zuid



Afb. 71 Recreatie in stadsrandzone

6.3.4 Huidige situatie

In het kwaliteitsprofiel staan de positieve (+) en negatieve (-) elementen van ruimtelijke kwaliteit puntgewijs benoemd. Deze normering is gemaakt aan de hand van veldwerk en de elementen van ruimtelijke kwaliteit voor stadsrandzones (beschreven in hoofdstuk 3).

De stadsrandzone is door middel van provinciale wegen (maximumsnelheid 80 km per uur) goed te bereiken. Deze wegen zorgen voor een goede bereikbaarheid vanuit de stad maar bepalen de stadsrandzone door hun afsnijding met de stad. De functies in de stadsrandzone zijn zoals al eerder gezegd veelal geclusterd, waardoor Alphen aan de Rijn een groot gebied voor bedrijven en een groot gebied voor recreatie kent. De uitstraling van deze gebieden is divers. Het bedrijventerrein kent een nieuwbouw van bedrijven maar ook bedrijven die aan onderhoud onderhavig zijn. Langs de wegen (zichtlocaties) staan over het algemeen genomen de meest nieuwe bedrijven. Deze verbeterd hiermee het imago

en de uitstraling van het gebied. De clustering van de functies in de stadsrandzone zorgt voor een zichtbare samenhang in het ruimtegebruik waarmee het aantrekkelijk wordt voor bedrijven, recreatie en natuur om zich hier te verstigen.

6.3.5 Toekomst en oplossingsrichtingen

Culturele waarden in vorm van door de mens gemaakte objecten zijn nauwelijks terug te vinden in de stadsrandzone van Alphen aan den Rijn. Landschappelijke waarden zijn echter op vele plaatsen zichtbaar. De openheid van de polders is mede door de soms zo contrastrijke stadsrand goed zichtbaar. Door de aanleg van recreatieve routes vanuit de stad kan de belevingswaarde en gebruikswaarde van deze gebieden stijgen. Ook de bedrijventerreinen kunnen verbeterd worden. Door gericht te slopen kan de mindere kwaliteit weg worden gehaald en andere functies als een bufferzones worden geplaatst.

Kwaliteitsprofiel Alphen aan den Rijn

	Economisch belang	Sociaal belang	Ecologisch belang	Cultureel belang
Gebruikswaarde	- Bereikbaarheid (+) - Overslaghaven (+) - Bedrijventerreinen (-)	- Meerdere doelgroepen (+) - Meerdere activiteiten (+) - recreatieve routes (-)	- Milieu (+)	- Polderstructuur (+)
Belevingswaarde	- Bedrijventerreinen (+)	- Sportaccomodaties (+) - Landschap (+)	- Landschap (+/-) - Ecologie (+/-)	- Scherpe stadsrand (+)
Toekomstwaarde	- Bedrijventerreinen (+/-)	- Recreatieve routes (+)	- Ecologische verbindingszones (+)	- Continuering bestaande situatie (0)

(+) en (-) gebaseerd op eigen waarneming

Afb. 72 Kwaliteitsprofiel Alphen aan den Rijn

6.4 Casus 3 - kleine stad: Leiderdorp (Oude Rijnzone)

6.4.1 Gebiedsselectie

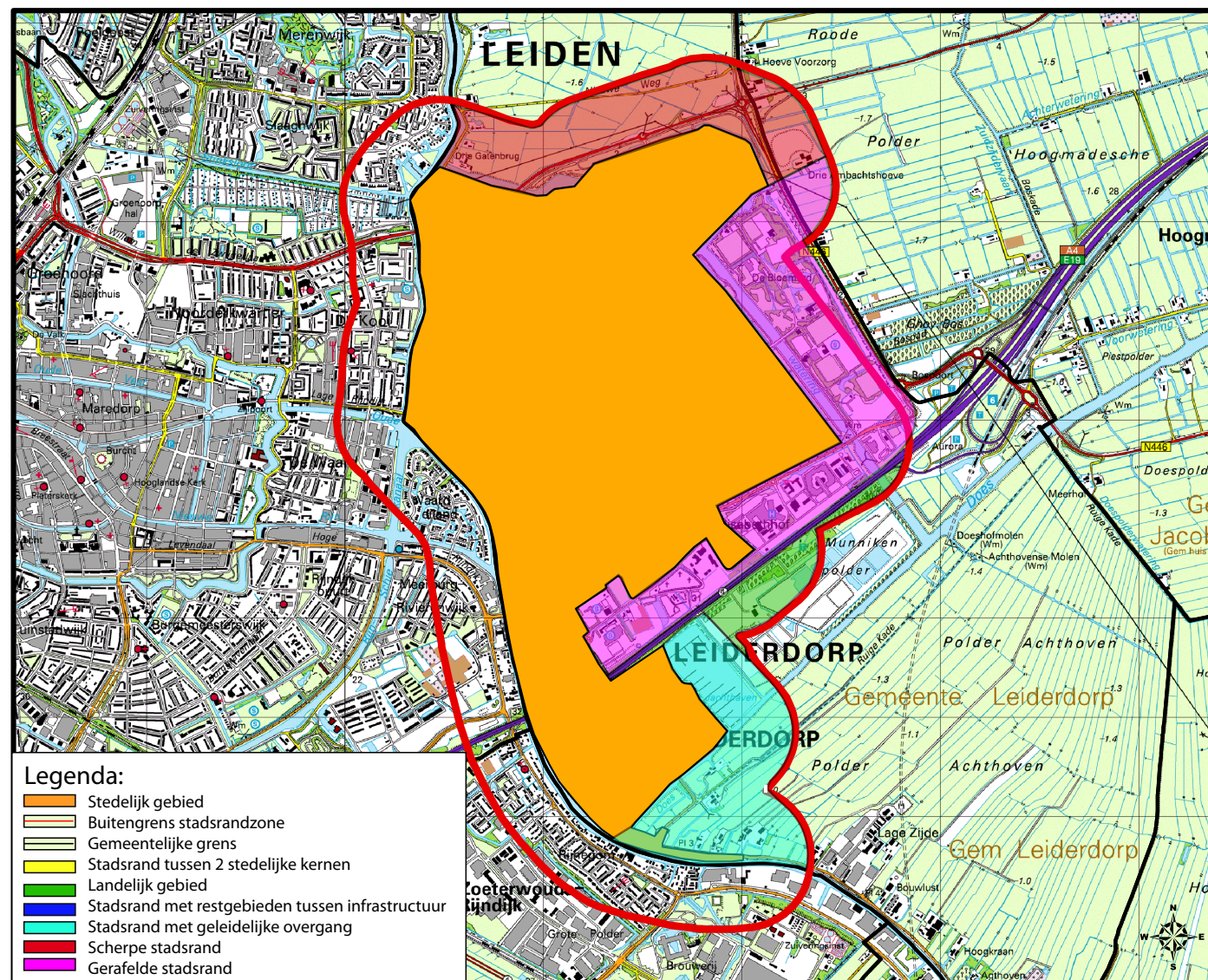
Leiderdorp is in de loop van tijd aan Leiden vastgegroeid. In het kader van Recreatie om de stad is er vanuit de provincie een prioriteit om recreatie in de stadsrandzone van Leiderdorp te ontwikkelen. De keuze voor Leiderdorp (Oude Rijnzone) is gemaakt op basis van bijlage 2. Het doel van deze casus is de stadsranden te analyseren. Door de negatieve en positieve kwaliteiten aan te wijzen wordt geprobeerd de ruimtelijke kwaliteit in het gebied te verhogen.

6.4.2 Stadsrandbepaling

Door de formule van het Planbureau voor de Leefomgeving is de stadsrandzone theoretisch te benaderen. Deze formule is: Stadsrandzone (M) = $\sqrt{\text{oppervlakte stedelijk gebied}(\text{m}^2) / 6}$. Met behulp van een gis-analyse is de stadsrandzone bepaald. Hier is de oppervlakte stedelijk gebied binnen de gemeente grenzen van Leiderdorp berekend. Deze bedraagt 1.492.134 m². Van belang is te weten dat dit enkel stedelijk gebied is. Dit is exclusief bedrijventerreinen, hoofdwegen, haven en water. Deze gegevens verwerkt in de formule toont aan dat de theoretische stadsrandzone van Leiderdorp 341m breed is (afb.73).

Formule: $341 \text{ m} = \sqrt{1492134 \text{ m}^2 / 6}$

Door middel van deze formule is de stadrandzone afgebakend voor dit onderzoek. Aan de hand hiervan is veldwerk verricht en zijn de typen stadranden geanalyseerd.



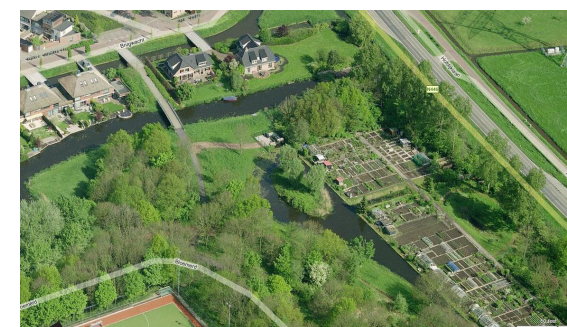
Afb. 73 Schematische weergave van stadsrandzones van Leiderdorp

6.4.3 Analyse gebied

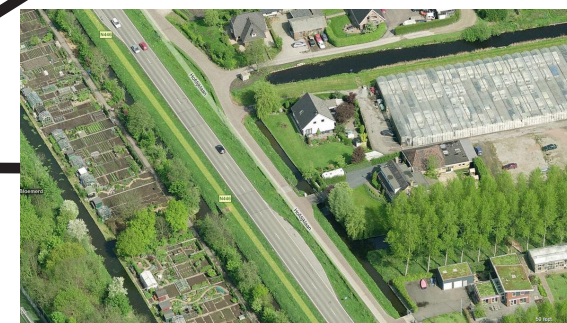
Het zuidwesten van Leiderdorp is in de loop van tijd vastgegroeid aan Leiden. Hier is geen sprake meer van een stadsrandzone. In het noorden en westen van Leiderdorp wordt de stadsrandzone vooral gekenmerkt door verschillende functies als volkstuinen en recreatievoorzieningen. De overgang tussen stedelijk en landelijk gebied is hier scherp gebleven met her en der een gerafelde stadsrandzone (type 2a en b). Sinds 2009 is het oosten van Leiderdorp aan veranderingen onderhavig. De Polder Achthoven wordt ingericht tot een recreatiegebied met fiets en wandelpaden. Ook komt hier nieuwe natuur ten compensatie van de HSL die ten noorden van Leiderdorp ondergronds gaat. Deze natuur is voornamelijk plas-dras met verbindingen door middel van natuurvriendelijke slootoevers. Een kenmerk van Leiderdorp is dat deze wordt ingeklemd door infrastructuur (A4, N445 en N446). Bedrijvigheid bevindt zich vooral langs de A4. De impact van de Oude Rijn is groot op het gemeente Leiderdorp. Vanaf de Romeinse tijd bestaat hier al lintbebouwing die voor een bebouwingszone van 700 meter doorsnee aan het landelijk gebied geeft. Hierdoor is in loop van tijd een geleidelijke overgang ontstaan van stedelijk naar landelijk gebied (type 3a hoofdstuk 5).



Afb. 74 Eilanden in stadsrandzone



Afb. 75 Meervoudig ruimtegebruik in stadsrand



Afb. 76 Gerafelde stadsrandzone



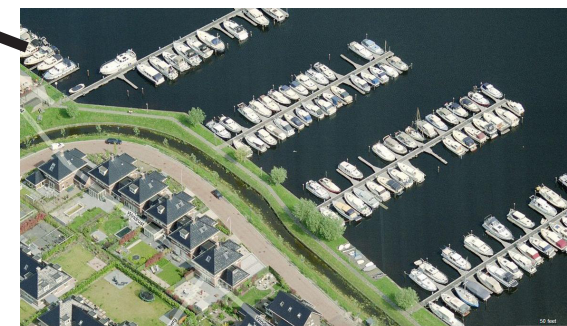
Afb. 77 Bedrijventerrein langs A4 te Leiderdorp



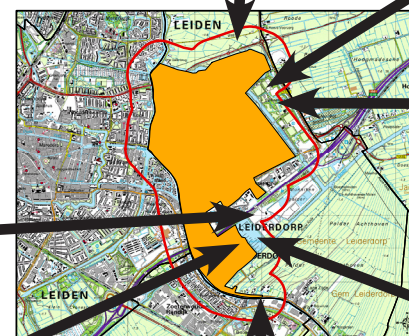
Afb. 78 Harde stadsrandzone



Afb. 79 Oude Rijnzone, Leiderdorp



Afb. 80 Haven Leiderdorp



6.4.4 Huidige situatie

In het kwaliteitsprofiel staan de positieve (+) en negatieve (-) elementen van ruimtelijke kwaliteit puntgewijs benoemd. Deze normering is gemaakt aan de hand van veldwerk en de elementen van ruimtelijke kwaliteit voor stadsrandzones (beschreven in hoofdstuk 3).

De stadsrandzone van Leiderdorp scoort op sociaal gebied hoog. Mede door de vele recreatieve mogelijkheden die aanwezig zijn in de stadsrandzone en de toegankelijkheid van deze gebieden. Voor een ieder is wel een vorm van recreatie te vinden. Het landschap is open van karakter en de oude polderstructuur is helder aanwezig. Ook de molens in de Polder Achthoven laten het cultureel erfgoed goed terug komen in de stadsrandzone. De polders rondom Leiderdorp zorgen niet alleen voor mogelijkheden om te recreëren maar tegelijk ook voor waterberging en ecologie. Plas-dras natuur en natuurvriendelijke oevers zorgen ervoor dat beschermde dier- en plantensoorten in het gebied komen. Hier is echter een gezonde leefomgeving en een schoon milieu voor nodig. Rust en ruimte voor dieren en planten maakt dit mogelijk in de stadsrandzone van Leiderdorp.

De bereikbaarheid van de stadsrandzone is goed door de A4 en verschillende provinciale wegen. De hoogwaardige bedrijvigheid langs de A4 is een voorbeeld van een kwalitatief goed ingerichte stadsrand (afbeelding 48), hoewel achter de A4 al verpaupering optreedt bij verschillende bedrijven. Een mindere kwaliteit is de hoogspanningsmast die veel invloed heeft op het uitzicht in het landelijk gebied.

6.4.5 Toekomst en oplossingsrichtingen

Culturele waarden in vorm van door de mens gemaakte objecten zijn terug te vinden in de stadsrandzone van Leiderdorp. De hoogspanningsmast, molens en hogesnelheidslijn zijn hier voorbeelden van. Deze zichtbare objecten kunnen invloed hebben op de belevingswaarde van een gebied. Door middel van het verbergen of verfraaien van deze objecten kunnen deze een hogere belevingswaarde krijgen. Een simpel voorbeeld hiervan kan zijn een klimopplant te laten groeien tegen een hoogspanningsmast of het onderste deel van een hoogspanningsmast te veranderen in een kunstwerk of huisje dat uitstraling geeft aan een gebied op een positieve manier.

Zichtlocaties inrichten met een hoge ruimtelijke kwaliteit verhoogt de belevingswaarde van een totaal gebied. De kwaliteit langs hoofdwegen, belangrijke zichtlijnen zijn de voornaamste kwaliteiten die goed moeten zijn in een stadsrandzone.

Verbergen van mindere kwaliteit: loodsen op een bedrijventerrein kunnen niet snel worden verwijderd of verplaatst. Deze kunnen wel simpelweg verborgen worden voor het oog door middel van een groene zone of een geluidswal in vorm van een kunstwerk. Hierdoor wordt de ruimtelijke kwaliteit van het gebied verhoogd zonder grote ingrepen te doen. Bovendien kan een afscherming lawaai tegengaan wat de rust in een gebied kan verhogen.

Kwaliteitsprofiel Leiderdorp

	Economisch belang	Sociaal belang	Ecologisch belang	Cultureel belang
Gebruikswaarde	- Bereikbaarheid (+) - Bedrijven langs A4 (+) - Bedrijventerreinen (-)	- Meerdere doelgroepen (+) - Meerdere activiteiten (+) - recreatieve routes (-)	- Milieu (+) - Landschap (+)	- Polderstructuur (+) - Molens (+)
Belevingswaarde	- Bedrijven langs A4 (+) - Andere bedrijven (-)	- Eilanden in stadsrand (+) - Landschap (+)	- Ecologie (+)	- Scherpe stadsrand (+)
Toekomstwaarde	- Bedrijventerreinen (+/-) - Continuering bestaande situatie (0)	- Continuering bestaande situatie (0)	- Continuering bestaande situatie (0)	- Continuering bestaande situatie (0)

(+) en (-) gebaseerd op eigen waarneming

Afb. 81 Kwaliteitsprofiel Leiderdorp

7. Conclusies en aanbevelingen

7.1 Algemeen

In hoofdstuk 1 is de doelstelling van dit onderzoek geformuleerd:

Het analyseren van de huidige problematiek in de stadsrandzones en het onderzoeken van mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit van de stadsrandzones in Zuid-Holland in de toekomst te verhogen.

Om de doelstelling te behalen is de volgende hoofdvraag geformuleerd:

Welke elementen bepalen de ruimtelijke kwaliteit in de stadsrandzone? Wat is de relatie met het beleid en op welke wijze kan (door middel van sturend beleid) de ruimtelijke kwaliteit in stadsrandzones worden verbeterd?

Uit dit afstudeeronderzoek is een aantal elementen naar voren gekomen die sturend zijn voor de ruimtelijke kwaliteit in stadsrandzones. Hieronder worden deze uitgewerkt.

7.2 Bepaling ruimtelijke kwaliteit stadsrandzone

In de stadsrandzones blijken vele functies samen te komen die bepalend zijn voor de ruimtelijke kwaliteit. Deze functies zijn bedrijvigheid, wonen, recreatie, detailhandel, infrastructuur en natuur&landbouw. Een stadsrand van hoge ruimtelijke kwaliteit bestaat ondermeer uit een goede ordening van verschillende functies. Bijvoorbeeld een ordelijk bedrijventerrein naast een goed ontworpen sportaccommodatie. Daarentegen scoort een stadsrand met verouderde bedrijfsgebouwen, rommelige buitenopslag en verwaarloosde volkstuintjes beduidend minder. Binnen dit kader is ook de bereikbaarheid van de stadsrand van belang. Een stadsrand doorsneden door een snelweg en/of spoorweg kan weliswaar op locatie goed zijn gericht, maar scoort in totaal ook minder.

Feitelijk blijkt uit dit onderzoek dat de ruimtelijke kwaliteit van de stadsrandzone bepaald wordt door:

- al dan niet optredende verpaupering;
- al dan niet aanwezige zichtlocaties;
- al dan niet aanwezigheid van ecologie/ natuur en landschappelijke waarden;
- al dan niet aanwezige invloed van infrastructurele werken;
- al dan niet aanwezige bereikbaarheid vanuit stedelijk naar landelijk gebied;
- al dan niet aanwezige invloed van grote gebouwen en objecten;
- al dan niet optredende verdichting van gebieden;
- al dan niet optredende verrommeling in de stadsrandzone;
- al dan niet aanwezige cultuurhistorische en landschappelijke waarden;
- al dan niet aanwezige barrières in de stadsrandzone.

Voorts is in dit afstudeeronderzoek geconstateerd dat ook demografische ontwikkelingen van invloed zijn op de stadsranden. De afname van het aantal inwoners per woning, de toename van de bevolking en de toename in welvaart heeft zijn uitwerking op het ruimtegebruik in Nederland. Het thema groei en krimp zal in de toekomst ook van invloed zijn op de ruimtelijke kwaliteit van de stadsrandzone. Stedelijke krimp kan schuivende stadsrandzones (naar de stad toe) veroorzaken. De ruimtelijke kwaliteit van de stadsrandzone kan hierdoor aangetast worden door leegstand en verval. Gericht slopen en het toevoegen van nieuwe functies (zoals het realiseren van bufferzones of samenvoegen van passende functies) kan de ruimtelijke kwaliteit van de stadsrandzone verhogen. In groei regio's zullen de stadsranden naar het landelijk gebied toe gaan schuiven. Om de ruimtelijke kwaliteit in deze gebieden te behouden is het van belang om te bouwen naar behoefte van de bevolkingsgroei.

7.3 Sturend beleid voor stadsrand

Uit de beleidsanalyse kan geconcludeerd worden dat het beleid op de stadsrandzones momenteel in zeer beperkte mate aanwezig is. Het beleid van het rijk is abstract en algemeen weergegeven en geeft nauwelijks handvatten voor de stadsrand. Ruimtelijke kwaliteit komt wel aan bod in dit beleid maar wordt niet concreet benaderd. In principe heeft dit beleid geen sturing op ruimtelijke kwaliteit waar handelingen uit voort kunnen komen die de kwaliteit daadwerkelijk verbeteren. Het rijk spreekt in principe alleen over dat de ruimtelijke kwaliteit verbeterd moet worden. Vanuit het beleid van de provincie Zuid-Holland worden de stadsrandzones zijdelings aangekaart. Ruimtelijke kwaliteit moet volgens de provincie worden versterkt en waar mogelijk verhoogd bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dit wordt echter niet verder uitgewerkt.

Opvallend in dit afstudeerdocument is dat de ruimtelijke kwaliteit voornamelijk bepaald wordt door de belevingswaarde. Mooie gebouwen, zichtlijnen, open polders zijn belangrijk. Mindere kwaliteit wordt aan het ook onttrokken door bufferzones, geluidswallen of natuurlijke oplossingen als een bomenrij e.d. Een gebied met een hoge belevingswaarde krijgt ook een hogere gebruikswaarde. Gebieden die uitstraling hebben krijgen vanzelf aantrekkingskracht voor verschillende functies. Hieruit blijkt dat de toekomstwaarde van een gebied kan worden vergroot door de belevingswaarde te verhogen.



De belevingswaarde kan worden verhoogd door mooie dingen in het gebied te realiseren. Mooie dingen kosten echter geld, wat niet altijd aanwezig is. Vanuit dit afstudeeronderzoek wordt dan ook aanbevolen om ruimtelijke kwaliteit van stadsrandzones op te nemen in het beleid. Door middel van de elementen benoemd onder paragraaf 7.2 kan ruimtelijke kwaliteit concreet worden gemaakt in het te formuleren beleid voor stadsranden.

Belangrijk om te weten is hierbij dat het huidige beleid over ruimtelijke kwaliteit en stadsrandzones voornamelijk top-down is geschreven. Ruimtelijke kwaliteit is een abstract begrip dat op het schaalniveau van het rijk en provincie niet concreet te vertalen is naar gebiedsontwikkeling. De sturing op ruimtelijke kwaliteit kan op lokaal niveau beter worden vorm gegeven. Gemeentelijke overheden kunnen problemen en kansen van een gebied beter inschatten dan het rijk. Door ruimtelijke kwaliteit als onderwerp op te nemen in structuurvisies en bestemmingsplannen kan op lokaal niveau gestuurd worden op kwaliteit van de leefomgeving. In een bestemmingsplan (bouwtitel) bepaalt de gemeente wat wel en niet mag worden bebouwd in een gebied. Ruimtelijke kwaliteit in gebiedsontwikkeling en dus ook in stadsrandzones komt beter tot zijn recht wanneer het beleid bottom-up wordt gestuurd.

Aanbevolen wordt om ruimtelijke kwaliteit als instrument mee te laten wegen in de planvorming. Het invoeren van een effectrapportage voor ruimtelijke kwaliteit zou een oplossing kunnen zijn om ruimtelijke kwaliteit te waarborgen. Dit kan in principe een afgeleide versie of onderdeel zijn van een Milieu Effecten Rapportage (MER). Hierin kan de nodige informatie worden verzameld worden om ruimtelijke kwaliteit in planontwikkeling mee te laten spelen.

De titel van dit afstudeeronderzoek luidt: 'Stadsrand randgeval'. Doordat overheden geen concreet beeld van stadsrandzones geformuleerd hebben, zijn stadsrandzones inderdaad een randgeval in het beleid. In deze afstudeerscriptie is een viertal typen stadsrandzones geconcretiseerd die universeel toepasbaar zijn om stadsrandzones te typeren. Te weten:

- | | |
|----------|---|
| Type 1: | Stadsrand met restgebieden tussen infrastructuur |
| Type 2a: | Scherpe stadsrand |
| Type 2b: | Gerafelde stadsrand |
| Type 3a: | Stadsrand met geleidelijke overgang |
| Type 3b: | Stadsrand met geleidelijke overgang tussen twee stedelijke kernen |
| Type 4: | Stadsrand in landelijk gebied |

Aanbevolen wordt om de in dit afstudeeronderzoek beschreven typen toe te passen bij het formuleren van ruimtelijke visies voor de stadsranden met concrete maatregelen en benodigd financieel instrumentarium. De uit dit onderzoek resulterende typen stadsranden bieden handvatten en duidelijke richtlijnen om stadsrandzones concreet in het beleid van overheden op te nemen. Een voorbeeld hiervan is het vastleggen van beleid op een scherpe stadsrand, waarna geen uitbreidingsmogelijkheden meer zijn in dit gebied. Niet alleen het beleid op de stadsranden wordt hiermee goed in het zoeklicht gesteld, ook de ruimtelijke kwaliteit krijgt hier een duidelijke meerwaarde in het beleid.

Zoals hierboven aangegeven wordt aanbevolen een visie te formuleren op de stadsrandzones. Hierin kan worden beschreven welke ontwikkelingen gewenst zijn en welke niet gewenst zijn. Door bewoners, gebruikers en andere belanghebbenden bij de ontwikkeling van een visie te betrekken kan de ruimtelijke kwaliteit van een stadsrandzone verhoogd en ook gehandhaafd worden.

7.4 Oplossingsrichtingen voor ruimtelijke kwaliteit in stadsrand

Bij het typeren van verschillende stadsrandzones zijn in dit afstudeeronderzoek concrete oplossingsrichtingen gegeven die de ruimtelijke kwaliteit kunnen verhogen:

1. Het creëren van een hoogstedelijk milieu

De kwaliteit van een versnipperde stadsrandzone wordt voornamelijk beïnvloed door infrastructuur. Een oplossing hiervoor is een hoogstedelijk milieu te creëren zoals ook gedaan is bij Leiderdorp (afb. 47). Het gebied krijgt een hogere belevingswaarde en gebruikswaarde, waardoor de ruimtelijke kwaliteit van het gebied toeneemt. Ook kunnen locaties langs infrastructuur goed worden benut voor bedrijvigheid. Een zichtlocatie langs een infrastructuur is een gewilde locatie.

2. Inpakken van gebieden met een mindere kwaliteit

Een hoogstedelijk milieu is niet overal mogelijk. Gebieden waar veel opslag van goederen is (autosloperij, detailhandel) hebben ruimte nodig. Deze gebieden kunnen afschermd worden door middel van een geluidswal. Dit is een relatief goedkope oplossing die de ruimtelijke kwaliteit verbetert door het gebied te verbergen, waarbij de wal tevens als functie heeft het reduceren van geluid.



3. Weghalen van mindere kwaliteit en het creëren van bufferzones

In veel stadsrandzones staan gebouwen die aan herstructurering toe zijn. Het gericht slopen van dit soort gebouwen laat de mindere kwaliteit van een gebied verdwijnen. Door middel van het creëren van een overgangszone (bufferzone) komt er ruimte vrij, zodat gebieden aan elkaar worden gekoppeld.

4. Heraansluiten van blauwe en groene verbindingzones

De heraansluiting van ecologische verbindingen zorgt op de duur voor meer diversiteit in flora en fauna. Een gevolg hiervan is dat er recreatieve routes kunnen worden aangelegd in deze gebieden. Dit zorgt voor een hogere gebruikerswaarde en belevingswaarde van het gebied.

5. Verbergen van functies

De 'verrommelde' functies in de stadsrandzone dienen verborgen te worden door het creëren van een groene bufferzone. Hierdoor worden functies aan het oog onttrokken en krijgt de stadsrandzone een aantrekkelijke belevingswaarde.

6. Meervoudig ruimtegebruik

De stadsrandzone leent zich goed voor meervoudig ruimtegebruik. Door meerdere functies te realiseren in de stadsrand worden deze randen beter benut. Belangrijk is wel dat deze functies elkaar alleen mogen versterken en niet strijdig zijn met elkaar.

7. Kwaliteit toevoegen, architectuur bebouwde omgeving

Kwaliteit is aan de stadsrand toe te voegen door middel van aantrekkelijke architectuur, waardoor de belevingswaarde van een gebied wordt versterkt.

8. Verbreken van barrières (recreatieve routes van stad naar land)

Veel stadsrandzones bieden nauwelijks mogelijkheden voor recreatief verkeer om het landelijk gebied te bereiken. Door recreatieve routes aan te leggen naar het landelijk gebied verhoogt men de gebruikswaarde en belevingswaarde van een gebied.

9. Zichtlocaties creëren

Zichtlocaties inrichten met een hoge ruimtelijke kwaliteit verhoogt de belevingswaarde van een totaal gebied.

10. Bufferfunctie / ecologische verbindingzone

Het landelijk gebied is uiterst bruikbaar om natuurgebieden met elkaar in verbinding te brengen. Door middel van natuurvriendelijke oevers wordt in principe al een verbindingzone gecreëerd. Ook door het realiseren van natuurlijke bufferzones wordt het gebied beschermd.

11. Investeren in bestaande stad

Door compacter te bouwen in bestaande stedelijke gebieden blijft de stadsrand voor een deel gespaard blijven. Ook op bedrijventerreinen dient de ruimte intensiever benut worden. Hierdoor wordt verspreide bedrijvigheid meer geconcentreerd, waardoor het landelijk gebied gespaard blijft van bebouwing.

12 Ruimtereservering

Door gronden te reserveren voor bijvoorbeeld infrastructuur kan versnippering van gebieden worden voorkomen. Door wettelijk vast te leggen waar wel en niet gebouwd mag worden kan dit worden bewerkstelligd.

13 Financieel instrumentarium

Het formuleren van beleid naar uitvoering is een grote stap. Voor het daadwerkelijk kunnen realiseren van randstedelijke projecten is een financiële tegemoetkoming in de vorm van subsidie stimulerend.

Aan de hand van deze oplossingsrichtingen kan de ruimtelijke kwaliteit van een gebied verhoogd worden. Hier ligt een grote uitdaging voor niet alleen stedenbouwkundigen en ontwerpers, maar juist ook voor beleidsmakers en beleidsbestuurders (planologen).





7.5 Kanttekeningen bij de matrix en bepaling stadsrandzone

In dit afstudeeronderzoek is de ruimtelijke kwaliteit concreet gemaakt aan de hand van de matrix van het Habiforum en de toepassing daarvan in de drie onderzochte stadsrandzones. De resultaten van het veldbezoek (drie casussen) zijn in de matrix op een duidelijke wijze weergegeven. Tegelijkertijd is er een grote mate van subjectiviteit te vinden in deze matrix.

Allereerst zijn de belevingswaarde, toekomstwaarde en gebruikswaarde niet voor iedereen gelijk. Wat de een heel waardevol en mooi vindt, hoeft voor de andere niet zo te zijn. De matrix kan hierdoor op vele verschillende manieren worden ingevuld. Hierdoor kan geen objectief beeld van de ruimtelijke kwaliteit verkregen worden.

Ook de grootte van een gebied is bepalend hoe de matrix wordt ingevuld. Een grotere stadsrandzone herbergt meer functies dan een kleine stadsrand. In de stadsrandzone van een grote stad is het moeilijker om de ruimtelijke kwaliteit hoog te houden. Een kleinere stad als Leiderdorp kan zich veel beter oriënteren op ruimtelijke kwaliteit doordat de omvang van het gebied niet zo groot is dan de stadsrand van Rotterdam Noord bijvoorbeeld. Ook wordt de stadsrandzone van een kleinere stad hoger gewaardeerd omdat deze overzichtelijk is.

Wat ook van belang is bij het invullen van de matrix ruimtelijk kwaliteit is het verschil in type stadsrandzone. Een stad heeft meerdere types stadsrandzones die, om de kwaliteit juist aan te geven, eigenlijk apart geanalyseerd moeten worden.

Als laatste is de matrix niet erg hanteerbaar doordat de kwaliteiten in principe verdeeld worden in 12 subkwaliteiten. Hierdoor kan wel een overzichtelijk beeld van het gebied verkregen worden, maar is een verdere concretisering van de matrix niet mogelijk.

Dit maakt de matrix ruimtelijke kwaliteit mijns inziens een schema dat overzicht kan geven van ruimtelijke kwaliteit in een gebied. Om een objectiever beeld te ontwikkelen zal de matrix per gebiedstype uitgewerkt moeten worden. Om draagvlak te creëren bij de gebiedsontwikkeling is het belangrijk dat de wensen van belanghebbenden in beeld

zijn gebracht. Hierbij valt te denken aan bewoners, gemeentes, milieuverenigingen, projectontwikkelaars enz. Iedere belanghebbende geeft een eigen invulling aan ruimtelijke kwaliteit. Indien overeenstemming is gevonden betekent dit dat het acceptatieniveau wordt vergroot, waarna ruimtelijke kwaliteit op een positieve manier kan worden gerealiseerd in een gebied.

Formule Planbureau voor de Leefomgeving

Naar aanleiding van de casussen is het mogelijk om een kanttekening te maken over de formule die het Planbureau voor de Leefomgeving heeft opgesteld. Uit de analyse van de casussen blijkt dat in veel gevallen de theorie niet aansluit op de werkelijke stadsrandzone. Bijvoorbeeld Alphen aan den Rijn waar volgens de formule de stadsrandzone te midden van het bedrijventerrein valt. Hieruit valt te concluderen dat met de formule de gemiddelde stadsrandzone goed kan worden aangegeven. De formule is daarom goed voor GIS analyses maar in de praktijk is iedere stadsrandzone verschillend. Harde stadsrandzones, grote bedrijventerreinen en uitbreidingen van steden worden niet mee gecalculeerd met GIS analyses. De juiste omvang van stadsrandzone zal vandaag de dag nog steeds gemarkeerd moeten worden door de mens zelf. De formule is wel een basis waarvan een nadere afbakening van de stadsrand kan plaatsvinden en in beleid kan worden geformuleerd.

Financieel instrumentarium

Vanuit het rijk en de provincie zijn verschillende subsidies beschikbaar gesteld die hun koppeling hebben met ruimtelijke kwaliteit en stadsrandzones. Deze zijn toegespitst op recreatie om de stads (RodS) en landelijk gebied. Deze gebieden hangen nauw samen met de stadsrandzones. Stadsrandzones kunnen alleen subsidie verkrijgen als geherstructureerd wordt met daarbij een hoge input voor recreatie en/of natuur. Dit zijn niet altijd de gewenste oplossingen in een stadsrandzone. In de toekomst zal mijns inziens subsidies verstrekt moeten worden ten bate van (her)ontwikkeling van stadsrandzones. Daardoor kan de ruimtelijke kwaliteit op meer aspecten verbeterd worden dan alleen op natuur en recreatie.

8. Bronvermelding

1. Bronverwijzingen

1. Bron: <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=37556&D1=044&D2=> (24 februari 2010)
2. Bron: www.waddinxveen.nl
3. Bron: <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?Dm=SLNL&PA=7062ned&DI=> (24 februari 2010)
4. Bron: www.vastgoedmarkt.nl/nieuws/2009/11/12/Stadsranden-verstedelijken-steeds-sterker.html (24 februari 2010)
5. Bron: Dynamiek in een stadsrandzone, Peter Lucas & Guy van Oort, 1993
6. Bron: Planbureau voor de Leefomgeving, Verstedelijking in de stadsrandzone, Den Haag/Bilthoven 2009 (Blz. 32)
7. Bron: www.nl.wikipedia.org/wiki/ABC-beleid, (2 maart 2010)
8. Bron: www.ruimtexpmilieu.nl (11 maart 2010)
9. Bron: Verstedelijking in de stadsrandzone, Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag 2009
10. Bron: uitkomsten debat Grontmij over ruimtelijke kwaliteit, 2 februari 2010. zie ook bijlage 1
11. Bron: www.pbl.nl/nl/themasites/monitornotarumte/indicatoren/index.html (22 februari 2010)
12. Bron: Daamen Tom, De kost gaat voor de baat uit; Uitgeverij SUN, Amsterdam (pagina 71)
13. Bron: <http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/indicatoren/nl1408>
14. De beleidsanalyse is terug te vinden in verschillende rijksbeleidocumenten.; Nota Ruimte (VROM et al. 2004), Verkenning ruimtelijke opgaven 2020-2040 (VROM 2007a), Zicht op Mooi Nederland, Agenda Landschap (LNV & VROM 2009)

2. Literatuurlijst

- Berendsen, H.J.A., Landschap in delen – Overzicht van de geofactoren, Van Gorcum & Comp. BV, Assen, 1997-2000,
- J. Heeling. Het ontwerp van de stadsplattegrond. Amsterdam 2002.
- P. Nederhoed. Helder rapporteren. Houten 2000.
- T. Daamen. De kost gaat voor de baat uit. Amsterdam 2005.
- Raad van advies voor de ruimtelijke ordening. Naar ruimtelijke kwaliteit. Den Haag 1990.

3. Publicaties

- P. Hooimeijer et. al (2001). Kwaliteit in meervoud: Conceptualisering en operationalisering van ruimtelijke kwaliteit voor meervoudig ruimtegebruik. Gouda: Habiforum
- D. Hamers, K. Nabielek, M. Piek en N. Sorel (2009) Verstedelijking in de stadsrandzone: Een verkenning van de ruimtelijke opgave. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Recreatief groen in de stedelijke regio's. Den Haag, (oktober 2009)
- Leonie Janssen- Jansen et. al. (2009) Ruimtelijke kwaliteit in gebiedsontwikkeling. Gouda: Habiforum
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Nota Ruimte. Den Haag (2006)
- Provincie Zuid-Holland, Provinciaal Meerjarenprogramma Landelijk Gebied 2007-2013. Den Haag (31 oktober 2006)
- Willem Buunk, Roland de Groot. Bouwen aan de randen van de stad. Nirov, 28 oktober 2008
- Ministerraad, Agenda voor een Vitaal Platteland, Den Haag, 17 februari 2006

4. Geraadpleegde websites

- www.alphenaandenrijn.nl (april 2010)
- www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/indicatoren/nl1408-Visuele-verstoring-van-belevingswaarde-landschap.html?i=4-34 (2 februari 2010)
- www.degroenestad.nl/cgi-bin/neosense.exe/showpage?value=126 (21 april 2010)
- www.kennispleinmooinederland.vrom.nl/ (februari, maart, april 2010)



- www.leuven.be/doc/Begrippenlijst (5 februari 2010)
- www.lexius.nl/beleidsregeling-subsidies-budget-investeringen-ruimtelijke-kwaliteit (18 februari 2010)
- www.leiderdorp.nl (april 2010)
- www.nirov.nl/Home/Projecten/De_Nieuwe_Kaart/Website.aspx (17 februari 2010)
- www.neprom.nl/viewer/file.aspx?fileinleid=373 (14 april 2010)
- www.planbureauvoorleefomgeving.nl/nl/themasites/monitornotarumte/indicatoren/waterengroeneruimte/indicatoren/visuele_verst/figuur142_4.html (9 maart 2010)
- www.rotterdam.nl (april 2010)
- www.senternovem.nl/mooinederland/ (9 maart 2010)
- www.senternovem.nl/mmfiles/Pieken%20in%20Zuidvleugel-Nederland_tcm24-310485.pdf (6 april 2010)
- www.stedplan.nl/webpage.php?mid=16&publicaties=view&id=148 (15 februari 2010)
- www.vitaalplatteland.nu/downloads/PMJP_ZuidHolland.pdf (6 april 2010)
- www.vitaalplatteland.nu/downloads/contourennota.pdf (14 februari 2010)
- www.vitaalplatteland.nu/downloads/NulmetingMJP2doelen.pdf (21 april 2010)
- www.vrom.nl/ipmooinederland/ (mart, april 2010)
- www.2.minInv.nl/thema/groen/ruimte/ols/bibliotheek/LandschapsbeleidNR-AVP-ARC.pdf (17 maart 2010)
- www2.minvrom.nl/notarumte/0201030300.html (5 februari 2010)
- www2.minvrom.nl/notarumte/print/print/0201030300.html (14 april 2010)
- www.ziedaar.nl/article.php?id=327 (9 maart 2010)
- www.maps.google.nl

5. Geraadpleegde personen en instanties

Naast overleg met de vier begeleiders (zie schutblad) is overleg gevoerd met de volgende personen:

- Grontmij Nederland bv: mevr W.J. Verlaan Hueting, adviseur ruimtelijke ontwikkelingen. Mevr. Verlaan heeft gegevens versterkt ter bate van subsidies, stukken na gekeken en geadviseerd in het proces.
- Grontmij Nederland bv: dhr. F.B.H. Dercksen, senior adviseur ruimtelijke ordening. Dhr. F.B.H. Dercksen heeft het proces van het afstuderen begeleid vanuit Grontmij.
- Hogeschool Utrecht: dhr. H. Dolron, docent Statistiek.. Dhr. Dolron heeft nuttige informatie verstrekt voor het opzetten van een onderzoek.

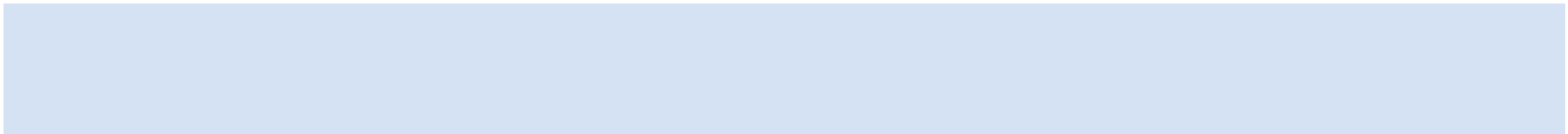
6. Instanties

- Hogeschool Utrecht
- Grontmij Nederland bv
- Gemeente Rotterdam
- Gemeente Alphen aan de Rijn
- Gemeente Leiderdorp
- Ministerie van VROM
- Onderzoeksbureau Habiforum
- Planbureau voor de Leefomgeving

7. Bijlagen

- Bijlage 1: Beleid
- Bijlage 2: kaart Prioriteitsgebieden
- Bijlage 3: kaart recreatie om de stad





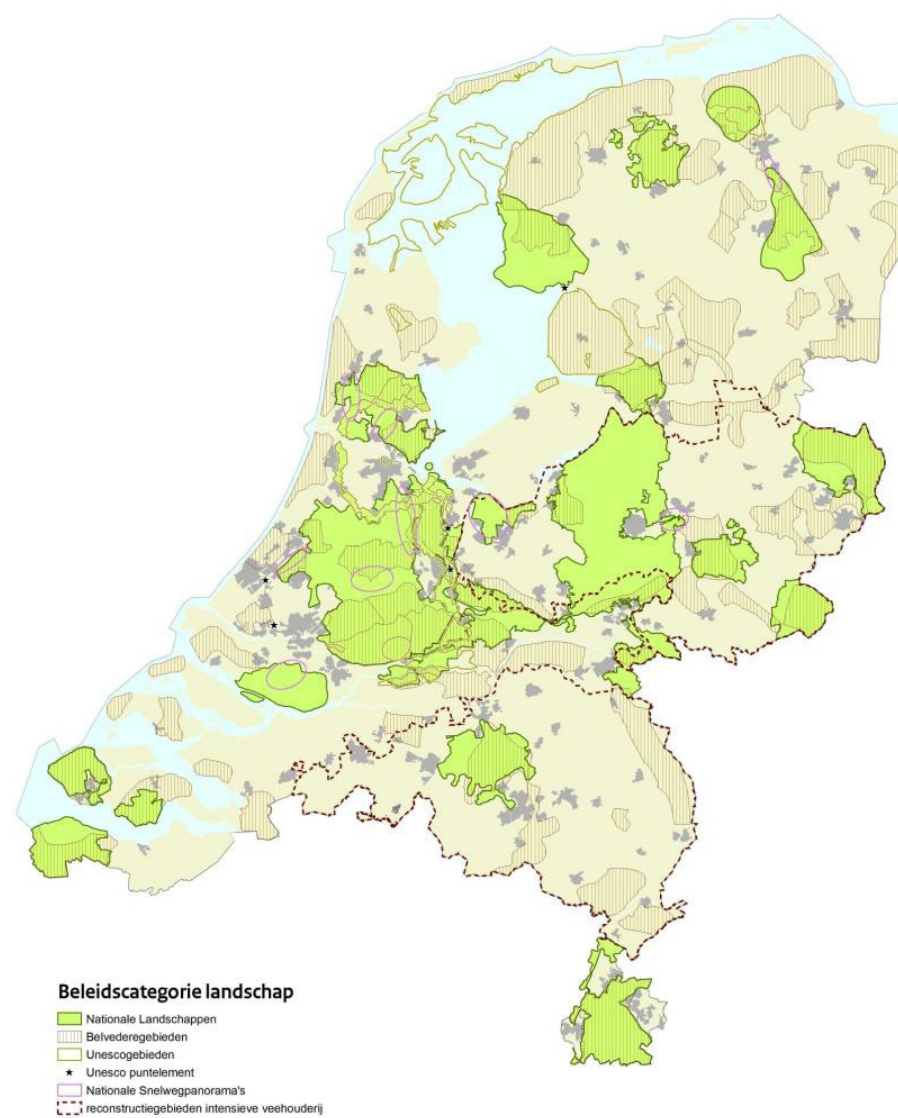


Bijlagen



7 juni 2010





Afbeelding 1: Beleid nationale landschappen





Bijlage 1: Beleidsanalyse

1.1 Algemeen

Binnen het kader van dit afstudeeronderzoek wordt achtereenvolgens ingegaan op de relevante beleids nota's van het rijk en provincie Zuid- Holland, In het tweede deel van deze bijlage zal er ingegaan worden op het financieel instrumentarium.

1.2 Rijksbeleid

Vanuit het rijk zijn er verschillende instanties die zich bezig houden met het verbeteren van ruimtelijke kwaliteit in de leefomgeving. Niet alleen het Ministerie van VROM en het Ministerie van LNV (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit) maar ook onderzoeksbureaus als Habiforum en Planbureau voor de Leefomgeving besteden aandacht aan de ruimtelijke kwaliteit. In deze bijlage zal het gaan over de belangrijkste nota's en visies van rijksoverheden op het beleid van de stadsrandzone en ruimtelijke kwaliteit.

Nota Ruimte 2006

De Nota Ruimte bevat de visie van het rijk op de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020. In de Nota Ruimte 2006 komt ruimtelijke kwaliteit sterk naar voren. Het beleid is wel te breed geformuleerd om echt van toepassing te zijn op plannen op lokaal niveau. De hoofddoelen van het nationaal beleid in de Nota Ruimte zijn:

- op een duurzame en efficiënte wijze ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies;
- de leefbaarheid van Nederland waarborgen en vergroten;
- de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland verbeteren, met speciale aandacht voor het scheppen van de juiste condities voor het toepassen van ontwikkelingsplanologie.

Hierbij wordt gestreefd naar bevordering van krachtige steden en een vitaal landschap en de borging van belangrijke nationale waarden. De provincie en gemeenten zijn in de eerste plaats verantwoordelijk voor het uitvoeren van dit beleid. Het rijk hecht daarbij grote waarde aan samenwerkingsverbanden als de vraagstukken binnen meerdere gemeentes vallen.

De Nota Ruimte stelt zich actiever op in de gebiedsontwikkeling. Hierdoor is het mogelijk om ruimtelijke plannen sneller uit te voeren. In bijvoorbeeld de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden planprocedures rond ruimtelijke plannen vereenvoudigd, zodat plannen sneller kunnen worden vastgesteld. De rijksbudgetten voor landelijk gebied worden in een regeling gebundeld namelijk: ILG-gelden (Investering Landelijk Gebied).

Het Rijk gaat bij de ontwikkeling van de doelen uit van:

- veelzijdige natuur (verwerving, inrichting en beheer EHS-natuur; agrarisch natuurbeheer buiten de EHS; milieucondities in de EHS verbeteren en werken aan vogel- en habitatrictlijngebieden (Natura 2000-gebieden), natuurbeschermingswetgebieden en Nationale Parken);
- recreatief aantrekkelijk Nederland (aandacht voor grootschalig groen en recreatie om de stad. landelijke routenetwerken voor wandelen, fietsen en varen onderhouden en uitbreiden);
- landschap met kwaliteit (behoud en versterking gebiedeigen kenmerken in nationale landschappen; landschapselementen, cultuurhistorie en recreatief medegebruik stimuleren);
- vitale landbouw (verbetering positie landbouw; vergroting areaal biologische landbouw; clustering niet-grondgebonden landbouw, herstructurering glastuinbouw);
- vitaliseren plattelandseconomie (sociale en culturele infrastructuur versterken; vergroten van de burgerbetrokkenheid; ruimte geven voor initiatiefnemers en ondernemers);
- duurzaam bodemgebruik (duurzaam bodemgebruik; het gebruik van de bodem afstemmen op de gewenste bodemkwaliteit; vervuilde bodems saneren);
- waterbeheer op orde (watersysteem op orde voor veiligheid, watertekort, -overschot en -kwaliteit).

In dit hoofdstuk worden hoofddoelen van de Nota Ruimte die betrekking hebben op dit afstudeeronderzoek puntsgewijs weergegeven.



1. Waarden

In de Nota Ruimte wordt er beschreven dat op verschillende plaatsen in Nederland zichtbaar is dat het landschap 'verrommelt' en versnippert. Zelfs gebieden die tot het werelderfgoed worden gerekend, worden soms aan het zicht onttrokken of overwoekerd door nieuwe bebouwing. Maar ook zijn er kansen om nieuwe ruimtelijke waarden te ontwerpen. De Nota Ruimte biedt de ruimtelijke randvoorwaarden voor de waarborging en ontwikkeling van deze natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden.

2. Wetten

De Nota Ruimte heeft wetten opgesteld om de algemene basiskwaliteit te kunnen waarborgen, in de ruimtelijke plannen vormen deze wetten een basis waarop de onderzoeken worden uitgevoerd. Door middel van deze onderzoeken worden ook alle betrokken partijen aan een project verbonden. Deze wetten zijn tweedelig, te weten:

- Op het gebied van economie, infrastructuur en verstedelijking gaat het bijvoorbeeld om het bundelingsbeleid, het locatiebeleid, een goede balans tussen rode en groen/blauwe functies, milieuwetgeving en veiligheid (Wet luchtkwaliteit enz.).
- Op het gebied van water, natuur en landschap geldt de basiskwaliteit op punten als de watertoets, functiecombinaties met water, en het groen in en om de stad (watertoets enz.).

3. Rijksbuffers

In de nota wordt er ook gesproken over rijksbufferzones. Dit zijn gebieden die al tientallen jaren lang worden opengehouden om de stadsgewesten ruimtelijk van elkaar te scheiden en vrij te houden van grootschalige bebouwing. Een voorbeeld hiervan is Midden-Delfland te Zuid-Holland. De overheid wil deze gebieden in de toekomst behouden. Naast hun belangrijke 'bufferfunctie' hebben deze gebieden een toenemende rol gekregen als recreatiemogelijkheid voor de stedelijke bevolking. Gezien de grote tekorten op dit gebied is het belangrijk dat het accent nog meer komt te liggen op dagrecreatie. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn in deze gebieden niet mogelijk, mits het aantoonbaar bijdraagt aan de recreatieve mogelijkheden van het gebied. Op afbeelding 2 staan de rijksbufferzones weergegeven. Zuid-Holland kent 4

van deze gebieden. Deze gebieden zijn beschermd vanuit het rijk mogen niet in hun kwaliteit worden aangetast.

4. Ruimtelijke kwaliteit

In de Nota Ruimte wordt ruimtelijke kwaliteit uitgedrukt in de begrippen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. In de Nota Ruimte geeft het rijk voor de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur en de basiskwaliteit aan welke de daarbij te betrekken kwaliteiten zijn. Op nationaal niveau zorgt het rijk hiermee voor een goede ruimtelijke kwaliteit. Decentrale overheden zorgen daarvoor op hun schaalniveau. Daarnaast stellen Nederlandse en internationale verdragen en regels soms eisen die ruimtelijk van belang zijn. Dit is de 'wettelijke' basiskwaliteit. Het kabinet wil overigens andere overheden stimuleren om, indien het mogelijk is, op gebieden als milieu en veiligheid, maar ook landschappelijke kwaliteit en ruimtelijk ontwerp, méér dan alleen basiskwaliteit te realiseren.

5. Nationale landschappen

Vanuit het rijk zijn 20 landschappen aangewezen als nationale landschappen. Twee van deze landschappen liggen in de provincie Zuid Holland. Te weten het Groene Hart en Hoeksche Waard. Voor deze landschappen geldt een 'ja, mits'-principe. Dit wil zeggen dat ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, zolang de kernkwaliteiten van het gebied behouden blijven of worden versterkt.

Rijksbufferzones



Afbeelding 2: Rijksbufferzones





6. Ecologische hoofdstructuur

In de Nota Ruimte is tevens de ecologische hoofdstructuur vastgelegd (EHS). Voor deze gebieden geldt een “Nee, tenzij”-principe. Dit houdt in dat ruimtelijke ingrepen niet zijn toegestaan tenzij geen alternatieven zijn en sprake is van een groot openbaar belang. De effecten van een ingreep moeten bovendien worden gecompenseerd. De Biesbosch, net gelegen buiten de provincie Zuid-Holland is een van deze gebieden.

7. Bedrijvigheid

Volgens de Nota Ruimte is in Nederland de verwachting dat tot 2020 nog ruim 23.000 ha nieuwe bedrijventerrein nodig is. Ruim een vijfde deel van de huidige bedrijventerreinen is aan herstructurering toe. Deze bedrijventerreinen liggen voornamelijk in de stadsrandzone. Het rijk acht de aanleg van bedrijventerreinen in de Hoeksche Waard (300 hectare) van nationaal belang voor een duurzame economische groei. De ‘bundeling van verstedelijking en infrastructuur’ en ‘organiseren in stedelijke netwerken’ zijn de beleidsstrategieën die het rijk hanteert voor economie, infrastructuur en verstedelijking.

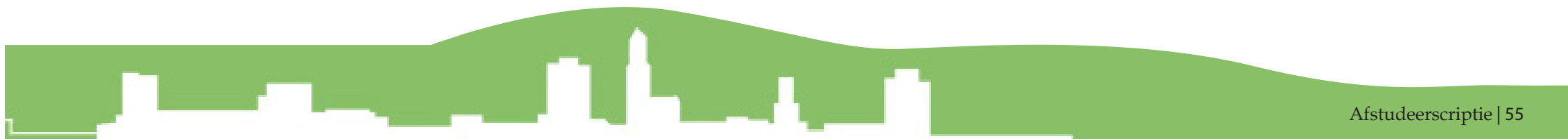
8. Wonen

Tussen 2010 en 2030 moet rekening worden gehouden met een vraag naar 360.000 tot 440.000 woningen extra. Een deel van de woningen kan worden gebouwd door ‘verdichting’ in bestaand stedelijk gebied. Het woon- en leefklimaat van de steden wordt ook verbeterd door het aanbieden van voldoende sport-, recreatie- en ontspanningsmogelijkheden in en om de stad. Ook de rijksbufferzones en strategische groenprojecten kunnen meer worden ingericht ten dienste van de groene (en blauwe) recreatie. Het is onvermijdelijk dat ook buiten bestaande stedelijke gebieden woningen worden gebouwd. Wel worden deze nieuwe uitleglocaties zoveel mogelijk aangesloten op de steden en op bestaande verkeers- en vervoersvoorzieningen. Het accent zal liggen op de uitbreiding van groene woonmilieus. Nieuwe verstedelijkingsrichtingen moeten integrale oplossingen zijn met betrekking tot wonen, werken, infrastructuur, water, groen en andere voorzieningen. Voor het openbaar vervoer heeft de Zuidvleugel

drie projecten aangedragen die aan deze gedachte invulling zouden kunnen geven: Randstadrail, Stedenbaan en de Rijn-Gouwelijn. Via de opvang van natuurlijke aanwas en bijvoorbeeld met kleinschalige verstedelijking in de Hoeksche Waard kan binnen de kaders van deze nota (inclusief de beoogde ontwikkeling van het grootschalig bedrijventerrein) meer verspreid over de Zuidvleugel aan een substantieel ander deel van de behoefte worden voldaan. De provincie Zuid-Holland geeft inhoud aan een mogelijke ontwikkeling van een grote verstedelijkingslocatie in de Zuidplaspolder.



Afbeelding 3: Landschap Hoeksche Waard



Natuurbeleidsplan (LNV, 1990)

In het Natuurbeleidsplan wordt voornamelijk gesproken over het ecologische en culturele belang. Kernwoorden in deze nota zijn zeldzaamheid en vervangbaarheid. Ook wordt veel waarde gehecht aan de belevingswaarde van een gebied. De schoonheid van het landschap staat hierbij voorop. Als uitwerking van het internationale beleid is door het Rijk het Natuurbeleidsplan ontwikkeld waarin een nationale strategie voor behoud en herstel van natuur is gepresenteerd.

In het Natuurbeleidsplan (1990) is de nationale ecologische hoofdstructuur (EHS) vastgelegd. De EHS is een (deels nog te realiseren) stelsel van natuurgebieden (kerngebieden en ontwikkelingsgebieden), die door middel van ecologische verbindingzones met elkaar zijn verbonden. Het doel hiervan is om een duurzame ontwikkeling en instandhouding van populaties te realiseren. De EHS is verder geconcretiseerd in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

Nota Landschap (LNV 1992)

Kenmerken in de Nota Landschap zijn verscheidenheid, identiteit en duurzaamheid. Deze begrippen zijn ook weer terug te koppelen aan de drie kenmerken voor ruimtelijke kwaliteit zoals zij in hoofdstuk 3 beschreven zijn. De Nota Landschap heeft het over drie begrippen dit veel te maken hebben met de kwaliteit in het landschap. Namelijk: esthetische kwaliteit, ecologische kwaliteit en economisch - functionele kwaliteit. Afbeelding 4 toont de kernkwaliteiten van de landschappen in Zuid-Holland.



Afbeelding 4: Kernkwaliteiten landschap Zuid-Holland



1.3 Provinciaal beleid

Visie op Zuid- Holland (ontwikkelen met schaarse ruimte, 2009)

De kern van deze visie is het versterken van diversiteit, samenhang en herkenbaarheid binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. In deze visie heeft de provincie 14 belangrijke punten genoemd. Enkele van deze punten hebben ook betrekking tot de stadsrandzones en haar ruimtelijke kwaliteit:

Het stedelijk gebied is de afgelopen 60 jaar ingrijpend veranderd. Door de komst van de auto zijn mensen mobieler geworden en leggen grotere afstanden af. De bevolkingsgroei, met de economische groei, zorgen ook voor een hogere mobiliteitsdruk. Dit leidt tot opstoppingen rond de grote steden. Kansen om de infrastructuur te verbeteren zijn aanwezig maar kunnen beter benut worden. Zo kan infrastructuur worden gekoppeld aan woon- werkmilieus en kan een samenhang gecreëerd worden met het landelijk gebied.

Waardevolle landschappen ontwikkelen en behouden is een van de provinciale belangen. Voorzien van een gezonde leefomgeving door middel van het verplaatsen van bedrijvigheid met hindercirkels nabij woonmilieus. Het beschermen van natuur, het tegengaan van effecten door klimaatverandering, het aantrekken van biodiversiteit in flora en fauna, en de relatie tussen natuur en recreatie zijn de ambities van de provincie. In de visie worden verschillende gebieden beschreven waar in de toekomst ingegrepen zal worden. Deze gebieden zijn: Gouwe Wiericke, Krimpenerwaard, Alblasserwaard, Nieuwkoop/De Venen en de Groene Ruggengraat. Deze gebieden grenzen ook aan steden en zullen daardoor ook een recreatieve nevenfunctie krijgen.

De belevingswaarde verbeteren en verrommeling tegengaan behoren tot de ambities om de openheid te behouden en (snel)wegpanorama's en openbaar vervoerpanorama's te behouden. De verrommeling van actief op te ruimen (te denken hierbij valt aan

het saneren van verspreid glas, tegensprekende functies in een gebied te scheiden, de leefbaarheid van een gebied te vergroten) en beschermen van stiltegebieden en rustgebieden.

Het hoofddoel van een samenhangend landschappelijk netwerk is het versterken van de relatie tussen stad en land. Hierbij horen het verbeteren van de kwaliteit en het vergroten van bereikbaarheid. De provinciale ambities hierbij zijn:

1. Landschappelijk netwerk ontwikkelen
2. Provinciale landschappen ontwikkelen rond de steden
3. Toegankelijkheid en zichtbaarheid van het landschappelijk gebied verbeteren
4. Recreatief netwerk compleet maken
5. Culturele en toeristische voorzieningen versterken
6. Recreatietekorten sterk verminderen
7. Wateropvang in stadsranden als onderdeel van het landschappelijk netwerk
8. Landbouw in landschappelijk netwerk behouden en ontwikkelen.

De provincie wil met deze visie sturen op functies en kwaliteiten. De sturing op ruimtelijk kwaliteit richt zich vooral op cultuurhistorische, landschappelijke en stedenbouwkundige kwaliteiten. Zuid-Holland legt de nadruk op een betere samenhang tussen stad en land en op ruimtelijke belevingswaarden als herkenbaarheid, gaafheid, rust en stilte. De provincie wil actie bijdragen aan het behoud en versterking hiervan. Vanuit de provincie zijn een aantal gebieden aangewezen die in de toekomst verder ontwikkeld zullen gaan worden. Deze gebieden zijn de transformatiegebieden Reijerwaard, Brinckhorst, Vlietzone en Zuidplaspolder en de provinciale landschappen Midden- Delfland, Land van Wijk en Woude, Hollands Plassengebied, IJselmonde en Bentwoud- Rottemeren.



1.4 Financieel instrumentarium

In de Nota Ruimte van het rijk en de Visie op Zuid- Holland zijn er verschillende investeringsregelingen getroffen om de realisatie van de doelen, gesteld in deze nota's, ook daadwerkelijk te kunnen uitvoeren. Deze subsidiemogelijkheden bieden de mogelijkheid om projecten financieel haalbaar te maken. Er zijn echter verschillende vormen van subsidie terug te vinden in de verschillende nota's. Een van de belangrijkste zijn de gelden die beschikbaar gesteld zijn voor landelijk gebied (ILG-gelden). In deze paragraaf zal worden ingegaan op de ILG subsidies die beschikbaar gesteld zijn vanuit het rijk, en worden locaties gezocht waar het vanuit de overheid de prioriteit ligt.

Investeringsbudget Landelijk gebied

Sinds 1 januari 2007 is het Investeringsbudget Landelijke Gebied (ILG) van kracht. Het ILG valt onder de Wet inrichting landelijk gebied (WILG), die de Landinrichtingswet vervangt. Het ILG is een gezamenlijk project van het Rijk (ministeries van LNV, VROM en V&W), de provincies (IPO), de waterschappen (UvW) en de gemeenten (VNG). Dit project maakte het onnodig om voor elk nieuw ruimtelijk idee subsidie aan te vragen. Deze subsidies zijn momenteel allemaal gebundeld in één budget. Iedere provincie krijgt van de overheid geld toegewezen om rijksdoelen te kunnen realiseren. Het rijk maakt hierbij wel met elke provincie in een ILG- convenant afspraken voor de komende 7 jaar. In deze afspraken wordt besproken welke rijksdoelen (beschreven in het Meerjarenprogramma Agenda Vitaal Platteland (MJP2) de provincie in die periode gaan realiseren en welk rijksbudget daarvoor beschikbaar is. Elke provincie stelt door middel van deze rijksdoelen een eigen Provinciaal meerjarenprogramma Platteland(PMJP) op. Aan de hand hiervan schat de overheid het totale bedrag voor de provincie in. Dit bedrag wordt verdeeld voor een tijdsperiode van 7 jaar. Uit de rijksbegroting beschikt het rijk 3,2 miljard euro en nog eens ongeveer 450 miljoen euro uit onder meer leningen, Europese fondsen en exploitatiewinst van grondbezit. Door het rijk zijn deze gelden verdeeld onder de 12 provincies van Nederland. De provincie Zuid- Holland heeft hier een aandeel van 532 miljoen euro gekregen om te investeren in het landelijk gebied. Het landelijk gebied wordt volgens het rijk omschreven als het gebied buiten de bebouwde kom. Hieronder vallen ook de stadsrandzones en

plaatsen met minder dan 15.000 inwoners. De infrastructuur (rijkswegen, spoorwegen en waterwegen) vallen hier wel buiten. De toespitsing van deze gelden om projecten te realiseren kan komen van de provincie zelf, maar ook waterschappen, gemeenten en maatschappelijke organisaties kunnen hiervoor in aanmerking komen. De provincie dient echter wel een verantwoording af te leggen aan het rijk. Deze verantwoording is vastgelegd in het Provinciaal Meerjarenprogramma Landelijk Gebied 2007-2013. Hierin staan ook de prioriteitsgebieden die de provincie Zuid- Holland stelt om ontwikkeld te worden.

Provinciaal Meerjarenprogramma Landelijk Gebied 2007-2013 (PMJP)

Het PMJP heeft twee belangrijke doeleinden. In dit beleidsdocument wordt er verteld waar de provincie zijn rolverdeling legt als het gaat om de inrichting van het landelijk gebied. Maar ook geeft de provincie een uitwerking aan het Beleidsplan Groen, Water en Milieu. Het PMJP is opgebouwd uit een vijftal thema's:

Thema Recreatie

Dit thema staat in kader van de uitvoering van het akkoord 'Zuidvleugel Zichtbaar Groener'. Hier zijn afspraken gemaakt door Rijk, provincie en regio's over verwerving, inrichting, beheer en financiering van de recreatiegebieden om de steden ook wel RodS genoemd. In het totaal dient in Zuid- Holland 3000 ha aan gronden te worden verworven en 3700ha te worden ingericht met betrekking tot deze gebieden. De realisatie dient te geschieden in het tijdstermijn 2007- 2013. Het blijkt echter dat een deel pas na 2013 gereed komt. Op afbeelding 21 zijn deze RodS- gebieden in beeld gebracht. Subsidiegelden van het ILG zijn uitgetrokken voor de verwerving, inrichting, beheer van deze gebieden. Ook het bevorderen van toeristische activiteiten en het aanleggen van landelijke routenetwerken wordt vanuit de ILG gestimuleerd. Hier is een totale subsidie van 193 miljoen euro voor beschikbaar gesteld. Een provinciale bijdrage (inclusief bijdrage van derden) is hierbij toegevoegd en bedraagt 47 miljoen euro.



Thema Natuur

De realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur is het hoofddoel van dit thema. Deze moet geheel gerealiseerd zijn in 2018. Aankoop van gronden, beheer, onderhoud en inrichting van deze gebieden zijn onderdelen waarop subsidies kunnen worden aangevraagd zijn. De ILG gelden voor dit thema zijn 111 miljoen euro dat in de periode 2007- 2013 moet worden besteed aan het thema natuur.

Vanuit de provincie worden er ook nog subsidiegelden verstrekt. Deze vallen echter buiten de ILG en moeten betrekking hebben op de aankoop van hectare in provinciale ecologische verbindingzones zoals het creëren van natuurvriendelijke oevers aan de Hollandsche IJssel. Voor deze projecten heeft de provincie 6,6 miljoen euro uitgetrokken.

Thema Vitaal Platteland

Het hoofddoel van dit thema is het ontwikkelen en behouden van kwaliteiten op het gebied van landbouw en landschap. Een vijftal deelgebieden is hierbij als prioritair aangemerkt. Te weten de Krimpenerwaard, Midden- Delfland, Gouwe Wiericke, Alblasserwaard- Vijfheerenland en de Hoeksche Waard. Doelen van de provincie hierbij zijn de structuur van de grondgebonden landbouw te versterken, de aanpak van veenweidenproblematiek, het bevorderen van duurzaam agrarisch ondernemen en het maken van uitvoeringsprogramma's voor nationale landschappen al Gronde Hart, Hoeksche Waard en Nieuwe Hollandse Waterlinie. Subsidiegelden van het ILG voor deze doelen zijn opgenomen in het PMJP en bedragen 30 miljoen euro. Vanuit de provincie wordt een bijdrage geleverd van 22 miljoen euro.

Thema Bodemsanering

Voor het thema bodemsanering is via het ILG ook mogelijk om subsidie te ontvangen. Deze subsidie verloopt, in tegenstelling tot de andere thema's, via concrete projecten. Deze projecten zullen worden geselecteerd en opgenomen worden in het bodemsaneringsprogramma. Vanuit het ILG is hier 12 miljoen euro voor uitgetrokken. De provincie vult dit bedrag aan met 0,5 miljoen euro.

Thema Water

Het rijk stelt via ILG geen financiële middelen beschikbaar voor waterdoelen. Deze worden namelijk de bekostigd door de inkomsten die Rijkswaterstaat kan heffen

van leges. Er kan echter wel met Rijkswaterstaat onderhandeld worden om groene en blauwe functies gezamenlijk uit te voeren. Deze koppeling kan het combineren van investeringen mogelijk maken. Hierdoor kan men door te combineren met de groenopgave mogelijk de wateropgave uitvoeren met een gedeelte van het ILG. Voor het saneren van waterbodems is echter wel een subsidie mogelijk. Vanuit het ILG is hiervoor 7 miljoen euro uitgetrokken.

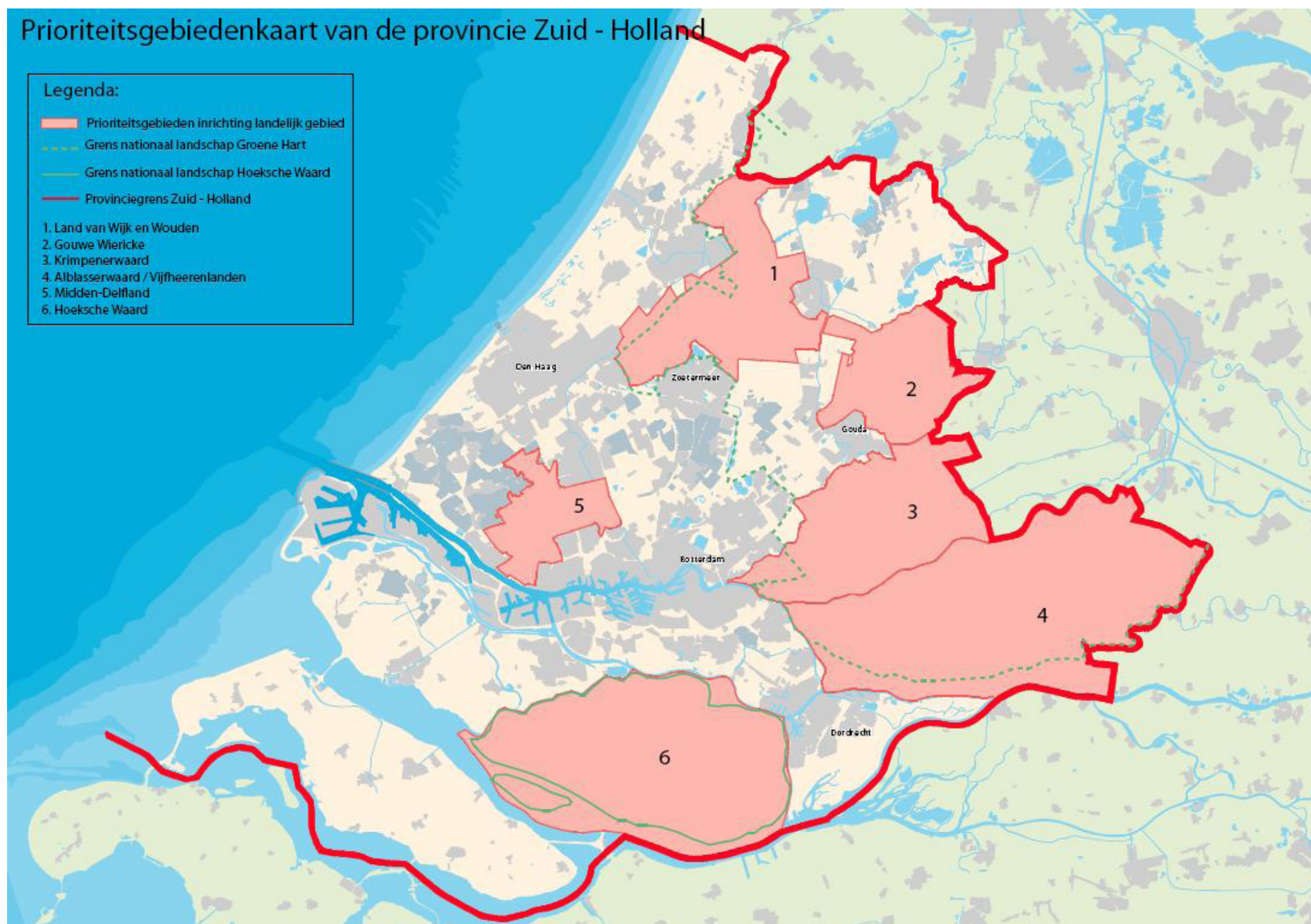
Op afbeelding 5 staat een duidelijk overzicht van deze toespitsing. Eerder werd al gezegd dat de provincie Zuid- Holland een aandeel van 531,8 miljoen euro gekregen heeft om te investeren in het landelijk gebied. Het schema komt echter uit op 354 miljoen euro. Het verschil wordt gelijk getrokken doordat de investeringen die de provinciale grenzen overschrijven niet zijn opgenomen in de thema's.

Tabel 1: Totale subsidiebudget in miljoen euro voor periode 2007-2013

Thema	Rijk (ILG)	Provincie Zuid-Holland
Recreatie	195	47
Natuur	110	7
Vitaal platteland	30	22
Bodem	13	0,5
Water	7	0
Totaal	355	76,5

Afbeelding5: Subsidiegelden per thema

Bijlage 2: Kaart prioriteitsgebieden



Bijlage 3: Kaart Recreatie om de Stad

