

Lay-out 13

platform voor recent ontwerpend onderzoek



Lay-out is een onregelmatig verschijnende uitgave over ontwerpende onderzoeken die met steun van het Stimuleringsfonds voor Architectuur tot stand zijn gekomen. Het fonds nodigt ontwerpbureaus uit om een uitgave van Lay-out samen te stellen.

Het bureau Zandbelt&vandenBerg nam het initiatief voor een ontwerpend onderzoek naar de ontluikende dynamische regio's in de luwte van de Randstad. In *Mid-Size Utopia* wordt de relatie tussen mobiliteit en verstedelijking onderzocht. Er zijn zeven verstedelijkte regio's in dit onderzoek meegenomen, van Zwolle tot Breda.

Mid-Size Utopia

Ontwerpconcept voor dynamische stedelijke regio's

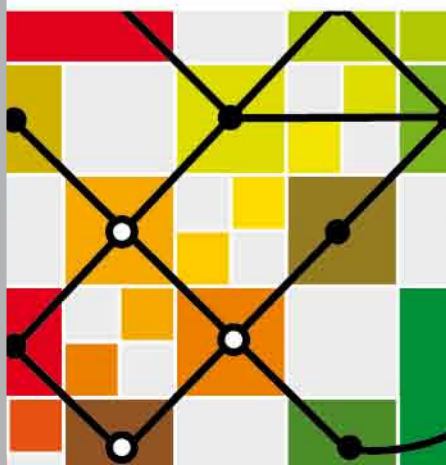
Mid-Size Utopia als opgave

2



Sleutelen aan de regio
Ontwerpmethodiek

6



Mobiliteitsnetwerken
Projecten als bindende elementen

8



MSU in regionaal en nationaal perspectief

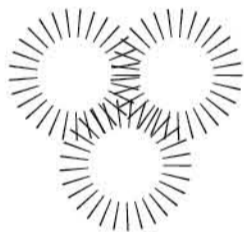
12



Mid-Size Utopia als opgave

Mid-Size Utopia's zijn de steden en dorpen die in een ring rond de Randstad liggen. Ooit waren het Nederlands ideale steden van zo'n honderdduizend inwoners. Maar deze steden zijn inmiddels onderdeel geworden van verstedelijkte regio's, waarin zij niet langer de enige kern vormen. Er ligt een kans in een regionale schaa sprong die deze regio's letterlijk en figuurlijk de ruimte geven voor nieuwe structurerende elementen, zo ontdekten Daan Zandbelt en Rogier van den Berg (Zandbelt&vandenBerg).

Wonen in een boederij op de Dam is voor veel Nederlanders een droombeeld. Alle lusten van de stad en tegelijkertijd de rust en ruimte van het platteland. Dat dit nooit werkelijkheid zal worden is evident. De regio's in de luwte van de Randstad bieden in een afgeslankte vorm juist die combinatie van kwaliteiten: een prettige en veelzijdige woonomgeving met voldoende stedelijke voorzieningen, volop werkgelegenheid, goed bereikbaar en ingebed in prachtige landschappen. Welkom in Mid-Size Utopia (MSU). Wat niet binnen handbereik in eigen regio ligt, is binnen een à twee uur rijden wel te vinden in een van de drie metropolitane regio's Randstad, Vlaamse Ruit of Ruhrgebied. Denk aan een vliegveld met intercontinentale verbindingen – Schiphol, Zaventem of Düsseldorf - internationaal gerenommeerde culturele instituten – Concertgebouworkest, K21 en BRAFA – of een topuniversiteit voor zoon of dochter.



Steden liggen in elkaars invloedssfeer

De stad is groter dan de stad

Oorspronkelijk waren de ideale leefmilieus te vinden in de middelgrote Nederlandse steden van gemiddeld honderdduizend inwoners. Hier vonden gezinnen een goede *work-life* balans. Deze zogenaamde 'ideaalsteden', zoals Den Bosch, Nijmegen en Apeldoorn, zijn gaan regionaliseren. Daardoor zijn ze steeds meer in elkaars dagelijkse invloedssfeer komen te liggen. De omringende dorpen zijn buitenwijken geworden. De gemiddelde Nederlander is 'polynucleair': hij woont in de ene stad, werkt of studeert in de andere. Grote stukken (onbebouwd) landschap zijn onderdeel van de stad geworden. Sportvelden, logistieke parken, recreatielandschappen, intensieve veehouderij, boomkwekerijen, vakantieparken en havens; allemaal zijn ze onderdeel van het stedelijk systeem. Deze ontwikkelingen hebben geleid tot een spectrum aan nieuwe ruimtelijke condities, die we niet langer als stad of land, groen of rood, als goed of fout kunnen benoemen. De stad gaat verder dan waar de bebouwing ophoudt. Ze vloeit steeds meer samen met haar omgeving. Termen als metropolitan area, exurbia, suburbia, péri-urbain, rurban geven uitdrukking aan deze urbane conditie van het omringende landschap.

Gemankeerde mobiliteitsnetwerken

Mobiliteitsnetwerken zijn achtergebleven op de regionalisering en schaalvergroting van het ruimtegebruik. Lokale netwerken zijn vaak direct aangesloten op nationale netwerken. Een logische regionale structuur ontbreekt. Dat leidt tot overbelasting van snelwegen en intercities die worden gebruikt voor vervoer binnen de regio. Daardoor kunnen regionale functies zoals een stadion, woonboulevard of onderwijscampus geen logische plek vinden. Ze zijn te grootschalig voor het fijnmazige lokale en niet toegankelijk vanaf de nationale netwerken. Voor een ziekenhuis alleen wordt er geen snelwegafslag of intercystation aangelegd. Met vele stedenbouwkundige ongelukken, fragmentatie en verrommeling van de regio tot gevolg.



Mid-Size Utopia ligt middenin de grootstedelijke ABC-delta: Amsterdam-Brussels-Cologne



Lokale netwerken vormen onsamenhangend netwerk



Mid-Size Utopia: best of both worlds

Van Ruimtelijke Ordening naar Ruimtelijke Organisatie

Misschien wel het bekendste Nederlandse regionaal ontwerp(principe) is dat van de 'gebundelde deconcentratie'. Het polycentrische of meerkernige karakter van stedelijke regio's in Nederland is niet alleen een gevolg van geografische condities, maar is ook door planning verder tot ontwikkeling gebracht. Met gebundelde deconcentratie zette de Ruimtelijke Ordening in op meerdere centra met een zekere hiërarchie en specialisatie. In feite was het een eufemisme voor een overheidsgeleid planningsconcept. Ondenkbaar in het huidige tijdsgewricht. 'De pindakaasbenadering, ofwel alles gelijk uitsmeren, kan niet meer', lichte minister Schultz van Infrastructuur en Milieu onlangs haar beleid toe in de Kamer. Het modernistische tijdperk van *tabula rasa* is voorbij. Aan één landsdekkende oplossing heb je niets als regio's zich ten opzichte van elkaar willen profileren. Ruimtelijke ordening maakt een transitie door van woningbouwgedreven naar economisch gedreven ruimtelijke ontwikkeling. Door sterker te maken wat sterk is. In retrospectief werd dit proces al eind jaren negentig ingezet met de Vijfde Nota en de Nota Pieken in de Delta. Er liggen belangrijke opgaven voor de regio's. Hoeveel woningen en bedrijventerreinen zijn er nodig? De laatste jaren stuurde men op basis van vier groeiprognozes van het Centraal Planbureau (CPB), afhankelijk van Europese integratie en mondiale machtsver-

houdingen. Is deze manier van plannen met grote kwantitatieve onzekerheden nog wenselijk?

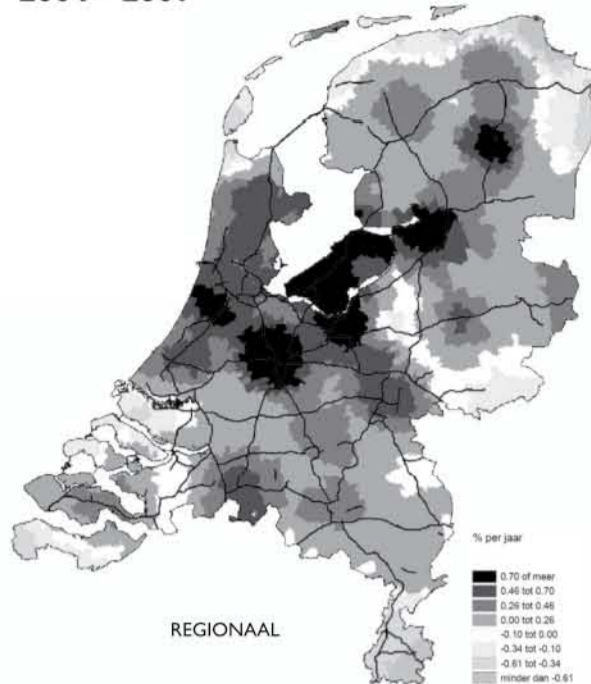
Het is tijd voor een nieuwe stap: van ruimtelijke ordening naar ruimtelijke organisatie, waarbij onzekerheden zijn ingebouwd en kwaliteit als leidraad. Het einde van de ruimtelijke ordening *as we knew it*.

Een nieuw concept voor planning en ontwerp

Mid-Size Utopia is een nieuw concept voor de regio's in de centraal gelegen zone van de verstedelijkte ABC-delta; Amsterdam-Brussels-Cologne. Deze zogenaamde *corona* ligt midden tussen de Randstad, het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit. Hoewel deze delta met 45 miljoen inwoners tot de grootste bevolkingsconcentraties en meest dichtbevolkte delta's ter wereld behoort, is in ABC kleinschaligheid de norm. Keulen, de grootste stad, heeft nog geen miljoen inwoners. Ook in Mid-Size Utopia is kleinschaligheid de grootste kwaliteit. In MSU worden alle voordelen van de grote stad benut zonder de beruchte nadelen: 'duur, druk, vol, anoniem, eenzaam en gevaarlijk'. MSU-regio's hebben een aantrekkelijk leefklimaat, goede bereikbaarheid, prettige woonmilieus en een levendige binnenstad met (culturele) voorzieningen. Mid-Size Utopia biedt een ongecompliceerd leven *in the middle of somewhere*.

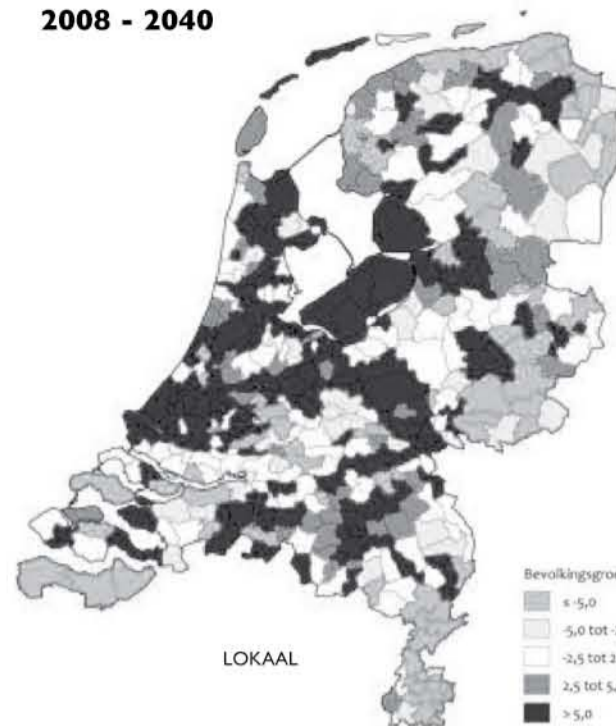
Krimp groei

2004 - 2009



REGIONAAL

2008 - 2040



LOKAAL

Demografische ontwikkeling

bron: Peter Louter voor VROM (2009)

Mid-Size Utopia als ruimtelijke opgave: waar hebben we het dan over? Welke dynamiek kunnen we verwachten, vergrijzing, krimp? Hoe verhoudt zich dat tot de crisis? Is er nog groei? Zijn er gemeenschappelijke opgaven?

Krimp en groei

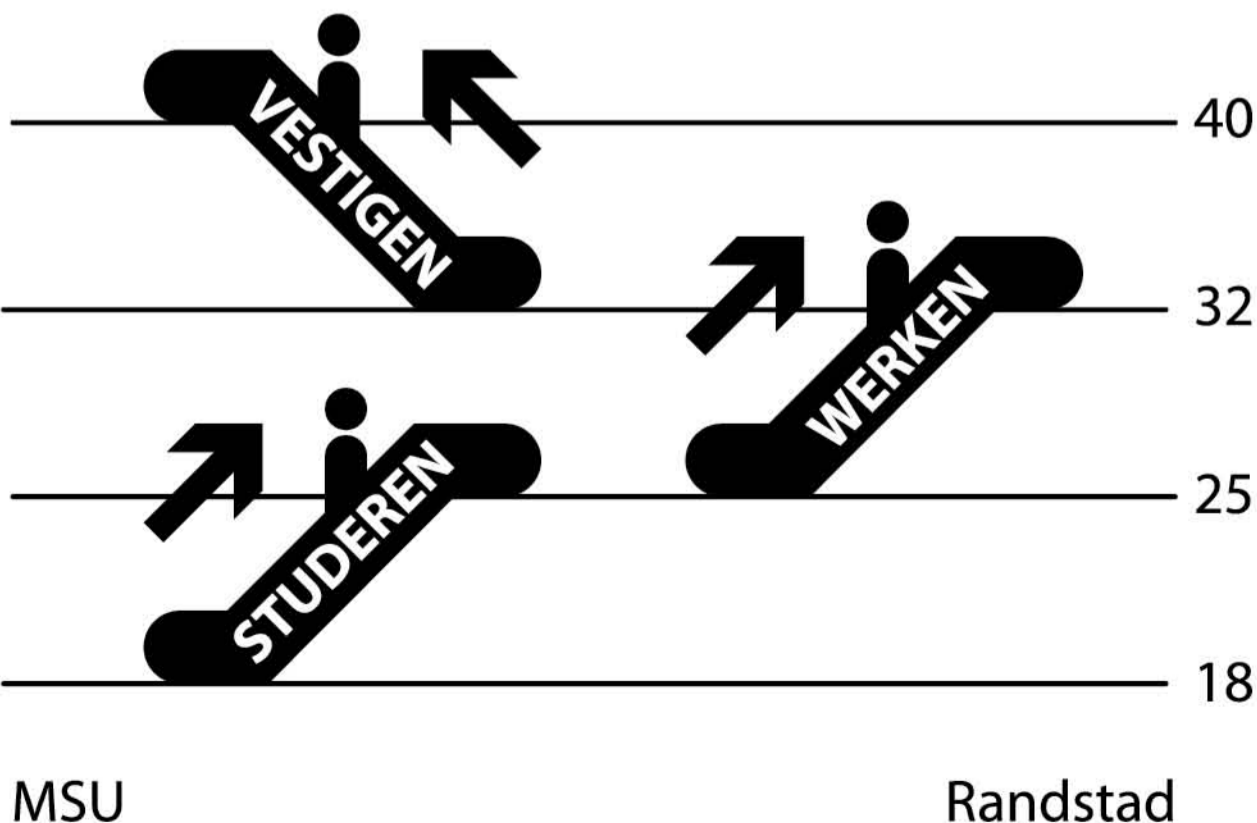
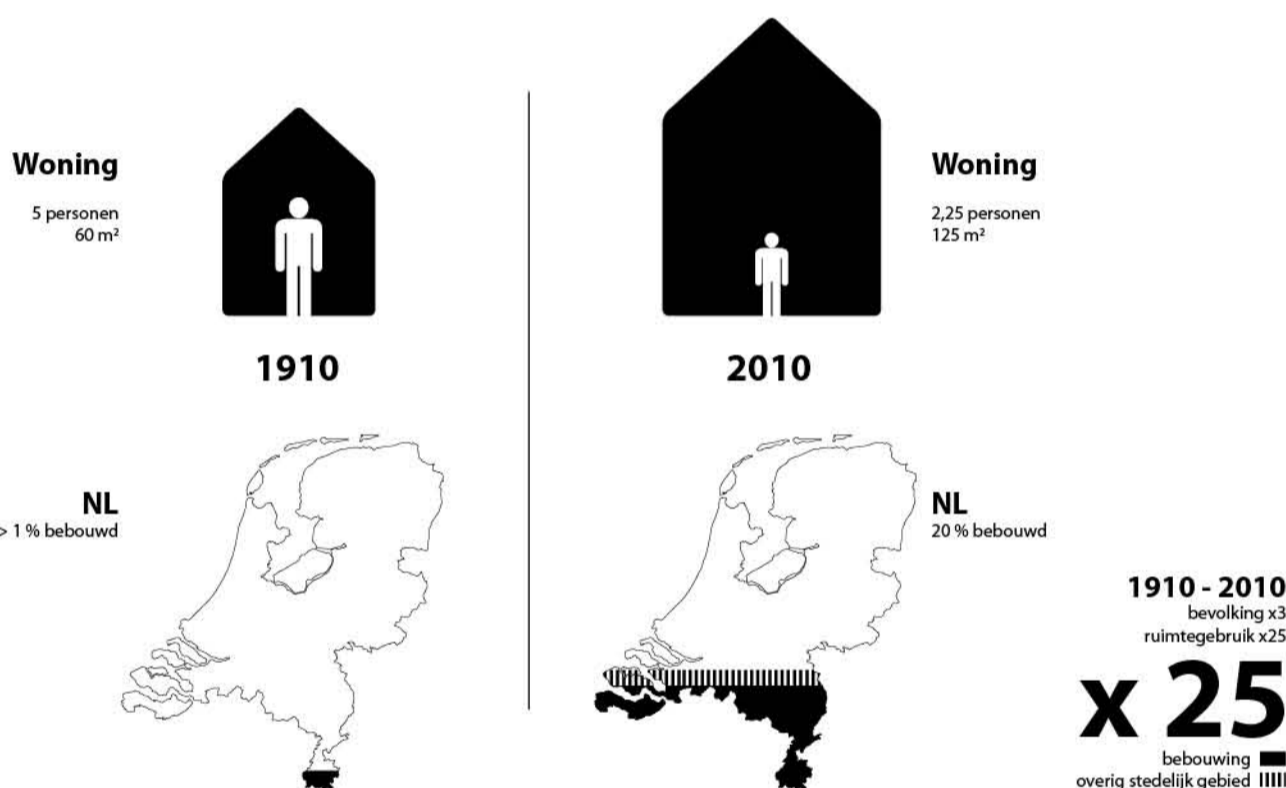
Krimp is een *hot topic* in deze tijd. Peter Louter (Bureau Louter) spreekt liever van bevolkingsdaling. Hij verrichtte in opdracht van VROM onderzoek naar krimp en relateert de problemen sterk.¹ De grootste bevolkingsdaling in Nederland is te verwachten in de periferie van Nederland, buiten de MSU: Zeeuws-Vlaanderen, Oost Groningen, Zuid-Limburg en de Achterhoek. Binnen de MSU-regio's is bij enkele gemeenten sprake van (toekomstige) krimp, maar in veel mindere omvang dan in gemeenten aan de rand van Nederland. Er is eerder sprake van een krimp en groei en van 'rijke krimp'. Enkele gemeenten zitten dusdanig gevangen in een rode contour dat stad of dorpsuitbreidingen uit den boze zijn. Door de voortgaande huishoudensverdunding neemt het aantal inwoners in dit soort gemeenten af. Anderzijds is er de trek van het platteland naar de stad. In de stad is er, met name voor jongeren, meer keuze op de banen- en woningmarkt. Daarbij komt dat jongeren die in het ouderlijk dorp willen blijven wonen, moeite hebben om er een betaalbare woonruimte te vinden. Bevolkingsafname in de dorpen van MSU is voor een groot deel het gevolg van het stringente ruimtelijke beleid buiten de stad.

Toenemende ruimteclaim

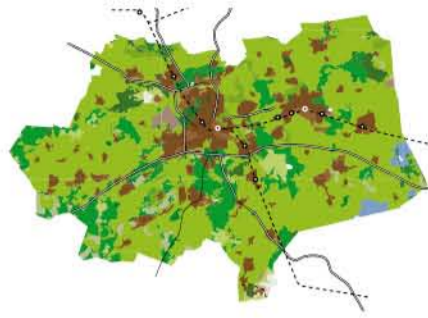
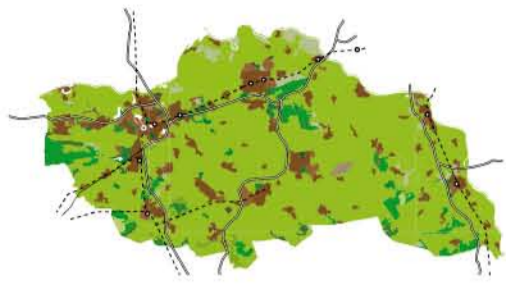
Bovendien is ons welvaartsniveau bepalender voor onze ruimtelijke opgaven dan demografie. Zo demografische krimp al aan de orde is binnen MSU leidt dat niet tot minder ruimtegebruik. Terwijl in de afgelopen honderd jaar de Nederlandse bevolking verdrievoudigde, is ons ruimtegebruik toegenomen met een factor vijftien. In 1910 woonden er gemiddeld vijf personen in een woning van ongeveer 60 m². Honderd jaar later wonen er nog net twee personen in een woning van 120 m². De kavelgrootte is nog veel harder gegroeid. Er is minder gestapeld gebouwd en een tuin is steeds vaker voorwaarde geworden voor een aangenaam woonmilieu. De eisen aan onze huisvesting groeiden met de welvaart mee. Deze opvallende toename in grondgebruik geldt ook voor de omvang van onze werkplekken, voor de ruimte waarin we onze vrije tijd in doorbrengen en voor de ruimte die nodig is om ons te verplaatsen. Was Nederland aan het begin van de twintigste eeuw nauwelijks één procent verstedelijkt, nu is dat inclusief kassen en havens twintig procent.

Competitiestrijd om jonge generatie

Ook vanuit demografisch perspectief is de stad voortdurend in ontwikkeling. De bevolking beweegt niet alleen dagelijks van huis naar werk, school of super. Iedere generatie beslist opnieuw over haar leefplek: in de buurt blijven van het ouderlijk nest of een nieuwe wereld ontdekken? Dit veroorzaakt een terugkerende strijd tussen de regio's om de nieuwste generatie jongeren aan zich te binden. Er zijn drie fases in het leven waarin stedelijke regio's jongeren aan zich kunnen binden. De eerste mogelijkheid is het moment waarop jongeren het ouderlijk huis verlaten om een opleiding elders te volgen. Daarna volgt (het zoeken naar) een eerste baan. Is het werkende leven eenmaal op gang gekomen dan komt de derde fase waarin meer naar een definitieve vestiging wordt gezocht. Na hun veertigste verhuizen mensen nauwelijks meer van regio. Verder valt op dat hoogopgeleiden mobieler zijn dan lager opgeleiden. Hoger opgeleiden verhuizen vaker en verder en wonen verder van hun werk. Een loodgieter uit Tilburg gaat geen baan zoeken in Zwolle, een chirurg wellicht wel. In de strijd tussen regio's om meer jonge inwoners aan te trekken blijken juist universiteiten en hogescholen en de daaruit voortvloeiende werkgelegenheid positieve vestigingsfactoren. Is een nieuwe generatie eenmaal aangetrokken dan is het zaak ze vast te houden. Een levendige binnenstad en culturele voorzieningen zijn daarbij belangrijk.



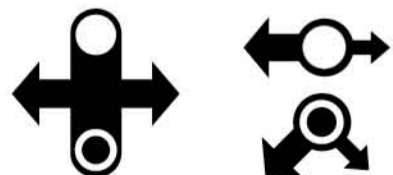
¹ Rapport Regionale bevolkingsdynamiek in beeld (Bureau Louter, 2009)



Arnhem-Nijmegen

observatie
De Stadsregio Arnhem-Nijmegen is een regio-klassieker. Er wordt al samengewerkt sinds 1986. De hooggespannen verwachtingen van de regio als een dubbelstad zijn nog niet waargemaakt. De regio is groot en dichtbevolkt en bestaat behalve uit twee grote steden ook uit een aantal dorpen en voorsteden. De complementariteit tussen de centrale steden Arnhem en Nijmegen is beperkt. De steden zijn te weinig onderscheidend. Beide zijn riviersteden en liggen op de rand van een stuwwal. Ze behoren tot de vijftien grootste steden van het land, hebben ieder interessante musea, instellingen voor hoger onderwijs en een eredivisie voetbalclub. Beide stadscentra, met typische wederopbouw kenmerken, zijn uit de as van hevige bombardementen herrezen. Ze lijken elkaar nauwelijks nodig te hebben. Alleen Overbetuwe, het rivierenland tussen de steden, bindt ze met een gemeenschappelijke woningmarkt. Deze constatering staat echter een regionale samenwerking niet in de weg. Arnhem en Nijmegen liggen op een strategische plek aan weg, water en spoor. De vraag is wat hebben ze elkaar te bieden?

ontwikkelingsrichting
De Stadsregio: versterken van de samenhang in de regio door een derde centrum in het hart van de Stadsregio of
A12 Stad & Brabantstad: geleiden van de natuurlijke groei: Arnhem langs de A12 in het noorden en Nijmegen richting Brabant en Noord-Limburg.

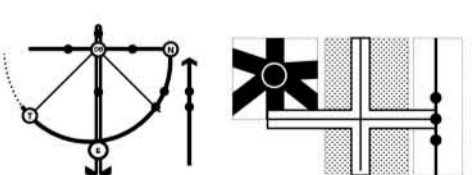


De Stadsregio	A12 Stad & Brabantstad
Gemeenten	19
Inwoners	690 duizend
Banen	340 duizend
Oppervlakte	975 km ²
Dichtheden	875 inw / km ² 3.700 inw / km ² stad
Snelwegafslagen	29
IC-stations	2
Michelinsterren	2
Universiteit, Bijenkorf, Ikea	

Noordoost-Brabant

observatie
De stedelijke agglomeratie van 's-Hertogenbosch is onderdeel van de uitgestrekte regio Noordoost-Brabant. De westzijde langs de A2 is dynamisch en sterk verstedelijkt. 's-Hertogenbosch is een sterke banenmotor met bijna honderdduizend banen. De stad heeft een breed economisch profiel met publiek bestuur, gerechtshof, banken en zakelijke dienstverlening. Het bourgondisch imago, de aantrekkelijke binnenstad en de gunstige ligging ten opzichte van de Randstad maken 's-Hertogenbosch een aantrekkelijk alternatief voor Randstedelingen en bedrijven. In het oosten dringt de regio Noordoost-Brabant de periferie van Nederland binnen. Daartussen ligt een enigzins naar binnen gekeerd gebied met veel intensieve landbouw en zware industrie, rond Veghel, Uden en Oss. Hier zijn de MSU-kwaliteiten niet vanzelfsprekend. Door de aanleg van de A50 is er in dit gebied sprake van een toenemende oriëntatie op Nijmegen en Eindhoven, maar hoogwaardig openbaar vervoer ontbreekt.

ontwikkelingsrichting
Brabantse Pijl: vergroting van de regio door samenwerking te zoeken met Eindhoven, Nijmegen en Tilburg of
Brabantnet: zelfstandige ontwikkeling van de Bossche agglomeratie ten opzichte van de zone Oss-Uden-Veghel en de Peel.

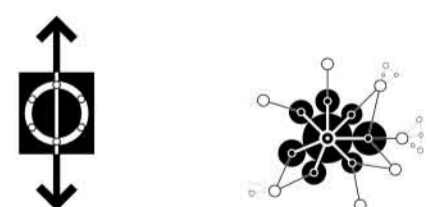


Brabantse Pijl	Brabantnet
Gemeenten	20
Inwoners	635 duizend
Banen	335 duizend
Oppervlakte	1.400 km ²
Dichtheden	525 inw / km ² 3.750 inw / km ² stad
Snelwegafslagen	35
IC-stations	2
Michelinsterren	4
Bijenkorf	

Regio Eindhoven

observatie
De grootste stad in de Mid-Size Utopia vormt het hart van een monocentrische regio Eindhoven met een sterk economisch profiel als brainport waarmee het zich (inter)nationaal onderscheidt als innovatieve technische regio. De successen, op technisch, innovatief en sportvlak zijn aan de randweg zichtbaar (ASML, HiTech-campus, Van den Hoogenband zwembad). In een groene omgeving waarmee je volgens het cliché beta's aantrekt. Het gebrek aan een historische binnenstad lijkt Eindhoven steeds beter om te buigen tot een onderscheidende kwaliteit. Door een modern en eigentijds centrum te ontwikkelen met bijzondere milieus in herontwikkelingen als Strijp S, Smalle haven en de achterkant van het station. En in cultureel opzicht met het Van Abbemuseum, poppodia en -festivals, de Dutch Design Week en de Design Academy. Het regionaal OV-netwerk is mager, in feite niet meer dan een spoorlijn. Het overig openbaar vervoer komt neer op busverbindingen. De ring van voorsteden – Best, Nuenen, Geldrop, Valkenswaard, Veldhoven – profiteert mee. Voor Helmond is dat minder het geval. En ook de landelijke gebieden De Peel en De Kempen, waar de bevolking krimpt, vragen zich af wat de Eindhovense stadsregio hen oplevert.

ontwikkelingsrichting
Olympische kwaliteit: branding van de kernkwaliteiten met ongelijke groei als risico of
Oostflank: verbreding van het regionaal (economisch en sociaal-cultureel) profiel met een duidelijke rol voor De Kempen en De Peel

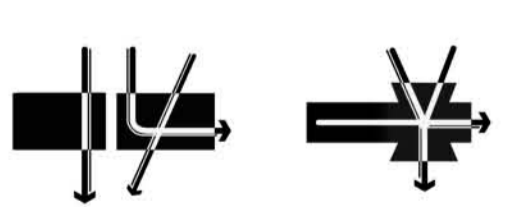


Olympische kwaliteit	Oostflank
Gemeenten	20
Inwoners	725 duizend
Banen	400 duizend
Oppervlakte	1.380 km ²
Dichtheden	625 inw / km ² 3.225 inw / km ² stad
Snelwegafslagen	21
IC-stations	2
Michelinsterren	6
Universiteit, Bijenkorf, Ikea	

West-Brabant

observatie
Breda is een succes. De binnenstedelijke transformatie van het Chassé Park, de herintroductie van water diep in de binnenstad, ontwikkelingen langs de A16 bij Prinsenbeek. De stad ontwikkelt zich tot een bourgondische stad. Het is sterk gericht op Rotterdam en Antwerpen en profiteert van de HSL ontwikkeling, met de bouw van een nieuwe (wereld)station en de stop van een internationale trein, de shuttle Den Haag – Brussel. Het westen van West-Brabant blijft achter. Voor een deel is het succes van Breda ten koste gegaan van omliggende gebieden. Roosendaal en Dordrecht zijn hun internationale trein straks kwijt. De vraag is of West-Brabant een eenheid is. Het lijkt nu in twee delen uiteen te vallen. De succesvolle stadsregio Breda in het oosten en een westelijke helft rond Bergen op Zoom en Roosendaal, dat achter blijft. Er zijn echter volop kansen voor dit laatste gebied om zich in een tweede slag aan te sluiten bij het succes van Breda. De plannen voor twee grote infrastructuur projecten (de A4 en de RoBel-lijn) zijn een unicum in MSU. Zij kunnen dit deel van de West-Brabant een heel andere positie geven in haar context. Er ligt al een oost-weststructuur die tot ontwikkeling kan worden gebracht.

ontwikkelingsrichting
Tweede Slag: herhalen van het succesverhaal en inzetten op de aanleg van twee majeur projecten of
WB United: versterken van de bestaande krachten en aansluiting zoeken bij de ontwikkeling van Breda.



Tweede Slag	WB United
Gemeenten	19
Inwoners	700 duizend
Banen	340 duizend
Oppervlakte	1.950 km ²
Dichtheden	400 inw / km ² 3.700 inw / km ² stad
Snelwegafslagen	42
IC-stations	3
Michelinsterren	3
Bijenkorf, Ikea	

Sleutelen aan de regio

Ontwerpmethodiek

Om het concept Mid-Size Utopia op regionale schaal te kunnen toepassen en uitwerken, zijn vijf uitgangspunten bij de ruimtelijke organisatie van wezenlijk belang. Op basis van de vier daaruit voortvloeiende ontwerpprincipes krijgt MSU in de regionale praktijk vorm.

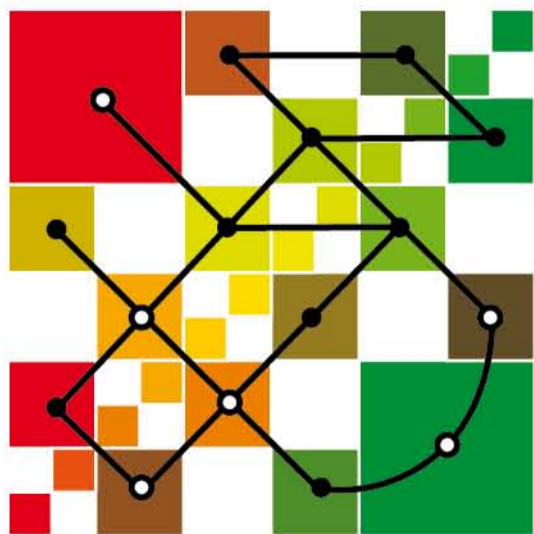
Vijf punten voor regionaal beleid in MSU-regio's

Het ruimtelijk beleid staat voor een drieledige opgave:

- 1 vormgeven aan de kwaliteit van de stedelijke milieus
- 2 vormgeven aan de verbindingen tussen die milieus onderling en
- 3 zorgen voor voldoende variëteit en contrast in stedelijke regio's. Zo formuleert het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in het rapport Staat van de Ruimte 2010 bondig de opgave voor stedelijke regio's. Met deze opsomming zijn de eerste drie van de vijf uitgangspunten van Mid-Size Utopia geformuleerd. Toeval? Niet helemaal. David Hamers, een van de auteurs is lid van de klankbordgroep van Mid-Size Utopia.

Voor Mid-Size Utopia zijn nog twee andere uitgangspunten van belang:

- 4 sluit de (ontwikkelde) hoofdstructuur van de regio aan op dat van buurregio's
Zo ontstaat een bovenregionaal 'netwerk van netwerken' dat kan uitgroeien tot een secundair nationaal netwerk, zelfs tot over de grens. Op vergelijkbare wijze ontstaat min of meer per ongeluk een Randstedelijk openbaar vervoerssysteem door koppeling van losse lijnen als Randstadrail, RijnGouwelijn, Zuidtangent en Stedenbaan. Het is ondenkbaar dat zo'n netwerk vanaf rijksniveau wordt ontwikkeld. Een dergelijke aansluiting is te complex voor een top-down benadering.
- 5 definieer vooraf hoe groot de regio is
Wat is het gebied waarvan het wenselijk (en mogelijk) is om een grotere samenhang tot stand te brengen. Veel regio's zijn zoekende naar het juiste samenwerkingsverband. Dat hoeft niet voor ieder onderwerp hetzelfde te zijn. Waterhuishouding heeft een andere logica dan bijvoorbeeld energievoorziening. Voor mobiliteit en verstedelijking binnen Mid-Size Utopia gaat het om aansluiting te zoeken bij de dagelijkse patronen van de mensen die er wonen. Dat is niet altijd in overeenstemming met de huidige regionale samenwerkingsverbanden die soms veel kleiner (Zwolle-Kampen Netwerkstad) of veel groter zijn (Noordoost-Brabant).



Vijf opgaven voor een stedelijke regio

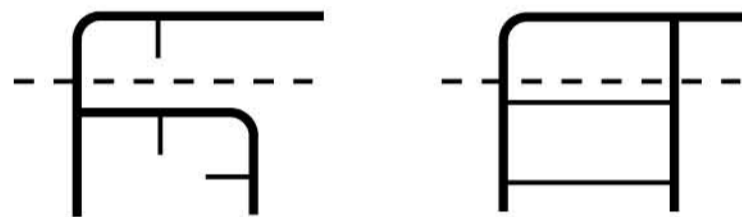
- 1 Definieer hoe groot de regio is
- 2 Ontwikkel plekken tot succesvolle milieus
- 3 Verbind ze onderling goed
- 4 Tak de regio goed aan op de hoofdstructuur van buurregio's
- 5 Voer regio op voldoende variatie en kwaliteit in de regio als geheel

Vier ontwerpprincipes voor MSU-regio's

Op basis van de vijf bovenstaande punten zijn voor het vormgeven op regionale schaal (regionaal ontwerp) vier basisprincipes te ontleen:

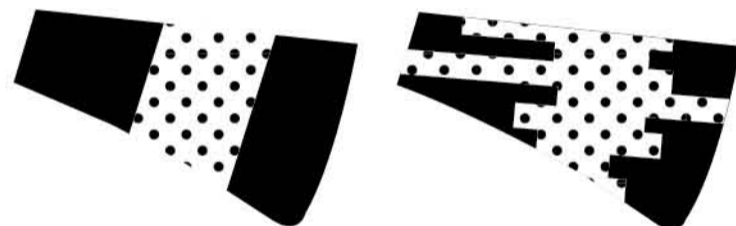
1 creëren van robuuste netwerken

Robuuste netwerken zijn helder leesbaar. Ze vereenvoudigen de oriëntatie, bieden vanzelfsprekende ruimte voor natuurlijke groei en ze zijn minder kwetsbaar voor incidenten. Deze netwerken ontstaan door hiërarchie aan te brengen: lokaal, regionaal en bovenregionaal. De regionale structuren ondersteunen het dagelijks gebruik. Bovendien bieden ze een logische plek voor functies die van regionaal belang zijn of die van een maat en schaal zijn die niet passen binnen fijnmazige lokale structuren. Ze hebben een 'regionale' korrelgrootte. De robuustheid van regionale hoofdstructuur schuilt ook in de tweezijdigheid ervan. Dat wil zeggen dat er in een back-up is voorzien. Indien een hoofdverbinding om welke reden dan ook uitvalt, wordt er een reëel alternatief geboden.



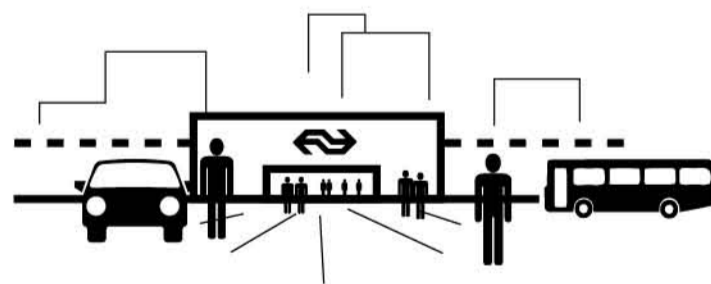
2 het vergroten van de variatie en kwaliteit van (stedelijke) milieus

Het tweede principe is ontleend aan het feit dat regio's met een grote variatie aan stedelijke milieus vitaler en minder kwetsbaar zijn. Kwaliteitsimpulsen aan bestaande gebieden voorkomen dat deze afglijden. De variatie in een regio wordt vergroot door de ontwikkeling van specifieke en gemengde milieus. Veel functies hinderen elkaar niet langer. Ze kunnen elkaar zelfs verrijken. Zoals wonen en werken of stedelijke en landschappelijke functies. Daarnaast liggen er kansen in het toevoegen van milieus aan de uitersten van het spectrum. Enerzijds aan de hoogstedelijk zijde anderzijds aan de landelijke. De aanwezigheid van beide uitersten is immers een belangrijke kwaliteit van MSU: het beste van twee werelden.



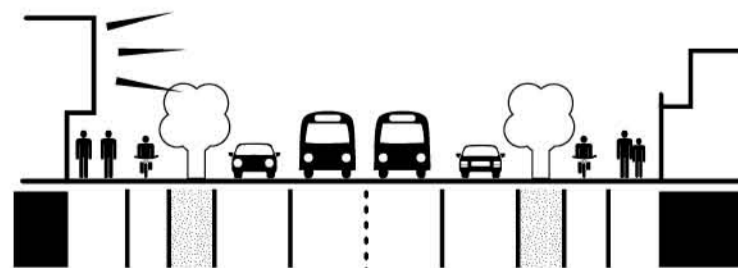
3 ontwikkelen van massa op de best bereikbare plekken in het mobiliteitsnetwerk

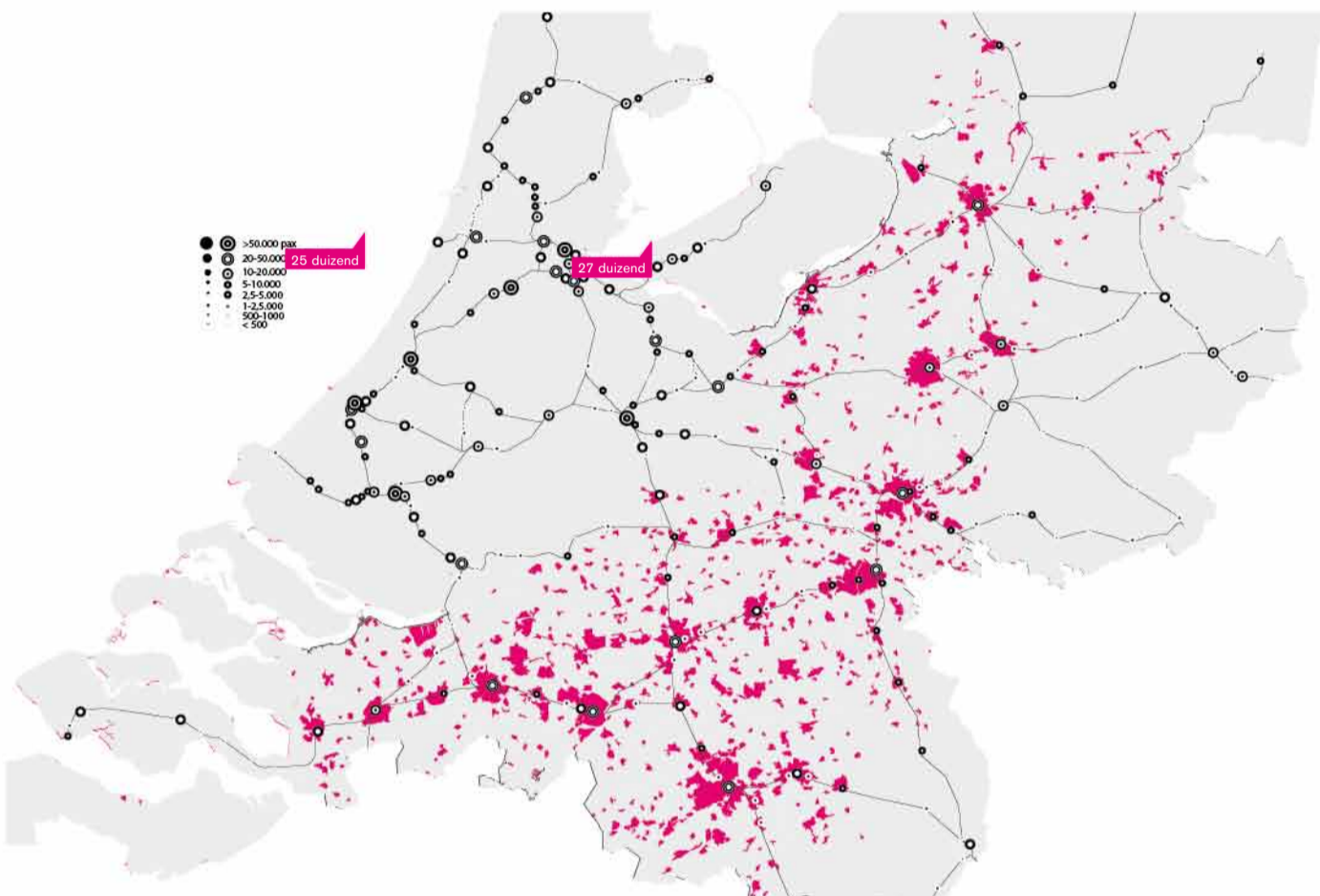
Concentratie van programma's op knooppunten in het regionale mobiliteitsnetwerk, het derde principe, maakt optimaal gebruik van de bereikbaarheid. Deze verrijkt het spectrum van de regio met (hoog) stedelijke kwaliteiten en voorkomt dat de stad onnodig uitdijt. Door massa te ontwikkelen rond stationslocaties en snelwegafslagen kunnen ze evolueren van overstapmachines en transferia tot een verblijfsplek. Van efficiënte verkeersmachine of overstappunt tot stedelijk centrum. Goede verbindingen tussen knooppunten bieden daarnaast de kans aan plekken om zich te specialiseren.



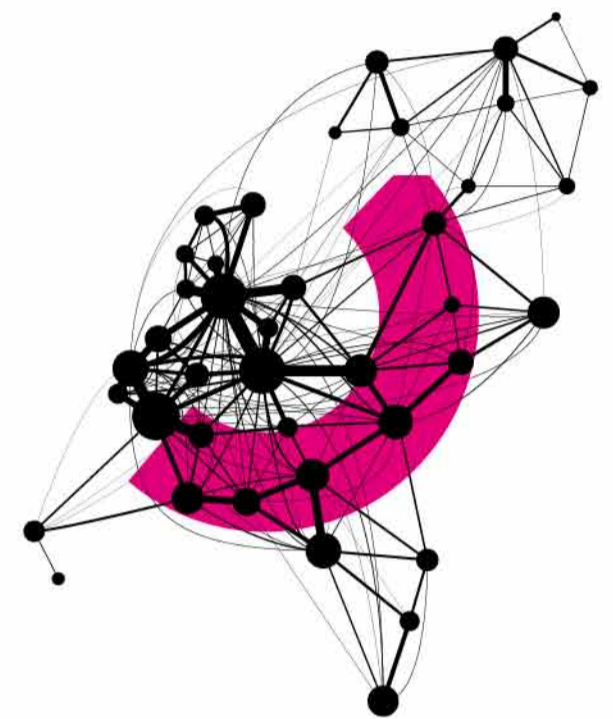
4 zorgvuldig vormgeven aan de regionale structuren, als een volwaardige ruimte met verblijfskwaliteit

Aantrekkelijk ontworpen hoofdstructuren van de regio geven aanleiding tot verblijf, regionale trots en bewustzijn. Het verbetert de oriëntatie. De regionale hoofdstructuren zijn nu vaak verkeersriolen, excursies langs achterkanten. De opgave is om de stad te oriënteren op de hoofdstructuren en deze voor alle soorten verkeer geschikt te maken, langzaam en snel. Zo wordt er wellicht een generatie Nederlandse boulevards geboren als opvolger van de stadsingels van een eeuw geleden. Niet met de *flaneur* van Baudelaire, daarvoor is de intensiteit van onze steden niet (meer) groot genoeg. Maar wel met de oer-Hollandse fietser en her en der een tram. Het veredelen van de regionale ruimte getuigt van het serieus nemen van een nieuwe regionale realiteit.





Intensiteit spoornetten



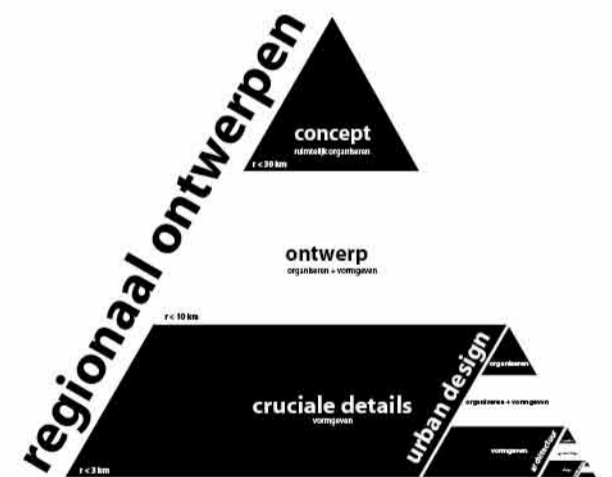
Woon-werkverkeer



Intensiteit wegnetten

De drukste snelwegen van Nederland liggen in de Randstad waar de vier grote steden raken aan een internationale corridor: Brienoordburg, aansluiting van de Amsterdamse ring op de A4, Prins Clausplein en de Utrechtse A12 bij Hoograven. Ieder op zich goed voor tweehonderdduizend voertuigen per etmaal. De zwakste schakels in de Randstad, die in de 'dalen' liggen tussen de vier grote steden verwerken nog steeds ruim honderdvijftigduizend voertuigen. Op de cruciale schakels tussen Randstad en de MSU-regio's, zoals de Moerdijkbrug, de Martinus Nijhoffbrug bij Zaltbommel en knooppunt Hoevelaken, is het aantal

voertuigen vijfenzeventig respectievelijk honderdvijftigduizend. De MSU-zone lijkt hierbij op een bescheiden variant van de Randstad. Op de plek waar regionaal en (inter)nationaal verkeer elkaar kruisen, is het gebruik het meest intensief. Denk aan de randweg Eindhoven en de A12 bij Arnhem. Het grensoverschrijdende verkeer steekt daarbij in aantallen schril af. De A16 bij Hazeldonk scoort met vijfenvijftigduizend nog redelijk, maar de meeste grensovergangen komen niet veel verder dan vijftienduizend voertuigen per etmaal. Ondanks de lagere gebruikintensiteit zouden de MSU-zone en Nederland niet zonder deze verbindende wegen kunnen.



Een piramide voor regionaal ontwerpen

Organiseren en vormgeven

In dit onderzoek is gewerkt van grof naar fijn. Dit is verbeeld in een drietraps piramide. Deze methode is niet zaligmakend, maar biedt wel de mogelijkheid om greep te houden op de regionale schaal. Ontwerpen is daarbij opgevat als een combinatie van ruimtelijk organiseren en vormgeven. Behalve in omvang verschilt regionaal ontwerpen methodisch niet wezenlijk van het ontwerpen op lagere schaalniveaus.

- 1 concept: positiebepaling regio ten opzichte van de context; formulering doelen en ambities; ontstaan ruimtelijk organisatieconcept met definiëring hoofdstructuur en economisch, sociaal-cultureel profiel
- 2 ontwerp: vertaling regionaal concept naar topografie, belangen en lokale kwaliteiten
- 3 cruciale details: uitwerken cruciale ingrepen als projecten; vormvrijheid zolang de geformuleerde doelen en ambities op regionale schaal overeind blijven

Mobiliteitsnetwerken

Projecten als bindende elementen

Bij de presentatie van het *Jaarboek Landschapsarchitectuur en Stedenbouw* eind december 2010 in de Creative Factory in Rotterdam sprak Fons Asselbergs over het 'veredelen' van de regionale ruimte. Daarmee vat hij in een woord de ruimtelijke opgave van nu samen. In de komende decennia is in de ontluikende regio's in de luwte van de Randstad nog een flinke ruimtelijke dynamiek te verwachten. Dat is een kans voor een regionale kwaliteitssprong. Mobiliteitsnetwerken vormen daarbij nieuwe structurerende elementen. Deze zijn in drie categorieën te verdelen: wegennetten, spoornetten en zogenaamde 'slow-nets'. Per netwerk is in drie projecten gesleuteld aan de ruimtelijke en functionele samenhang. Samen vormen de drie netwerken een vanzelfsprekende structuur voor de verdere ontwikkeling van de stedelijke regio.

Wegennetten

Ring

Voor het regionale wegennet zien we in essentie twee structuren; ringen en ladders. Op de ringen ontmoeten stad en regio elkaar. Belangrijke wegen uit de omgeving sluiten aan op de structuur van de stad. De ring is de intermediair. Aan de ring maakt de stad een schaalessprong naar een maat grotere gebouwen en gebouwenclusters en toont zich van haar beste (en nieuwe) kant. Het profiel is breder dan van een stedelijke straat. In het midden liggen twee keer twee rijbanen gescheiden door een middenberm. Daar wordt 50 of hooguit 70 km/u gereden. Er naast is ruimte voor ventwegen met een stoep, zodat fietsers en voetgangers ook welkom zijn. En auto's die arriveren bij hun bestemming. Want het is essentieel dat de ring ook door langzaam verkeer gebruikt kan worden. De ring is behalve een fysieke verbinding ook een bestemming, een adres. De ring is een regionale ruimte waar velen dagelijks door (voort)

bewegen. Dat verdient een zorgvuldig ontwerp, zonder geluidswallen, loopbruggen, hekken met prikkeldraad of blinde gevels. Het is de plek waar het stedelijk leven vorm krijgt in een nieuwe gedaante. De ring heeft niet alleen een stedelijk karakter, maar ook een landschappelijk, doordat grootschalige recreatieve of groene functies hier een plek vinden. Zoals een park, dierentuin of begraafplaats. Of omdat de functies aan de ring ruim opgezet zijn en er veel ruimte is voor bomen of water.

Ladder

Het tweede structurerende element, de ladder, is een andere oplossing (svorm) voor hetzelfde vraagstuk. De ladder bestaat uit een snelweg van (inter)nationale betekenis met daaraan parallel lopend een regionale route die twee steden met elkaar verbindt, zoals de Europaweg tussen Eindhoven en Helmond of de Enschedese/Hengelosestraat tussen de twee gelijknamige Twentse steden. De ladder biedt plek aan ruimopgezette vrij landschappelijke regionale functies. Denk aan universiteitscampus, vliegveld, golfterrein, recreatiepark of logistiek park. Als sporten van de ladder ontstaan dwars op deze twee assen stadsentrees, die de snelweg verbinden met het (historische) stadscentrum. De stadsentree van Deventer vanaf de A1 is daar een goed voorbeeld van. Deze stadsentrees kunnen zich behoorlijk stedelijk ontwikkelen, met vrijwel aaneengesloten bebouwing. Prominente merken en de trots van de regio tonen hier hun gezicht.

Stadspoort & Urban Recycling

De ontwikkelingspotentie, zowel aan de ring als aan de stadsentree, brengt een aantal gebiedsontwikkelingen in beeld die zich op twee manieren onderscheiden. Allereerst wordt door de ontwikkeling van massa op deze terreinen de goede bereikbaarheid optimaal benut. Deze gebieden ontwikkelen zich tot *Stadspoorten* die een schakel vormen tussen het nationale en het lokale. Prinsengebied aan de A16 bij Breda, of Novio Tech Campus in Nijmegen

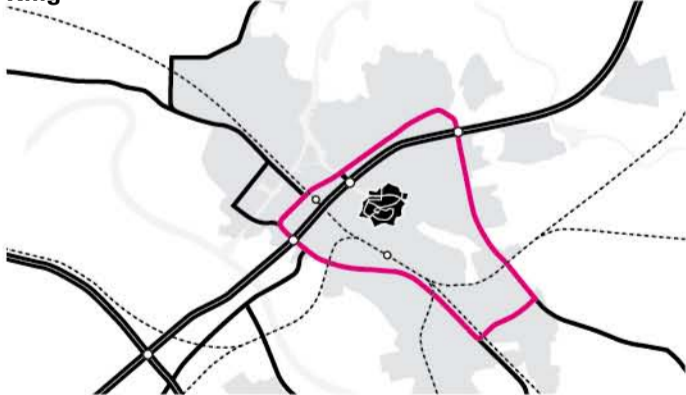
zijn daar voorbeelden van. Ten tweede gaat het vaak om *Urban Recycling*, de herontwikkeling van in onbruik geraakte industriële of militaire terreinen. Deïndustrialisatie en demilitarisatie bieden enorme kansen om midden in stedelijke gebieden nieuwe intensieve stukken stad te maken. Het gaat hierbij niet per se om dichtheid, maar wel over een combinatie van een fikse hoeveelheid programma, een hoog voorzieningenniveau en een optimale bereikbaarheid. Bovendien hebben deze gebieden een rijke geschiedenis. Dat maakt ze authentiek en aantrekkelijk. Plekken met een eigen verhaal onderscheiden zich makkelijker dan anonieme bedrijventuinen aan de snelweg. Door Urban Recycling is de urgentie van stadsuitbreiding (en bijbehorende infrastructuur) minder en wordt voorkomen dat er *brownfields* ontstaan.

Spoornetten

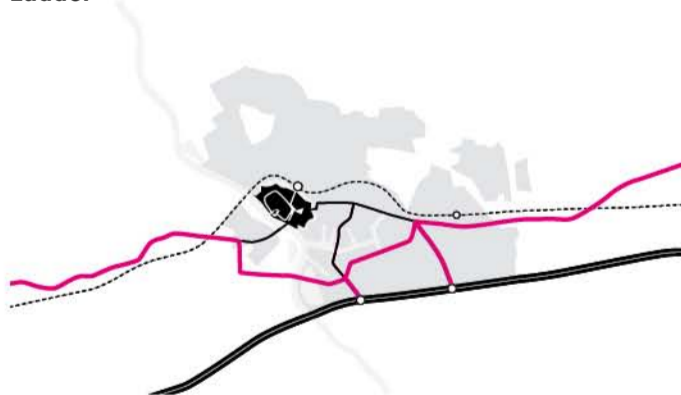
Groeilijn

Regionale openbaar vervoersnetwerken zijn er in drie typische verschijningsvormen: een ster (zoals in Zwolle), een ring (zoals het rondje WERV in de Gelderse Vallei) en een lijn (zoals in West-Brabant). Deze netwerken worden opgebouwd uit elementen die robuust genoeg zijn om als regio-structurend element te functioneren. Dus niet een normale buslijn, die kan morgen weer ergens anders lopen. Bij deze vormen van openbaar vervoer draait het allemaal om hogere frequenties en comfortabele voertuigen en stationsomgevingen. Enerzijds worden bestaande spoorlijnen omgebouwd tot lightrails en trams. Zoals de Rijn-Gouwelijn en Kamperlijn. Anderzijds worden de meest intensieve buslijnen vertramd. Denk aan Utrecht en Groningen. De ambities bij dit soort OV-plannen zijn te hoog. Een meertrapsraket in de vorm van een Groeilijn is kansrijker. Eerst een bus op een aparte baan, gevolgd door een langere en luxere bus en uiteindelijk een tram. Mocht de ontwikkeling stagneren, dan is er niets aan de hand. De bus kan blijven rijden.

Ring



Ladder



Stadspoort



Zwolle



Deventer



Bergen op Zoom

Voorstadhalte

Spoornetten zijn regionaal vaak al vrij ver ontwikkeld. Ze zijn alleen niet voorbereid op intensief regionaal reisgedrag. De treinen zijn te zwaar en ze rijden met een lage frequentie. Tegelijkertijd worden veel stationsomgevingen, vooral in dorpen, slechts extensief gebruikt. Het ontwikkelen van massa rond knooppunten in het netwerk is een kans. Het klinkt voor de hand liggend, maar zeker in MSU-regio's gebeurt het nog weinig. Haltes in het netwerk krijgen de kans uit te groeien en zich te specialiseren, met een schoolcomplex, zwembad, seniorencluster, evenemententer-

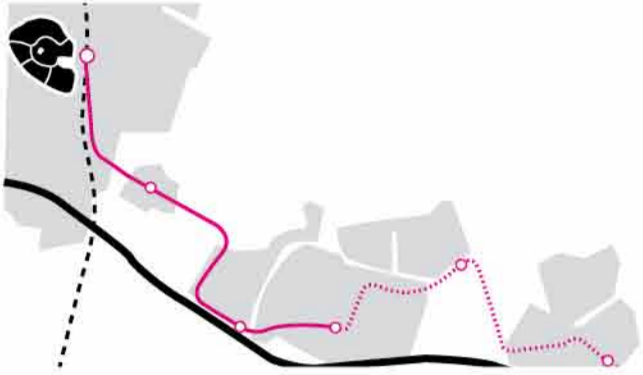
rein of recreatiepark. Daarmee wordt het netwerk als geheel meer divers en aantrekkelijker om te gebruiken. Met de intensivering van enkele knopen krijgt het netwerk al een stevige impuls. Deze ontwikkeling van stationsgebieden is in het buitenland bekend als *transit oriented development* (TOD) en bekende voorbeelden in Nederland zijn Randstadra len Stedenbaan.

Centraal Station

Er gebeurt al veel rond de Centraal Stations van veel middelgrote Nederlandse steden. Typisch is de ontwikkeling van de ach-

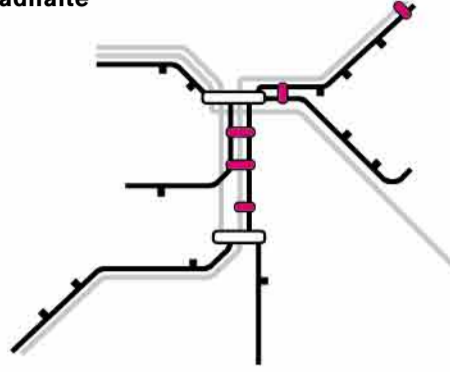
terkant van het station tot een tweede voorkant. Hier is ruimte voor nieuwe grootschalige programma's die niet in het stadscentrum passen. Deze plekken zijn vrijgekomen doordat industrie is weggetrokken en de spoorwegen delen van hun rangeerterreinen opgeven. Voor vele steden een unieke kans die met beide handen gegrepen is (Zwolle, Den Bosch, Breda, Arnhem, Eindhoven). Maar die voor andere nog voor het oprapen ligt (Zutphen, Roosendaal, Nijmegen, Tilburg en de voorkant in Eindhoven). In feite zijn de stationsgebieden ook Stadspoorten, entrees van de regio, en een voorbeeld van Urban Recycling.

Groeilijn



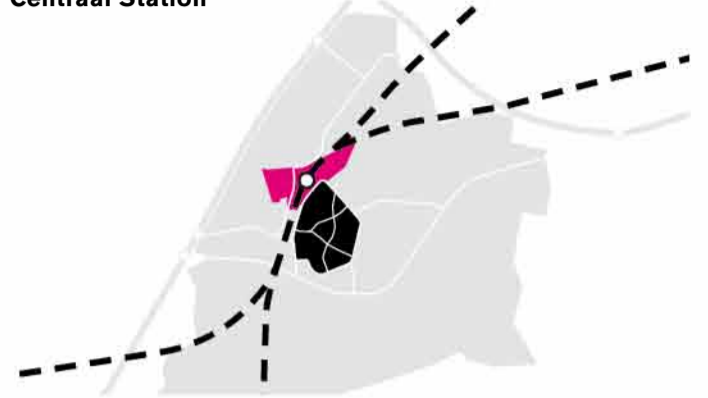
Breda / Oosterhout

Voorstadhalte



Arnhem - Nijmegen

Centraal Station



Roosendaal

Slow-nets

Groene ader

'Slow-nets' vormen de derde en laatste categorie netwerken en zijn vooral bestemd voor recreatief verkeer. Ze combineren het beste van twee werelden, het stedelijke en het landschappelijke. In de vorm van groene aders wordt de hoofdstructuur van de stad via stadsrandzones verbonden met het buitengebied. Als groene singel of parkstructuur dringen ze diep door in de stad. Daar kunnen ze ook geïntegreerd onderdeel zijn van hoofdaders van wijk of stadsdeel. Daar wordt de stad als geheel aantrekkelijker van en is het verleidelijker om er even uit te gaan. De opgave ligt vooral in het ontwerpen van ontbrekende schakels. Een blokje om kan zo onderdeel van een slow-net zijn die het ook mogelijk maakt om te wandelen met de hond, paard te rijden of met de fiets erop uit te gaan. Een frisse neus in het landschap begint zo al om de hoek. Een goed voorbeeld is het Sonsbeekpark achter het station in Arnhem.

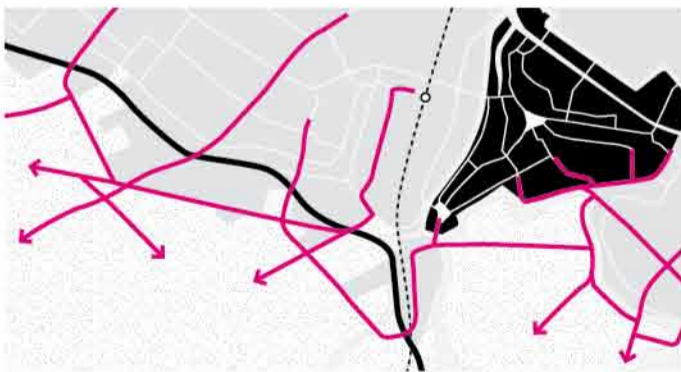
Zachte zone

Het uitgangspunt van contrastrijke randen tussen stad en landschap heeft er toe geleid dat rood en groen met de ruggen tegen elkaar staan. Verbindingen zijn er nauwelijks, zodat de stedeling slechts met moeite de stad uit kan komen voor ontspanning. Door deze sterke scheiding is het excuus voor de volgende uitbreiding snel gevonden. We breiden de stad nog één keer compact uit. Daarna is het afgelopen. Dat is het natuurlijk niet. Op een aantal plekken zijn geleidelijke overgangen tussen stad en land een betere oplossing. Deze 'zachte zones' vormen het uitlooptgebied van de stedeling, die hier tuiniert, wandelt, fietst en sport. Her en der is er plek voor een huis. Door de gradiënt van stad naar landschap is het plannen van een nieuwe stadsuitbreiding over deze stadsrandzone heen nagenoeg uitgesloten. Alleen door geleidelijke kleinschalige groei kan er nog een verschuiving plaatsvinden. Om zachte zones tot een succes te maken is het noodzakelijk heldere ruimtelijke kaders te definiëren, waarlangs een geleidelijke, kleinschalige ontwikkeling kan plaatsvinden.

Streekpark en streeklandschap

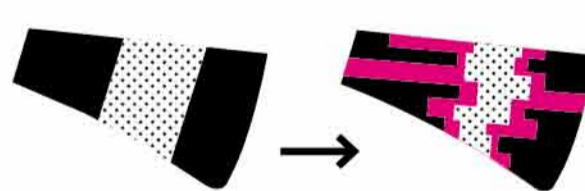
Maar mensen willen er op uit. Het landschap ontdekken, kijken bij de boer. Of voor het uitoefenen van typische Nederlandse hobby's als een eindje fietsen, varen met een bootje of schaatsen als het weer dat toelaat. Het streekpark biedt hiervoor de kans. Het zijn vaak voormalige (rijks)bufferzones die worden getransformeerd tot multifunctioneel regionaal park, waar je ook terecht kunt voor pannenkoeken of een ijsje. En er is ruimte voor natuur, bijvoorbeeld in de vorm van een stiltegebied. In de Randstad heten het 'metropolitaaan park'. Daarbuiten is streekpark een geëigende naam. Uiteindelijk vormen deze parken op hun beurt een *steppingstone* naar de streeklandschappen als de de Hoge Veluwe, de Biesbosch of de IJsseldelta die zo kenmerkend zijn voor een regio en beschermd moeten worden tegen welke stedelijke ontwikkeling dan ook.

Groene ader



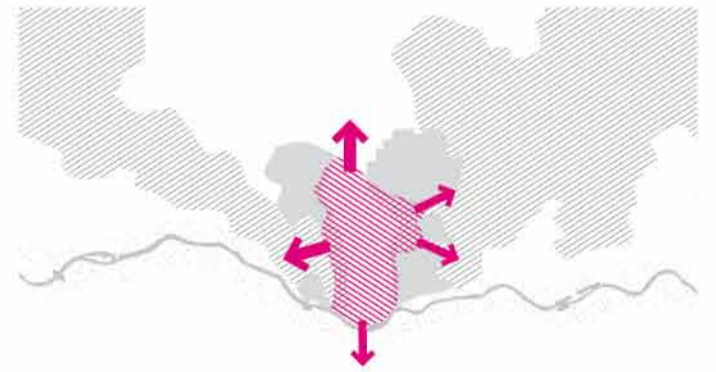
Den Bosch

Zachte zone



Kampen

Streekpark



Wageningen / food valley

MSU op projectniveau

Ontwerpverkenning

Streekpark Bussloo

In het geografische centrum van de Stedendriehoek ligt een artificieel landschap dat bestaat uit een recreatieplas en een afvalberg. Ze is de kiem voor het vergroten van de interne samenhang in de regio. De plas is nu al op mooie zomerse dagen het bruisende hart van de regio. Twee afslagen vanaf de A1 ontsluiten het gebied, dat ook per fiets vanuit de drie steden goed te bereiken is. Rondom dit kunstmatige landschap ligt het cultuurlandschap van de IJsselvallei, met daarin enkele dorpen die met bevolkingsdaling kampen. Met het project Streekpark Bussloo worden beide observaties aan elkaar gekoppeld door het gebied als geheel tot een gebalanceerde recreatieve en touristische bestemming te maken. De stations in de omliggende dorpen Twello, Klaarenbeek en Voorst vormen met een batterij OV-fietsen een nieuwe en belangrijke toegangspoort tot het Streekpark Bussloo. De dorpen profiteren hiervan op cultuurhistorisch verantwoorde wijze met restaurants, hotels en winkels. Rondom de recreatieplas is er ruimte voor grootschalige en gebiedsvreemde recreatie als een bungalowpark, festivalterrein en golfbaan. De afvalberg wordt skihelling en mountainbikeparadijs.



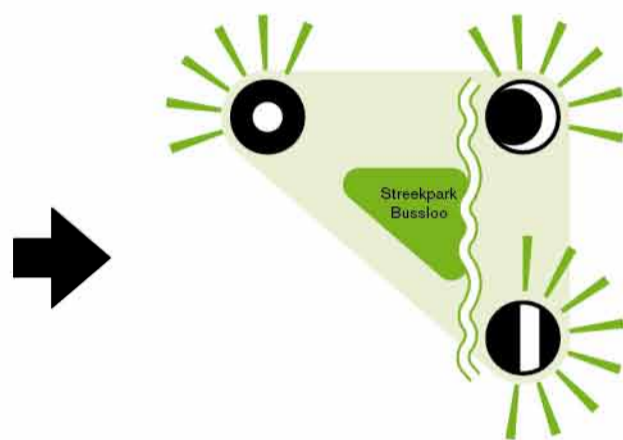
Apeldoorn



Deventer



Zutphen



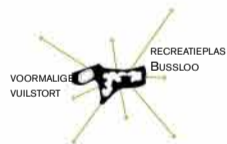
Van drie steden met eigen achterland en kwaliteit...

...naar een regio waar de verschillende kwaliteiten worden gebundeld en samenkomen.



Parkdorpen onderdeel van streekpark

DONORORGAAN



RECREATIEPLAS BUSSLOO
VOORMALIGE VUILSTORT

+ KRIMPENDE DORPEN



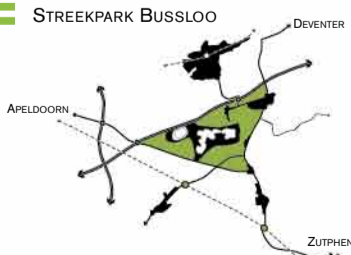
TWELLO
WILP
POSTEREN
BUSSLOO
GIETLOO
KLARENBEEK
VOORST

+ BESTAANDE VERBINDINGEN

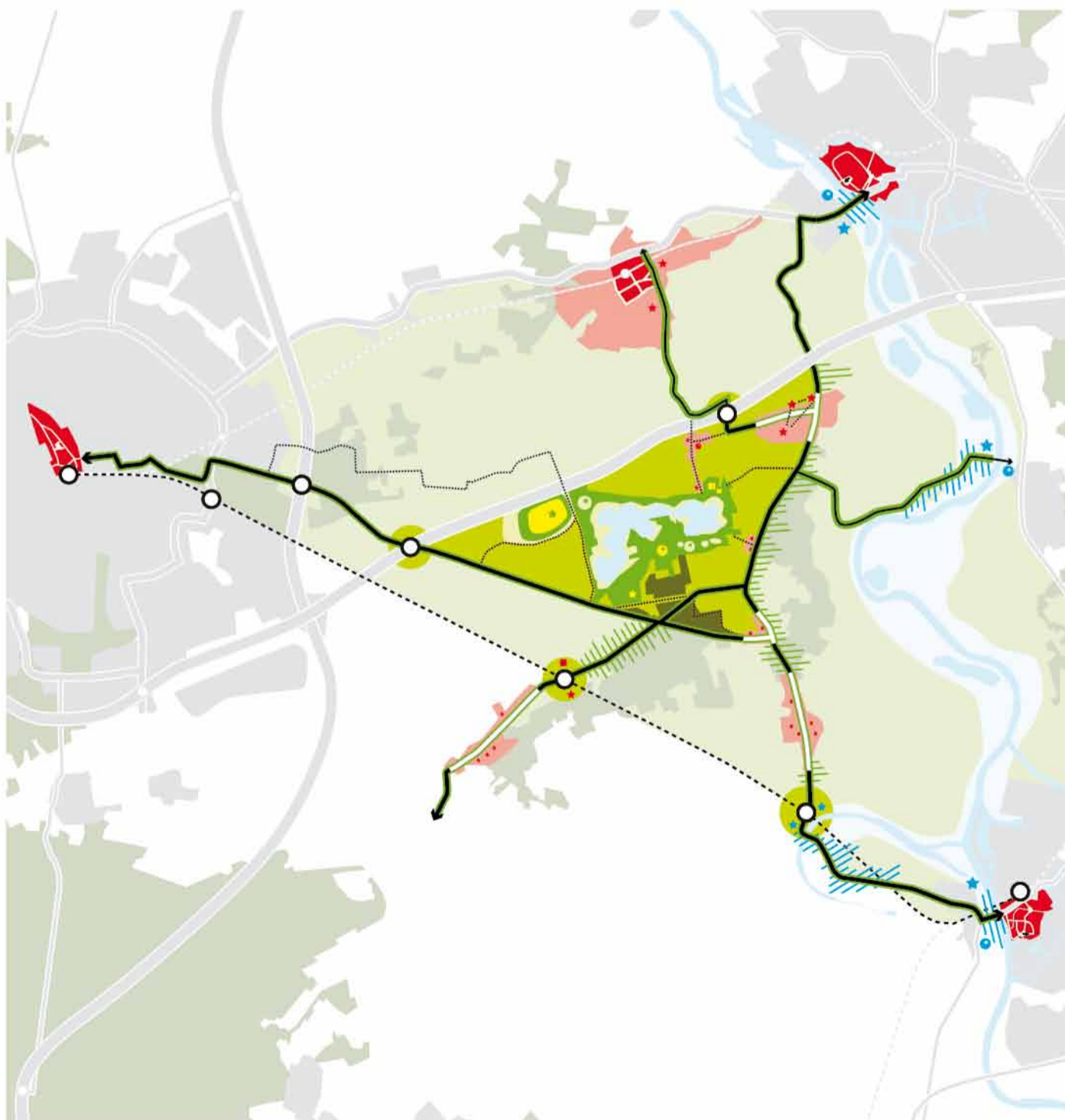


A50
A1
AFRIT 24
AFRIT 21
STATION KLARENBEEK
STATION VOORST-EMPE

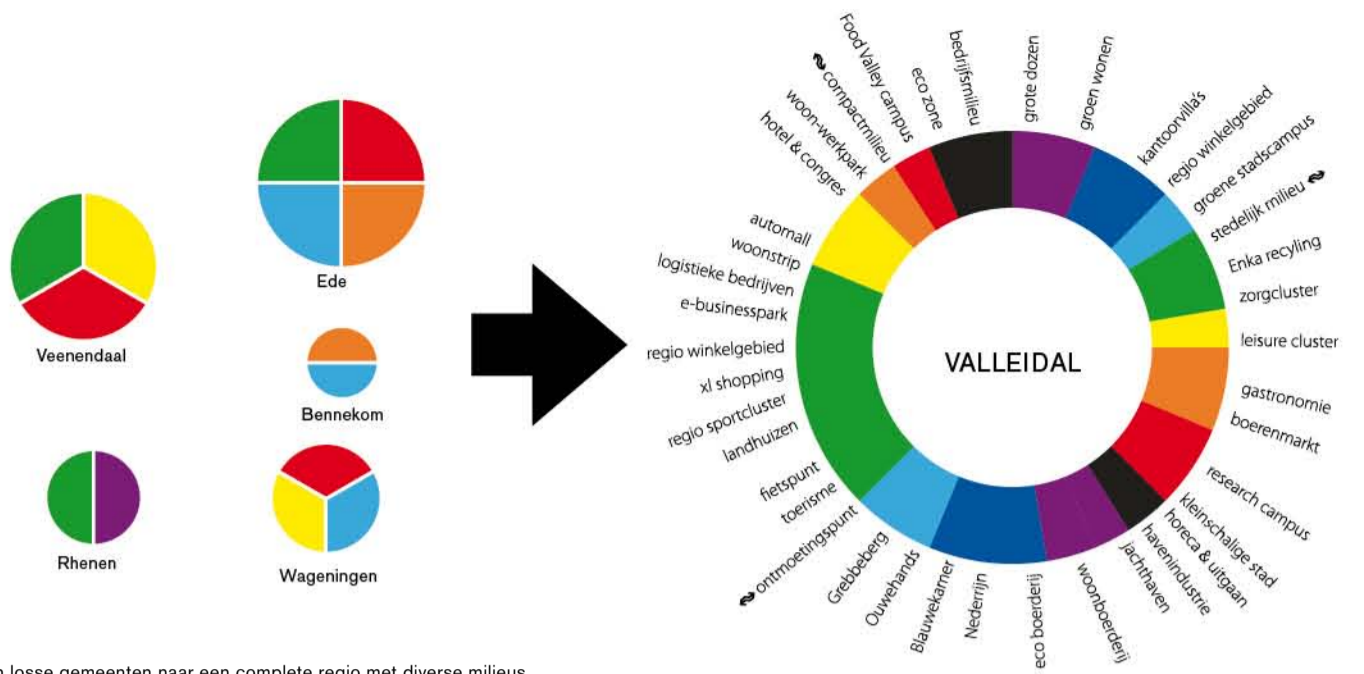
= STREEKPARK BUSSLOO



APELDOORN
DEVENTER
ZUTPHEN



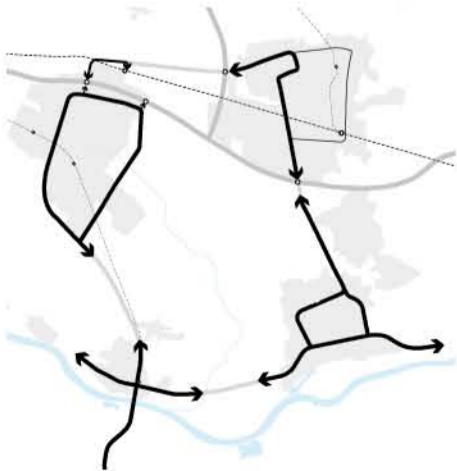
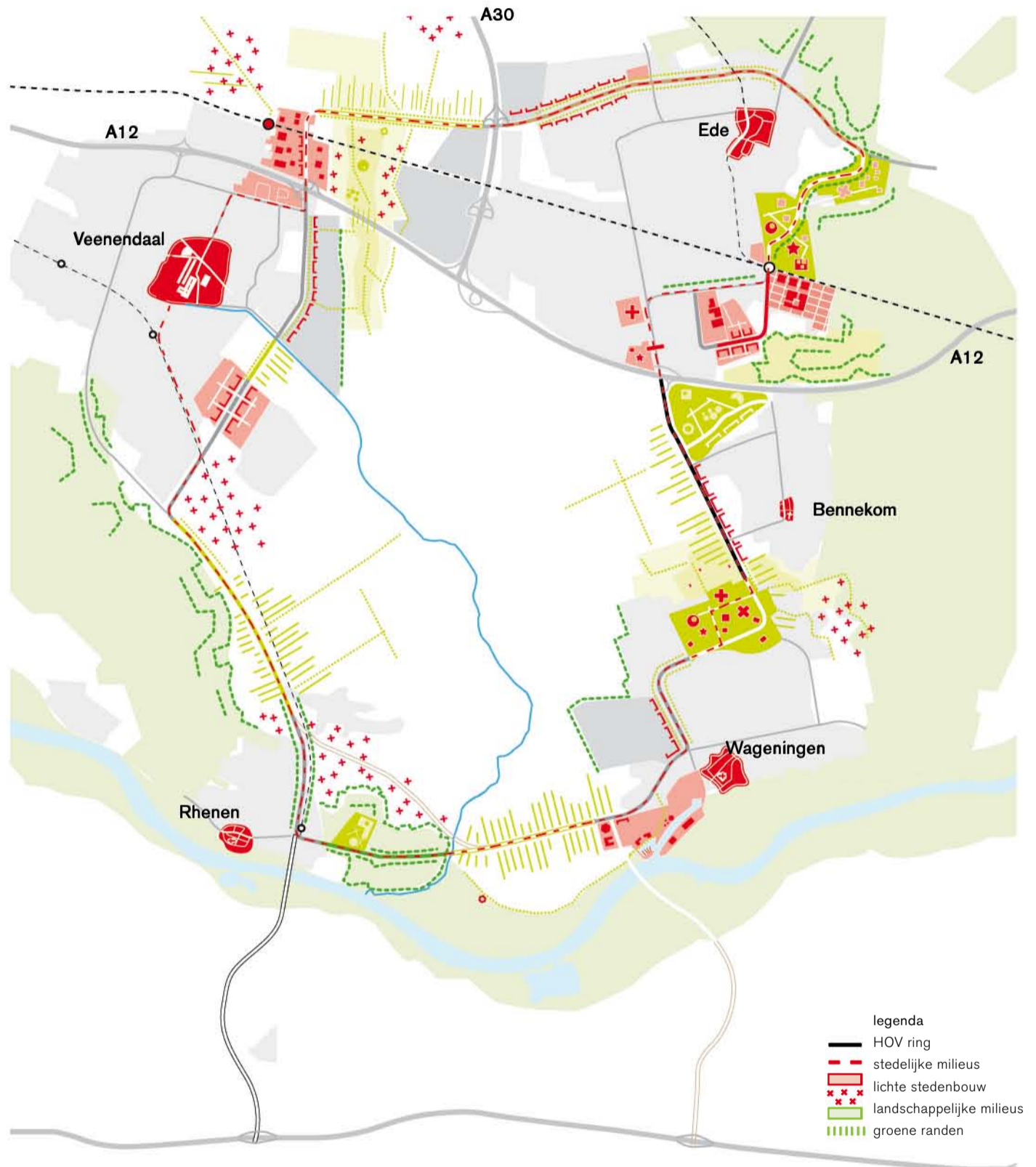
Streekpark Bussloo



Van losse gemeenten naar een complete regio met diverse milieus

Valleiring

In het zuiden van de Regio de Vallei liggen vijf kernen zo dicht bij elkaar dat ze voor haar inwoners samen een groter geheel vormen. Maar wat nog ontbreekt is een robuuste verbindende structuur. De Valleiring takt enkele regionale structuren aan een ring. Niet met een gevuld hart, maar met een bebouwde rand en streekpark het Binnenveld in het midden. De ring verbindt stedelijke programma's als winkelcentrum, ziekenhuis, multiplexbioscoop en universiteit aan haar gebruikers en geeft iedere kern de mogelijkheid zich te profileren door specifieke programma's aan haar te binden. Daarnaast toont de ring ook de landschappelijke kwaliteiten van de regio met de beboste randen van Veluwe en Heuvelrug, het Binnenveld en een panorama over de Rijn. De Regioring is een route voor auto, fiets en OV, al is de route niet voor ieder vervoersmiddel hetzelfde. De bus rijdt via het dorpscentrum, de auto niet.



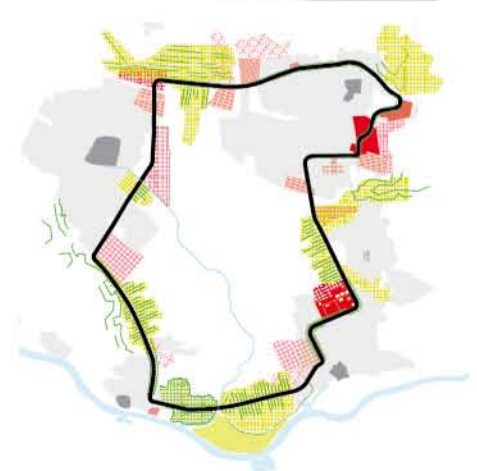
Vier losse netwerken...



.. worden één netwerk voor de auto, HOV en het langzame verkeer...



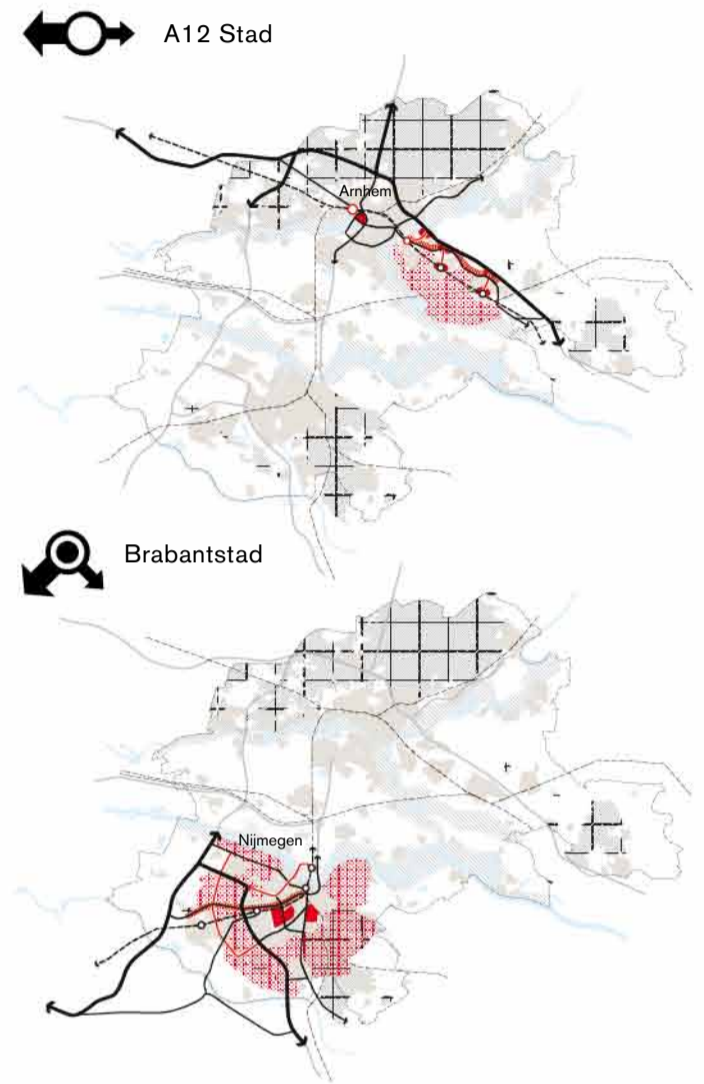
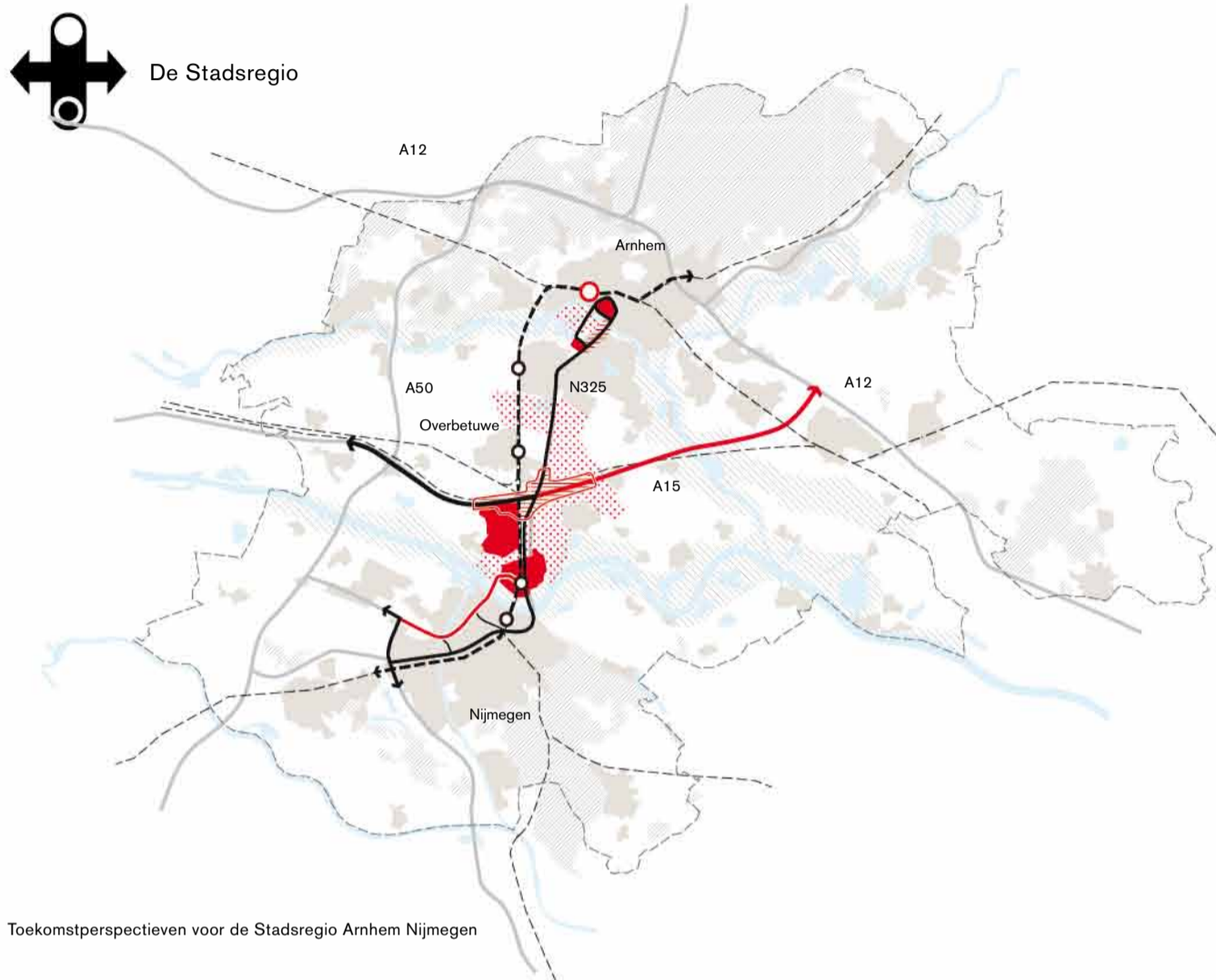
..door bestaande wegen aan elkaar te koppelen en eenzelfde uitstraling te geven...



...zodat de regio één helder netwerk krijgt.

MSU op regionale schaal

Ontwerpverkenning



Stadsregio Arnhem Nijmegen: Eén Stadsregio

Het perspectief *Eén Stadsregio* zet in op samenhang en intensieve interne relaties, door in het hart van de regio een derde centrum te ontwikkelen. Dit onderscheidt zich duidelijk van de twee stadscentra Arnhem en Nijmegen. Overbetuwe – als 'eiland' tussen de rivieren – dient als een natuurlijk entiteit. De Nijmeegse Waalsprong en Arnhem Zuid oriënteren zich op dit nieuwe midden en vormen samen met de dorpen de kritische massa van Overbetuwe. Samen zijn ze goed voor bijna een derde van de regionale bevolking in 2030. Dubbele (ver)bindingen en een fijnmaziger netwerk vergroten de onderlinge uitwisseling met de steden aan de overzijde

van de grote rivieren. Het streekpark in aanleg, Lingezegen, krijgt een recreatieve en landschappelijk bestemming. Het knooppunt Ressen wordt een zakelijk, logistiek centrum dat profiteert van de strategische positie in het internationaal netwerk aan de Betuwelijn en de A15, die wordt doorgetrokken via de A12 naar Duitsland. Bij Ressen is volop ruimte voor handel en logistiek met een eigen parallelle ontsluiting vanaf de snelweg. Het tracé van hoogspanningsmasten wordt aangevuld met windmolens. Tegelijkertijd leidt dit werklandchap tot een heroriëntatie en verbinding met de omliggende dorpen Elst, Bemmel en Waalsprong. Gezamenlijk vormen ze een nieuw regionaal zwaartepunt met een helder onderscheidend profiel. Daar heeft de hele Stadsregio profijt van.



West-Brabant: De Tweede Slag

Met *De Tweede Slag* wordt ingezet op de ontwikkeling van de westelijke helft van West-Brabant. De drijvende krachten achter deze ontwikkeling zijn twee nationale infrastructuurprojecten. De A4 en RoBel-lijn. Met de voltooiing van de A4 ontstaat een kortere en snellere corridor tussen Schiphol, Rotterdam, Antwerpen en zuidelijker. De Rotterdamse Stadshavens liggen dan ineens aan een internationale ader. De huidige corridor, de A16, krijgt meer een nationaal karakter. De RoBel-lijn, een aparte goederenspoorlijn, bevrijdt een reeks steden, waaronder Bergen op Zoom, Roosendaal en Dordrecht, van ge-

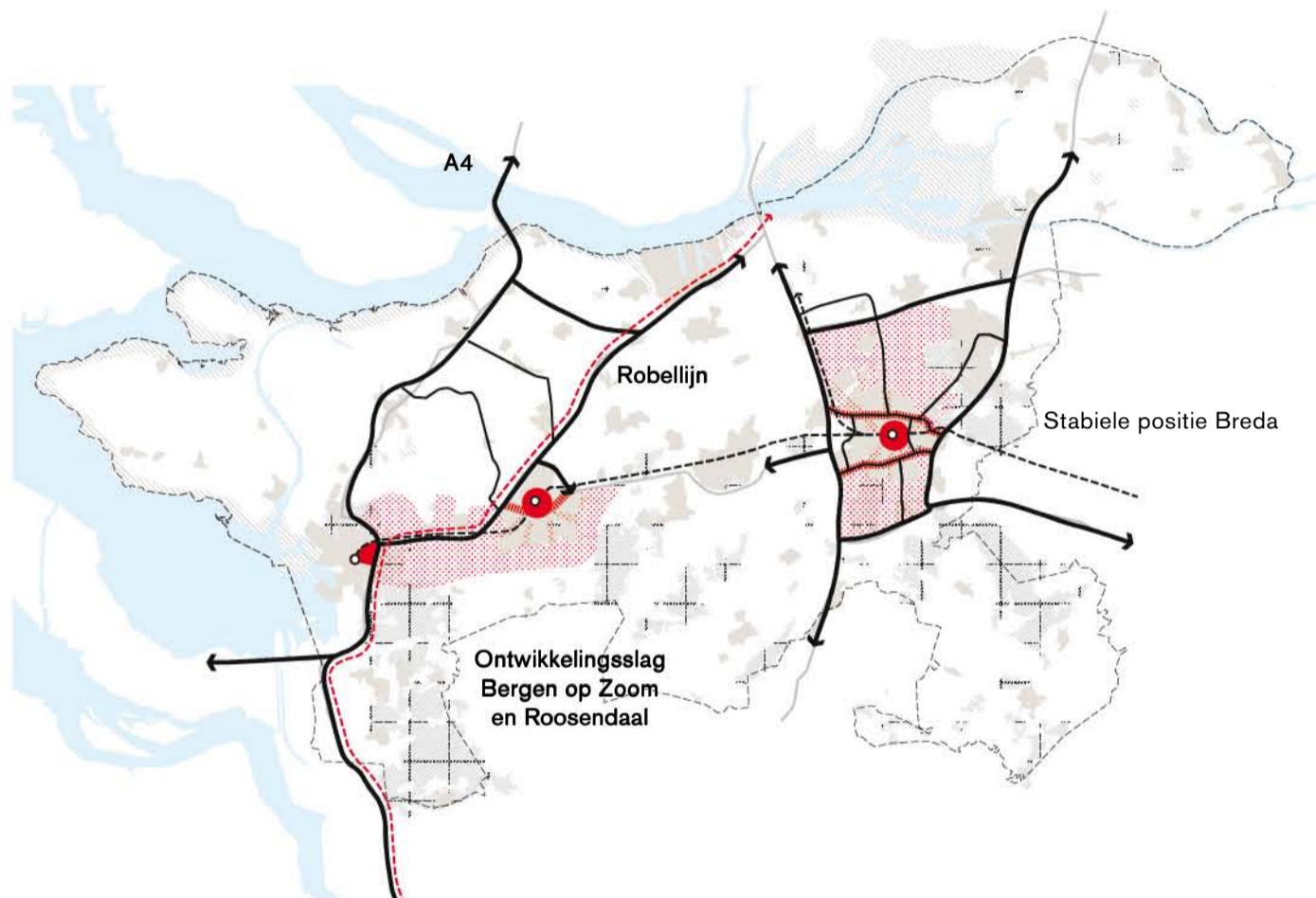
vaarlijke transporten. Daardoor wordt een reeks binnenstedelijke transformaties langs het spoor interessant. Op het huidige spoortracé ontstaat meer ruimte om de regionale bereikbaarheid te vergroten met nieuwe haltes. Bedrijventerrein De Lage Meeren in Bergen op Zoom is een kandidaat voor zo'n nieuwe halte. Het ligt bovendien pal aan de A4. Met *Urban Recycling* wordt ingezet op een geleidelijke en flexibele transformatie. Afhankelijk van het tempo en de vorm waarin het terrein haar huidige gebruikers verliest. Bergen op Zoom krijgt zo naast het beroemde waterfront een tweede stadsgezicht aan de A4 met een station dat ruimte biedt aan programma dat qua korrelgrootte niet in de binnenstad past.



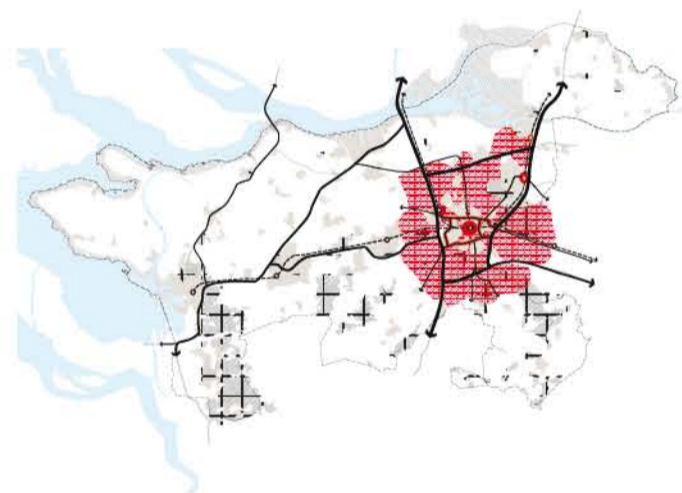
De Tweede Slag



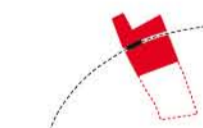
WB United



De Baronie



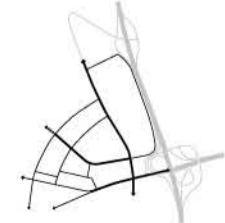
Nieuwe stadsentree



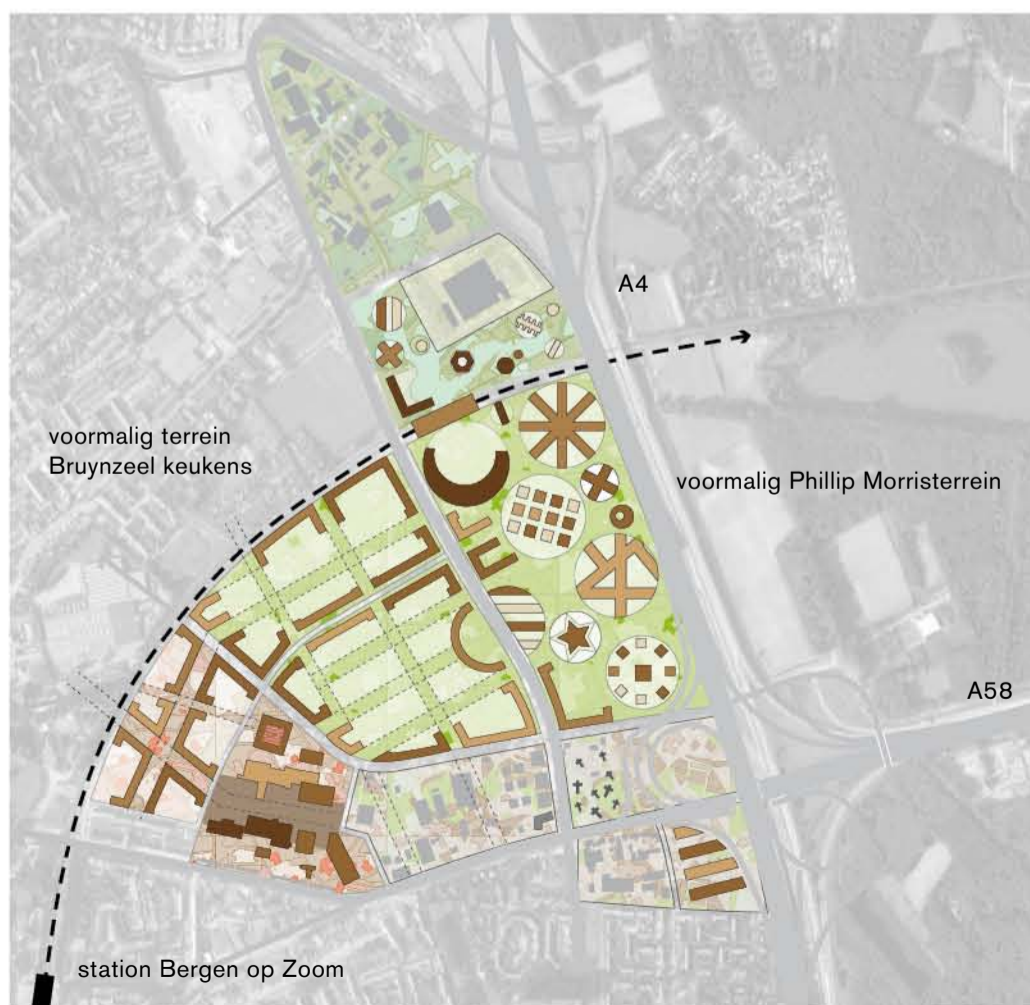
Nieuw station



Urban Recycling



Verweven met de stad



MSU op nationale schaal

Twee perspectieven

Als we van het regionale en lokale perspectief uitzoomen, welke opgaven liggen er dan op een nationaal niveau voor Mid-Size Utopia? Hoe werkt dit concept als het op een hoger schaalniveau wordt toegepast?

CCC – Clustering, Corridors, Corona

Achter de regionalisering in de MSU-regio's gaan drie drijvende krachten schuil. De eerste is *clustering* van regio's. Dit is een autonoom en bottom-up proces. Er is geen dorp meer in de MSU-regio's dat autarkisch en zelfvoorzienend is. Steden gaan intensieve relaties aan met hun directe omgeving. Dorpen en landschap zijn onderdeel van hetzelfde stedelijk systeem.

Een tweede drijvende kracht is de positie die middelgrote steden hebben aan de *corridors* in de Rijn-Maasdelta. Ze liggen tussen Randstad en Ruhrgebied of Vlaamse Ruit. Vroeger groeiden steden aan rivieren, nu aan snelwegen en spoorlijnen.

Een derde kracht is de *corona*, de verbindende kransvormige structuur van Mid-Size Utopia-regio's zelf. In vrijwel de hele corona is er een dubbele band van snelwegen tussen stedelijke regio's. De A58 en A50 als buitenbocht en de A30 en A59 als (onderling nog niet verbonden) binnenbocht. Het spoorwegnet van Zwolle naar Roosendaal levert eenzelfde ruggengraat voor het openbaar vervoer.

Realiteit of utopie

De drie krachten hebben echter nog niet tot een eenduidige onderlinge samenhang tussen de regio's geleid. Er zijn bovendien enkele kanttekeningen te plaatsen. Wat is bijvoorbeeld het feitelijke belang van internationale corridors? Ze lijken bepalend te zijn voor de regionale positionering en oriëntatie van regio's, terwijl het grensoverschrijdend verkeer in verhouding beperkt is. Forensen gaan in tegenstelling tot internationale handel en verkeer de grens nauwelijks over. De *corona* heeft als verbindende structuur een zwakke schakel tussen Nijmegen en Eindhoven. Er ontbreekt een breder mobiliteitsnetwerk. Oss, Uden en Veghel worden sinds

2000 door de A50 ontsloten, maar hoogwaardig openbaar vervoer is er nauwelijks. Ook aantrekkelijke stedelijke milieus ontbreken er. Desalniettemin zijn al de drie krachten, *clustering*, *corridors* en *corona*, onmiskenbaar van invloed op de regio's. De een kan daar in dominantier zijn dan de ander.

Twee perspectieven

Om inzichtelijk te maken tot welke subnationale structuren deze drie krachten kunnen uitgroeien, zijn twee perspectieven ontwikkeld: **Provincieland**, waarin de MSU-regio's in twee gebieden zijn onderverdeeld, en **Stromenland**, dat meer is geënt op dominante corridors. Elk perspectief is gebaseerd op een cocktail van de drie onderscheiden C's, die door visie en sturing op nationaal niveau verder tot ontwikkeling kunnen worden gebracht.

Provincieland

Vanuit het perspectief Provincieland, valt de corona van de MSU-regio's in twee delen uiteen: in een noordelijk en in een zuidelijk deel.

IJsselland

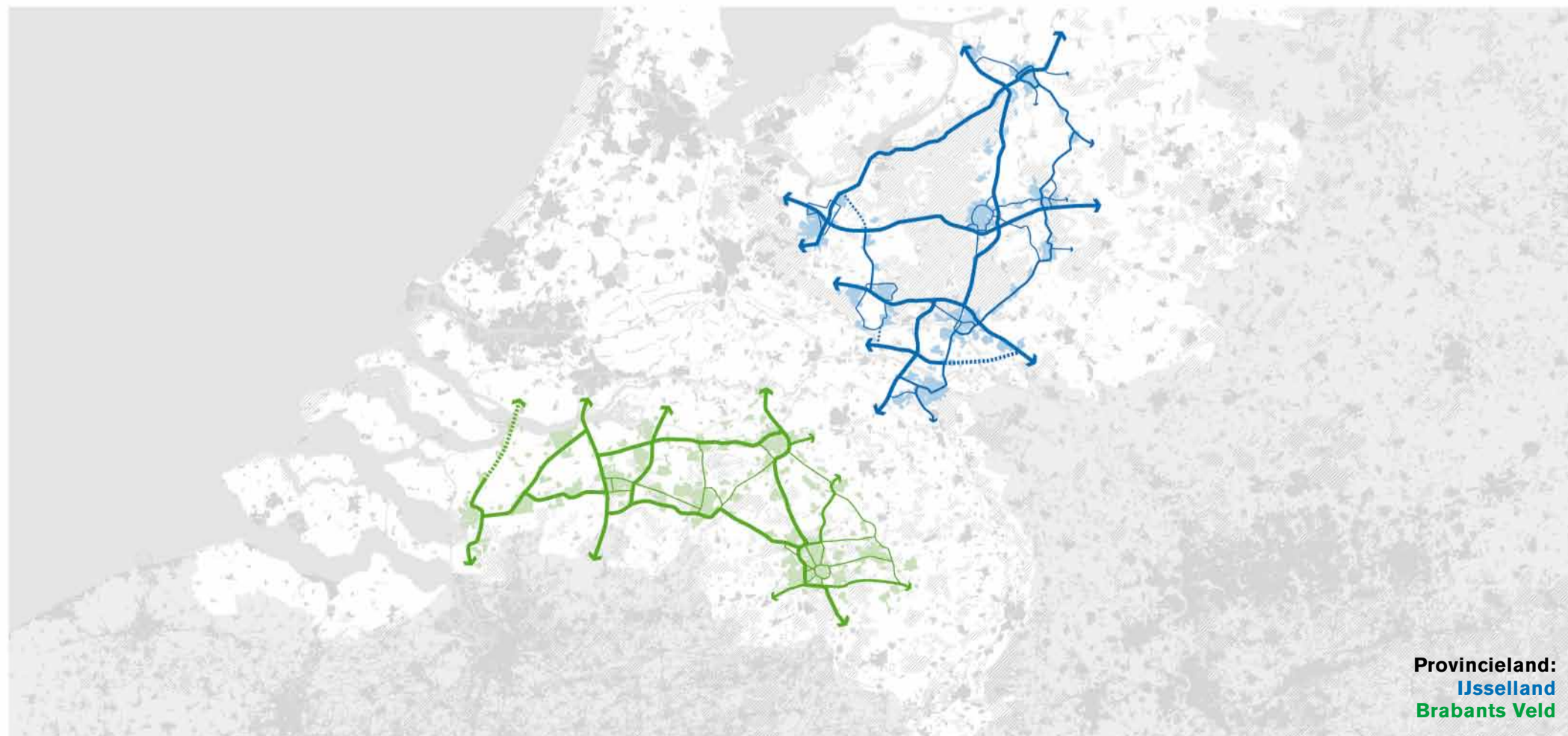
Het noordelijke deel, heeft een uitgebreid spoornetwerk dat alle steden bedient. Al kan het nog veel intensiever worden gebruikt. De compacte, overwegend historische steden sluiten aan op dit mobiliteitsnetwerk. Er is een groot contrast tussen stad en landschap. De afwisselende picturale landschappen hebben parkachtige kwaliteiten.

Er leiden romantische routes leiden van open rivierlandschappen naar dichte bossen, langs stadsgezichten of rivierfronten over vlakke uiterwaarden via steile stuwwallen naar zandverstuivingen op hooggelegen gronden. De lieflijke schoonheid van het gebied doet denken aan Kent in Engeland of de Chevreuse en Versailles ten zuidwesten van Parijs.

Werken vindt vooral plaats in de stad, de dorpen zijn eerder buitenwijken. De dienstverlening en publieke sector zijn er groot met bestuur en recht naast onderwijs en zorg. Er zijn minder *dirty jobs* dan in bijvoorbeeld het Brabants Veld.

Brabants Veld

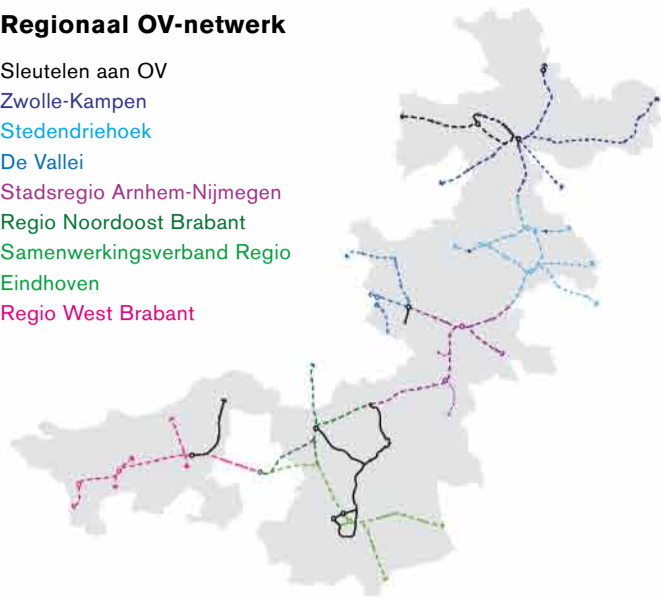
Het zandlandschap van de zuidelijke helft van de corona is het *Brabants Veld*. Op de eerste plaats vormt dit gebied een culturele eenheid. Achter het samenbindende carnaval, de katholieke goelijkheid en het Bourgondische leven schuilt een diepere samenhang. Niet alleen bestuurlijk, maar ook in morfologische zin. Het gebied kenmerkt zich door een vrij kleinschalige afwisseling van vlakke open landschappen en boszones, slechts her en der doorsneden door beken en riviertjes. Er zijn relatief veel kleine steden en grote dorpen, waar werkgelegenheid nog niet is uitgebannen en voor dagelijkse dynamiek zorgt. Deze kernen worden slechts sporadisch door spoor of ander hoogwaardig openbaar vervoer ontsloten met als gevolg dat openbaar vervoer er eigenlijk geen rol speelt. Een auto is onmisbaar in deze veldstad zonder (grote) contrasten. Er is nauwelijks verschil tussen centrum en periferie, tussen groot en klein, stad en land. De parochiale cultuur predikt suburbanisatie, rondom iedere kerk een dorp. Slechts enkele dorpen zijn samengeklonterd en tot steden uitgegroeid. Sinds de deïndustrialisatie in de jaren zeventig is de suburbanisatie weer toegenomen, echter met wisselend succes.



Provincieland:
IJsselland
Brabants Veld

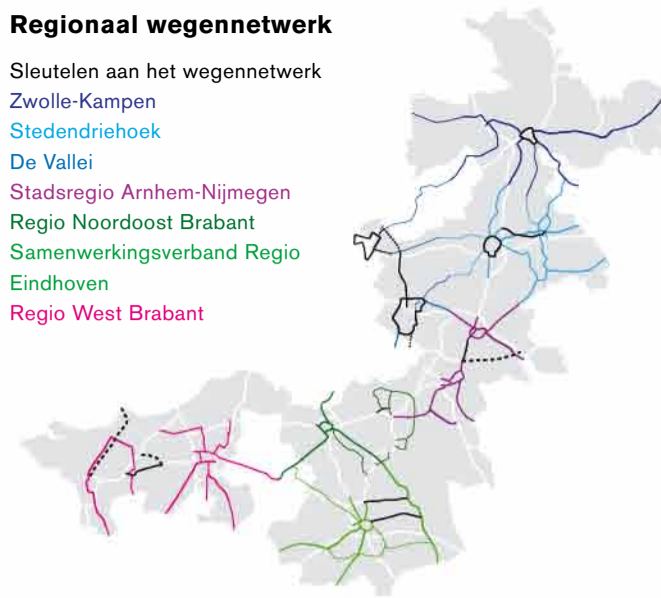
Regionaal OV-netwerk

Sleutelen aan OV
Zwolle-Kampen
Stedendriehoek
De Vallei
Stadsregio Arnhem-Nijmegen
Regio Noordoost Brabant
Samenwerkingsverband Regio
Eindhoven
Regio West Brabant



Regionaal wegennetwerk

Sleutelen aan het wegennetwerk
Zwolle-Kampen
Stedendriehoek
De Vallei
Stadsregio Arnhem-Nijmegen
Regio Noordoost Brabant
Samenwerkingsverband Regio
Eindhoven
Regio West Brabant



Stromenland

Passen we Stromenland als toekomstperspectief toe, dan zijn er vijf afzonderlijke regio's te onderscheiden met ieder een eigen karakteristiek. De grootste daarvan is Brabantse Pijl.

Brabantse Pijl

De A2 ligt als een natuurlijke as in het hart van Noord-Brabant die het westen en het zuiden van Nederland met elkaar verbindt. De relaties tussen Utrecht en Amsterdam en tussen Den Bosch en Eindhoven zijn veel sterker dan de andere segmenten van de as. Daardoor ontstaat er langs de Brabantse A2 een nieuw stedelijk cluster met Den Bosch als bruggenhoofd naar de Randstad en met Eindhoven als krachtige eigenstandige pool. Dit cluster heeft een helder economisch en sociaal-cultureel profiel. Deze A2-as wordt geflankeerd door Nijmegen en Tilburg, twee universiteitssteden in de luwte. Nijmegen lijkt in cultureel opzicht meer gelieerd aan deze Brabantse steden dan aan het nabijgelegen Arnhem.

Port-2-Port

Voortbouwend op de Brabantse Pijl heeft West-Brabant zich losgemaakt van Brabantstad. West-Brabant heeft veel sterkere relaties met de Randstad. Zo werken er meer mensen uit Breda ten noorden van het Hollands Diep dan in (niet-westelijk) Brabant. De oriëntatie van deze regio is noord-zuid gericht en de strategische ligging tussen (de havens van) Antwerpen en Rotterdam wordt optimaal benut. De stadsregio Breda heeft deze positie al flink uitgebuit. Het westen van West-Brabant zou eenzelfde slag kunnen maken, mits de aanleg van de A4 en de RoBel-lijn wordt gerealiseerd. Nieuwe grootschalige infrastructuur ontlast de (binnen)steden en koppelt een belangrijke Europese noord-zuid corridor aan West-Brabant.

Rive Droite

Arnhem is niet langer gekoppeld aan Nijmegen en bevindt zich in het hart van een bandstad langs de A12 die van Utrecht, via Ede-Wageningen naar de Duitse grens loopt. Langs de snelweg liggen

moderne bedrijventerreinen en recreatieve attracties afgewisseld door een variatie aan landschappen. De steden langs de corridor hebben krachtige binnensteden die bereikbaar zijn via hoogwaardige OV-hubs. Net als in Parijs staat de rechterrivieroever voor slimme handel. Langs de route bevinden zich gespecialiseerde clusters rondom mode en design (Arnhem), voedsel (Food Valley), logistiek (Zevenaar) en gezondheid (Utrecht). Door de aanleg van een HSL-oost en het doortrekken van de A15 ontstaat een volwaardige ladderstructuur tussen de Randstad en het Ruhrgebied. Arnhem heeft hierin een strategische positie en biedt bovendien aantrekkelijke woonmilieus op de stuwwallen.

Kralenketting

Waar de A12 een band vormt die her en der is onderbroken door een regionaal landschap, is de A1 een kralenketting. Een internationale corridor waaraan Amersfoort met Hoevelaken de laatste Randstedelijke kraal in de ketting vormt. Vanaf hier rijgt deze corridor Amersfoort aan Barneveld, Apeldoorn, Deventer en Twente en aan het Europese achterland van Duitsland via Polen aan de Oekraïne. Het verkeer en het belang van deze corridor zal met de integratie van de Europese Unie toenemen. De kralen zijn gescheiden door grote krachtige landschappen als Veluwe, IJssel en Sallandse Heuvelrug. Op termijn kan deze kralenketting uitgroeien tot een parelketting.

Lone Star

Zwolle ligt in het Stomenperspectief meer geïsoleerd. De regio vormt de schakel tussen het Noorden en de rest van Nederland, maar ontbeert een internationaal achterland. Daarvoor is het Duitse noordwestelijke platteland te dun bevolkt. Dit blijkt ook uit het opvallend minder internationale karakter van de Zwolse regio ten opzichte van andere MSU-regio's. Tegelijkertijd fungeert Zwolle als voorzieningen- en banencentrum met ruim tachtigduizend banen op honderdtwintigduizend inwoners. Een ontwikkeling die is gebaseerd op de enorme groei in de afgelopen vijftien jaar. Geen MSU-regio is harder gegroeid. Zwolle is nu vooral noord-zuid georiënteerd. Deze positie zou verder kunnen

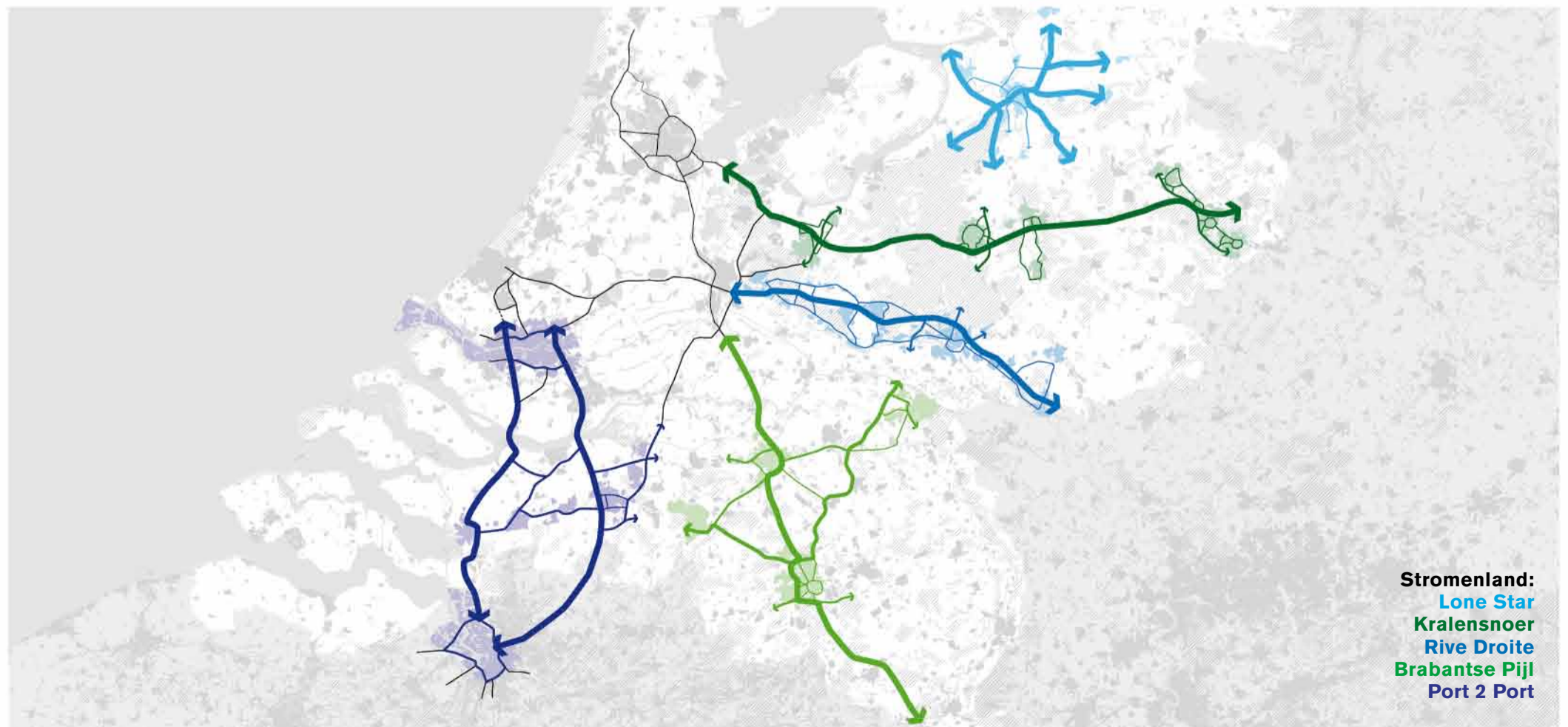
worden uitgebouwd door de mobiliteitsnetwerken meer volgens een alzijdige oriëntatie te ontwikkelen. De Hanzelijn is een aanzet daartoe. Het levert betere verbindingen met Almere, Lelystad en Amsterdam. In het verlengde hiervan kunnen stappen worden gezet over de Houtribdijk naar Hoorn en Alkmaar. En via de A6 met de Noordoostpolder en Zuidwest-Friesland. Verbetering van de weg- en spoorverbindingen met Twente zijn noodzakelijk.

Samenvattend

De Mid-Size Utopia-regio's vormen een aantrekkelijk alternatief voor de Randstad. De ruimtelijke dynamiek zal hier de komende tijd groter zijn. In de Randstad is de ruimte schaars en de bestuurlijke druk hoog, daardoor zijn projecten er per definitie duur en ingewikkeld. De MSU-regio's daarentegen zitten nog ruim in hun jas en zijn bestuurlijk licht georganiseerd. Maar de relatief hoge ruimtelijke dynamiek kan een bedreiging vormen. Deze regio's kunnen hun ruimtelijke opgaven inzetten om een kwaliteitsprong te maken, die de regio laat uitgroeien tot een samenhangende, aantrekkelijke en complete leefomgeving.

Mid-Size Utopia zet in op de (re)organisatie van de regio. In dit ontwerpend onderzoek is 'mobiliteit en verstedelijking' als centraal onderzoeksthema gekozen. De inzet van drie typen mobiliteitsnetwerken (wegennetten, spoornetten en slownets) maken een kwaliteitsprong mogelijk. Wegennetwerken zijn continue en hebben naast een vervoers- ook een verblijfsfunctie. Voor de openbaar vervoersnetwerken zijn de knopen in het net essentieel. Die moeten onderling goed verbonden zijn. Verder is de massa en complementariteit tussen de verschillende haltes in het netwerk van belang.

En tot slot zijn er de slow-nets, langzame en recreatieve netwerken die de stad verbinden met het landschap. Landschappelijke kwaliteiten zijn het *unique selling point* van de Mid-Size Utopia regio's. De Mid-Size Utopia-regio's zijn klaar voor een schaalprong. Mits goed ontworpen.



Stromenland:
Lone Star
Kralensnoer
Rive Droite
Brabantse Pijl
Port 2 Port

Postbus 29066
3001 GB Rotterdam

t (010) 436 16 00
f (010) 436 06 39

www.architectuurfonds.nl

Tekst
Daan Zandbelt

Redactie
Astrid Aarsen

Eindredactie
Anneloes van der Leun

Vormgeving
Manifesta, Rotterdam

Drukwerk
GTV Oosterhout

Niets van deze uitgave mag zonder uitdrukkelijke toestemming van de makers worden gereproduceerd.

Uitgave van het Stimuleringsfonds voor Architectuur, februari 2011

Mid-Size Utopia is een ontwerp onderzoek uitgevoerd door:

Zandbelt&vandenBerg architecture and urban design
Westblaak 37
3012 KD Rotterdam
tel (+31) 10 2709216
fax (+31) 10 2709217
email info@zandbeltvandenberg.nl
www.zandbeltvandenberg.nl

Ontwerp- en onderzoeksteam
Rogier van den Berg
Heidi Klein
Mijke Kromdijk
Thomas Sturkenboom
Bart Witteman
Daan Zandbelt

Klankbordgroep
Jan Brouwer
Rob van Engelsdorp-Gastelaars
David Hamers
Maurits de Hoog

Ambassadeurs
Arjenne van Berkum
Ton van de Bunt
Jaap Klaarenbeek
Marieke Kums
Adriaan van Oosten
Wilco van Oosten
Dirk Peters
Candice de Rooij
Erik Smeijers
Mark Veldman

Opdrachtgevers en financiële ondersteuning

Zwolle Kampen Netwerkstad
Jaap Hadders, Aard Kins
Stedendriehoek
Huub Hooiveld, Gerard Sizoo
Regio de Vallei / Food Valley
Jan van den Brink, Arnoud Leerling
Stadsregio Arnhem Nijmegen
Jaap Modder
Regio Noordoost-Brabant
Jules Goris, Koos van der Zouwe
Stadsregio Eindhoven
Joan van Dijk, Jean Paul Kroese
West-Brabant
Frank Raaijmakers, Paul Vermeulen
Provincie Gelderland
Rob Dix, Pieter Rijzebol
Provincie Noord-Brabant
Joks Janssen, Gertjan Koolen
Ministerie VROM
Anita Bijvoet, Gijsbert Borgman, Henk Ovink, Bart Vink, Elien Wierenga en
Stimuleringsfonds voor Architectuur
Deelregeling Onderzoek en Ontwerp

Geef u nu op voor een gratis abonnement op *Lay-out*, krant voor ontwerp onderzoek. Mail uw naam en adresgegevens naar sfa@architectuurfonds.nl. Alle nummers zijn te downloaden via www.architectuurfonds.nl

Mid-Size Utopia



EXCURSIES

Maart 2010
15 Zwolle en Stedendriehoek
25 Regio de Vallei en Stadsregio Arnhem-Nijmegen

Mei 2010
04 Noord-Brabant
05 Gelderland

ATELIERS

Januari 2010
08 Presentatie Vrom
26 Presentatie Vrom
27 Klankbordgroep I

Maart 2010
31 Atelier I Netwerkstad Zwolle-Kampen

April 2010
28 Atelier I Regio de Vallei

Juni 2010
02 Atelier I Regio West-Brabant
03 Atelier I Regio Stedendriehoek
10 Atelier I Regio Noordoost-Brabant
23 Klankbordgroep II
24 Atelier I Samenwerkingsverband Regio Eindhoven
30 Presentatie VROM

Juli 2010
13 Atelier I Stadsregio Arnhem-Nijmegen

September 2010
17 Atelier II Regio de Vallei
21 Atelier II Regio Noordoost-Brabant
22 Atelier II Regio West-Brabant
30 Atelier II Regio Stedendriehoek

Oktober 2010
08 Atelier II Samenwerkingsverband Regio Eindhoven
13 Atelier II Netwerkstad Zwolle-Kampen
22 Presentatie Stimuleringsfonds voor Architectuur
26 Atelier II Stadsregio Arnhem-Nijmegen

INTERVIEWS

Maart 2010
15 Interview Zutphen
18 Interview Ronde I

Juni 2010
03 Interview Zutphen
07 Interview Ronde II

PRESENTATIES

Juni 2010
17 Presentatie bestuurders Netwerkstad Zwolle-Kampen
30 Presentatie VROM

Oktober 2010
19 Presentatie bestuurders Netwerkstad Zwolle-Kampen
19 Presentatie Provincie Gelderland
26 Presentatie voor de B5 van Noord-Brabant

November 2010
30 Presentatie B5 en Provincie Noord-Brabant

December 2010
01 Presentatie bestuurders Veenendaal
07 Presentatie bestuurders West-Brabant

OVERIG

September 2010
16 Presentatie Forum van de regio's

Februari 2011
17 Symposium Mid-Size Utopia

Ontwerpend onderzoek

Het Stimuleringsfonds voor Architectuur werkt aan het verstevigen van de onderzoekscultuur, waarbij een wisselwerking tussen theorie en praktijk wenselijk is. Het bevorderen van innovatief ruimtelijk onderzoek en het versterken van de positie van het ontwerp zijn prioriteiten in het beleid. Het fonds ondersteunt daarom ontwerp onderzoek met de deelregeling Onderzoek en ontwerp en met de Open Oproep voor ontwerp onderzoek, waarvan er jaarlijks twee worden uitgeschreven. Om de resultaten van ontwerpende onderzoeken onder een breed publiek te verspreiden is de krant *Lay-out* ontwikkeld. Ook organiseren we incidenteel bijeenkomsten en expertmeetings om de resultaten van gesubsidieerd onderzoek zo goed mogelijk bekend te maken onder relevante doelgroepen.



Aankondiging symposium Van A naar F

Snelle fietsroutes als vitale mobiliteitsschakel
Voor een groot deel van de beroepsbevolking is het een dagelijkse realiteit: hoge verkeersdruk op snelwegen en lange reistijden door files. Het zoeken naar alternatieven voor het gebruik van de auto in het woon-werkverkeer is een actuele opgave. Recentelijk is bekend geworden dat de Rijksoverheid investeert in de aanleg van 16 fietssnelwegen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu stelt 21 miljoen euro beschikbaar en provincies en gemeenten nog eens 60 miljoen euro.

Artgineering, bureau voor onderzoek en ontwerp in stedenbouw en infrastructuur, kreeg financiële ondersteuning van het SfA voor hun onderzoek naar de ruimtelijke mogelijkheden van de fiets-snelweg. Hoe verleid je de forens om de auto te verruilen voor de fiets? Samenwerking tussen overheden en ontwerpers is hierbij cruciaal. In samenwerking met het verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng is een breed scala aan referenties en voorbeeldprojecten verzameld, die leid-

de tot een ruimtelijk instrumentarium en webtool voor een snelle fietsinfrastructuur. Stefan Bendiks (Artgineering) zal de ontwerpuitdaging van nieuwe snelfietsroutes in een van de zes workshops toelichten.

Op dinsdagmiddag 1 maart organiseert **Fiets filevrij** in samenwerking met het **Stimuleringsfonds voor Architectuur (SfA)** en het **Fietsberaad** een symposium over snelle fietsroutes als vitale schakel in het mobiliteitsnetwerk. Tijdens de bijeenkomst staan de volgende onderwerpen centraal:

- State of the art: ontwikkeling snelfietsroutes en mobiliteitskansen
- Vernieuwen: een nieuwe generatie fietsroutes vormen een nieuwe ontwerpuitdaging
- Schaalsprong: van routes naar netwerk met de fiets als volwaardige schakel in de (toekomstige) mobiliteitsketen van Nederland
- De cruciale rol van provinciale en regionale overheden bij het realiseren van een fietsnetwerk

In het programma zijn bestuurders, beleidsmakers, bedrijven en ontwerpers vertegenwoordigd.

Aanmelden:
www.architectuurfonds.nl

Het fonds subsidieert ontwerpend onderzoek Enkele voorbeelden zijn:

Leren van Zwitserland
Hoe kan het fileprobleem in Nederland worden opgelost of ten minste worden verminderd? Diverse onderzoeken naar vergelijkbare verkeerslocaties in het buitenland zijn uitgevoerd in de zoektocht naar een mogelijke oplossing. Arjan Harbers van Topotronic meent in Zwitserland een voorbeeld te vinden van hoe het anders kan, daar staan immers nauwelijks files. Er zijn drie belangrijke verschillen tussen Nederland en Zwitserland. Het Zwitserse



landschap wordt gevormd door bergen en dalen, waardoor verstedelijking vooral plaats vindt in dalen en langs rivieren. Parallel aan de ontstane lintstructuren kan het openbaar vervoer efficiënt functioneren, efficiënter dan in het uitgestrekte Nederlandse landschap. De andere twee verschillen hebben te maken met het overheidsbeleid, de ruimtelijke ordening en de Zwitserse nationale overheid streeft naar een gemiddeld grondgebruik per persoon dat lager ligt dan in Nederland. Steden en dorpen zijn daarvoor compacter. Er is minder behoefte aan mobiliteit of kan vaker worden opgelost met langzaam verkeer. Bovendien is er meer draagvlak voor openbaar vervoer. Daarnaast blijkt dat Zwitsers gemiddeld kortere afstanden afleggen tussen huis, school en werk. Bij het maken van bestemmingsplannen bedingen de Zwitserse kantons dat wegen en afritten genoeg capaciteit hebben om aan de toekomstige vraag te kunnen voldoen. Indien dit niet het geval is gaan ofwel de bouwplannen niet door ofwel wordt verlangd dat de betreffende gemeentes opritten aanpassen of anders investeren in openbaar vervoer.

Ondanks de hoge tarieven voor het gebruik van de trein is het een populair vervoersmiddel in Zwitserland. Dit wordt mede veroorzaakt door de nabijheid van kantoren bij stations, het Zwitserse treincomfort en het belastingvoordeel dat forenzen krijgen als ze gebruik maken van het openbaar vervoer.

Bureau ZUS [Zones Urbaines Sensibles] voert, op basis van de onderzoeksresultaten van Topotronic, een ontwerp onderzoek uit voor een visie op de Randstad waarbij gebruik wordt gemaakt van de, in Nederlandse ogen, soms betuttelende overheidsmaatregelen uit Zwitserland.

www.topotronic.nl

