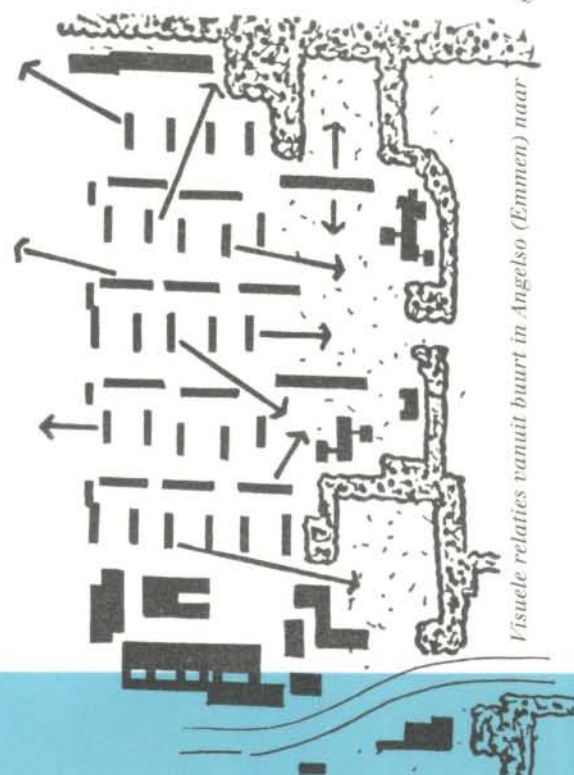
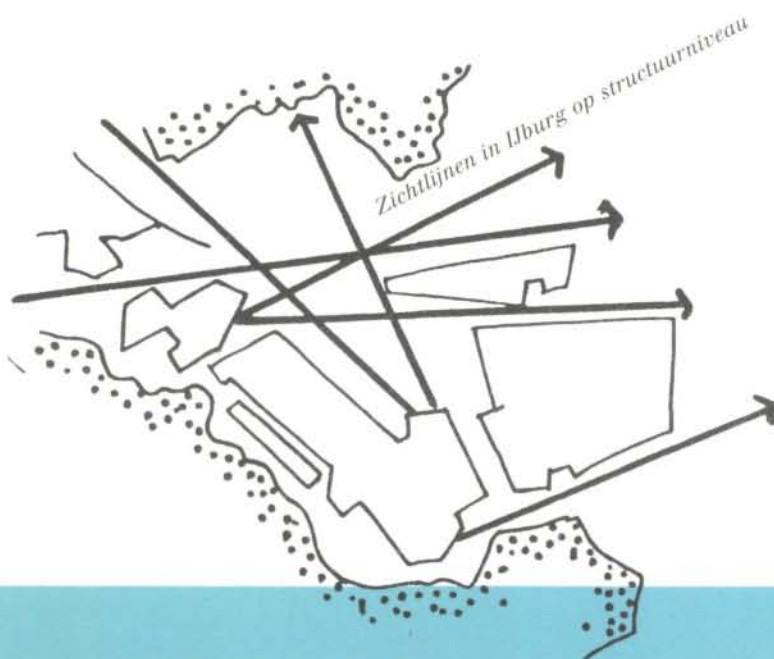


Bewoonde
bossen en polders
tussen snelwegen en
landingsbanen

Leo Pols (stedebouwkundige) en
Berno Strootman (landschapsarchitect)
Werkgroep Landschap NIROV

Het landschap als basis voor ruimtelijke kwaliteit in nieuwe grootschalige woongebieden

TOEGESNIJDEN



groene lob

De aanleiding voor Genius Loci

Naast de stedenbouwkundige gereedschapskist en het zorgen voor voldoende architectonische kwaliteit en variatie is de afgelopen jaren steeds vaker geprobeerd op één of andere manier iets van de kenmerken en kwaliteiten van het bestaande landschap in het plan op te nemen. Soms gebeurt dat vrij letterlijk en concreet, door het opnemen van landschappelijk relictten of het overnemen van een verkaveling. Soms wordt de 'echo van het landschap' (de landschappelijke karakteristiek op een hoger abstractieniveau) in een plan ingebracht. Soms ook wordt het verstedelijkingsproces opgevat als een landschapsvormende factor en wordt de nieuwe woonwijk beschouwd als een bouwsteen voor het landschap. Hoewel velen onderzoek doen naar de relatie 'stad-land' en er veel publikaties verschijnen over afzonderlijke projecten, bestaat er nog geen overall-evaluatie over de relatie 'landschap en stedelijke uitbreiding'.

De komende jaren moeten nog veel woningen worden gebouwd, zowel in de Randstad als daarbuiten. In eerste instantie gaat het vooral om de VINEX-locaties, maar ook daarna zullen er woningen moeten worden gerealiseerd. Belangrijke vraag daarbij is in hoeverre we uit de plannen van de afgelopen jaren kunnen leren voor de toekomstige bouwopgaven. Nieuwsgierig naar een evaluatie van het gebruik van het landschap in plannen voor grootschalige nieuwe woongebieden, is de Werkgroep Landschap van het NIROV daarom in het najaar van 1996 een project over dit onderwerp gestart. Dit project moet een eerste aanzet geven tot de evaluatie.

Als eerste stap om deze ambitie te realiseren heeft het NIROV in een vooronderzoek het gebruik van het landschap in het ontwerp van zeven grote woonwijken, vanaf de jaren '60, laten analyseren. Het resultaat van deze plananalyse vormde de basis voor een studiemiddag op 29 april en een ontwerpseminar op 29 en 30 mei jongstleden.

Het maken van een aansprekend plan voor een groot nieuw woongebied is een moeilijke opgave. Vooral de vraag hoe te zorgen voor ruimtelijke kwaliteit en een eigen identiteit van de nieuwe wijk kost menig ontwerper de nodige kopzorgen. Opvallend is dat het landschap een steeds belangrijkere rol lijkt te gaan spelen. Berno Strootman en Leo Pols doen verslag van een studiedag en een ontwerp-seminar die onder de titel 'Genius Loci', aan de rol van het landschap in de stedenbouw zijn gewijd.

De wijken in het NIROV onderzoek



	jaar	woningen
Angelse (Emmen):	1960	3.400
Haagse Beemden (Breda):	1979-1995	11.000
Almere-Buiten	1983-nu	18.000
Kattenbroek (Amersfoort):	1990-1994	5.000
Prinsenland (Rotterdam):	1991-1995	7.700
Kernhem (Ede):	planfase	3.500
IJburg (Amsterdam):	planfase	18.000

Studenten van de LU Wageningen en de TU Eindhoven hebben in een eigen vooronderzoek vijf ontwerp-strategieën voor het gebruik van het landschap onderscheiden:

conserveren

(Angelse, Haagse Beemden)

integreren

(Almere-Buiten, Prinsenland)

abstraheren

(Kattenbroek)

transformeren

(Kernhem)

metamorfoser

(IJburg)

De studiedag

Berno Strootman verzorgde namens de Werkgroep Landschap op basis van de NROV-plananalyse de aftrap op de studiemiddag. Hij gaf aan dat gedurende de laatste drie decennia een opvallende ontwikkeling in het gebruik van de landschappelijke onderlegger in de stedenbouwkundige plannen te zien is. Aanvankelijk zagen ontwerpers het landschap vooral als een onveranderlijk gegeven, een decor dat is te bewaren of is uit te wissen. Later zagen zij het landschap veel meer als een object van bewerking. De afgelopen decennia trad er ook een verandering op in de perceptie van de tegenstelling stad-land. In de jaren '60 werd het landschap nog vaak gezien als arcadische idylle: het goede, groene platteland versus de gevaarlijke, grote stad. In de loop der tijd werd het landschap veel meer gezien als totaliteit, waarbij het strakke onderscheid stad-platteland is vervaagd. Meer recent is het belang van landschapsvormende processen - zoals ecologie en hydrologie - sterker op de voorgrond getreden. Mede daardoor wordt de regionale schaal steeds belangrijker bij het ontwerpen van nieuwe woongebieden. Kernhem en IJburg zijn daarvan een goede voorbeelden. Na Strootman volgde een viertal sprekers die, gedeeltelijk aan de hand van voorbeelden van

Stellingen van Berno Strootman

1. Het landschapsarchitectonisch ontwerpinstrumentarium moet niet worden gezien als plaatsvervanger voor het stedenbouwkundig ontwerpinstrumentarium, maar als toevoeging daaraan. Het is aan de ontwerper om op een slimme en doordachte manier de grote rijkdom aan instrumenten te gebruiken en te combineren.
2. Er is geen sprake van crisis in de stedenbouw (wellicht wel onder stedenbouwkundigen). Er is juist sprake van een ongekennde rijkdom aan stedenbouwkundige instrumenten en locatiegebonden verstedelijkingsconcepten.
3. Juist doordat de stedenbouwkundige gereedschapskist zo goed gevuld is, worden steeds hogere eisen gesteld aan de virtuositeit van de stedenbouwkundig ontwerper. Dat geldt ook voor en aan het inzicht en beoordelend vermogen van de opdrachtgever.

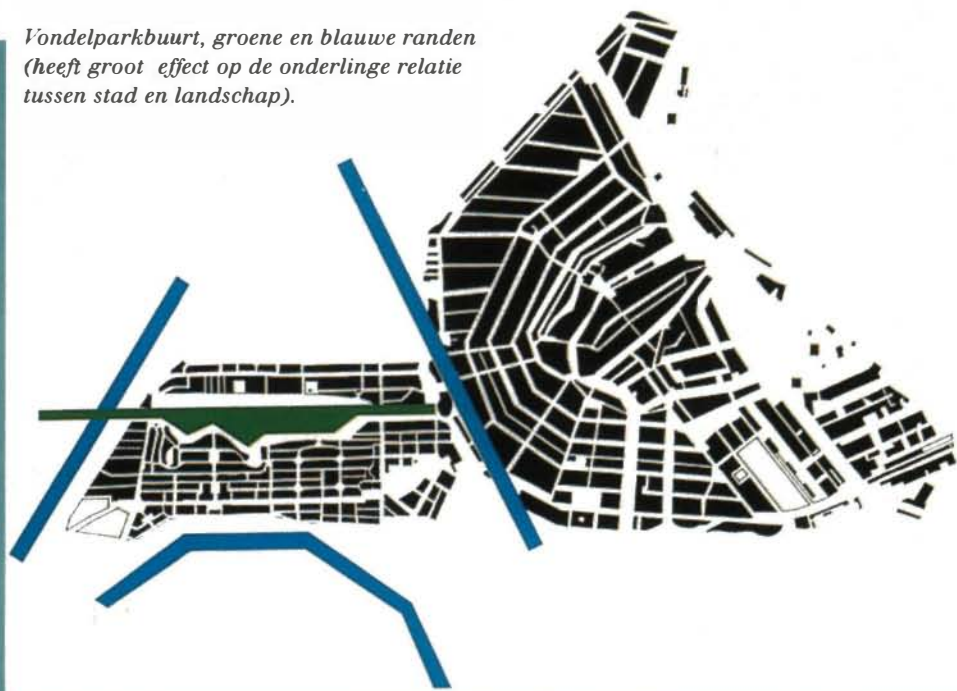
Stellingen van deelnemers

1. Het behouden van landschapselementen in nieuwe woonwijken leidt tot een museum vol rommel.
2. Voorinvesteren in ontwikkeling van bestaande en nieuwe openbare structuren zijn de slagaders voor de duurzaamheid van nieuwe ontwikkelingen.
3. VINEX is een dogma dat bijdraagt aan de prostitutie van de stadsrand.
4. Nieuw landschap wordt bestaand landschap.
5. Functiemenging en diversiteit moet van onderaf ontstaan en niet worden opgelegd in een of ander plan.
6. Ontwerpers houden niet van andermans vrijheden.
7. De nieuwe bewoners van de wijken herkennen geen landschap in de wijk.
8. Spontane stedelijke processen - die complexiteit veroorzaken - doen zich vooral voor aan de buitenrand van de stad waar de grondprijs laag is.
9. Er wordt teveel gebouwd voor de markt en er is te weinig ruimte voor het experiment (sterke knieën opdrachtgever!).
10. VINEX is een 'rand'verschijnsel.

concrete ontwerpen, hun opvatting gaven over de rol die de relatie tussen verstedelijking en landschap moet spelen bij het stedenbouwkundig ontwerp. Op de komende pagina's volgt een korte impressie van hun presentaties. Net als veel deelnemers gaven zij aan dat het bij ontwerpers en opdrachtgevers vaak ontbreekt aan een heldere visie op wat stedelijkheid nu eigenlijk is. Tijdens de afsluitende discussie werd van meerdere kanten gewezen op het gemak en de vanzelfsprekendheid waarmee het landschap als uitgangspunt wordt genomen voor het ontwerp van een nieuw woongebied. Het met een fileermes vrijleggen van waardevolle landschapselementen en de rest gewoon verkavelen; zo eenvoudig zou het niet

mogen zijn. Het landschap is een goed vertrekpunt bij het ontwerp, zo zei Strootman, maar dat moet worden 'bewerkt'. Om een stedelijke cultuur te kunnen laten ontstaan, zal altijd het stedenbouwkundig programma richting moeten geven aan de inrichting van het woongebied. Gert Urhahn gaf aan dat vaak een 'makkelijke weg' bij het ontwerp wordt gevolgd: "...een landschappelijk lijntje, een oude weg en wat water en dat is het dan. Barrières worden geaccepteerd als hindernis. Men werkt daarmee niet aan de stad en genereert geen stedelijkheid". Volgens Urhahn moeten ontwerpers de controle op onderdelen van het plan durven loslaten en moeten zij zich vooral richten op de structuur.

Vondelparkbuurt, groene en blauwe randen (heeft groot effect op de onderlinge relatie tussen stad en landschap).

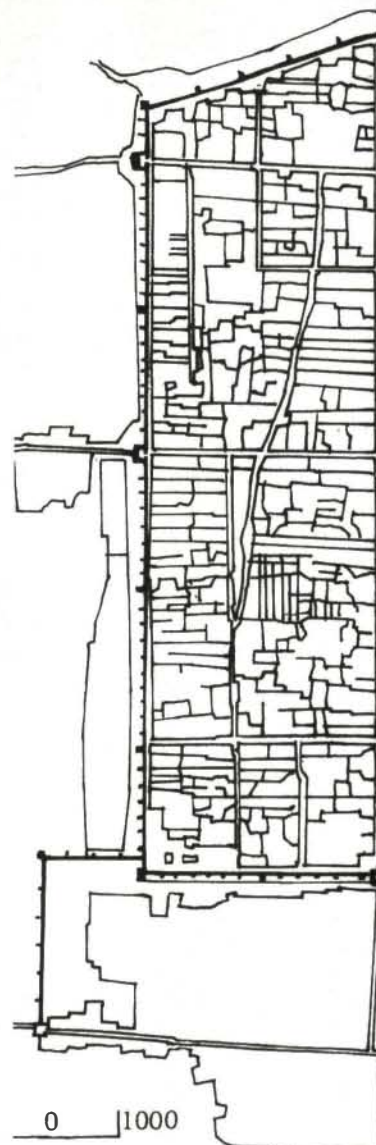


De inleiding die Gert Urhahn hield, onder de titel **Complexcity**, was een mooie tegenhanger voor de landschappelijke invalshoek van Strootman. Urhahn hield een pleidooi voor meer stedelijkheid bij de nieuwe uitbreidingen. In het licht van de enorme VINEX-opgave is het volgens Urhahn hoog tijd het begrip 'stedelijkheid' nieuwe inhoud te geven.

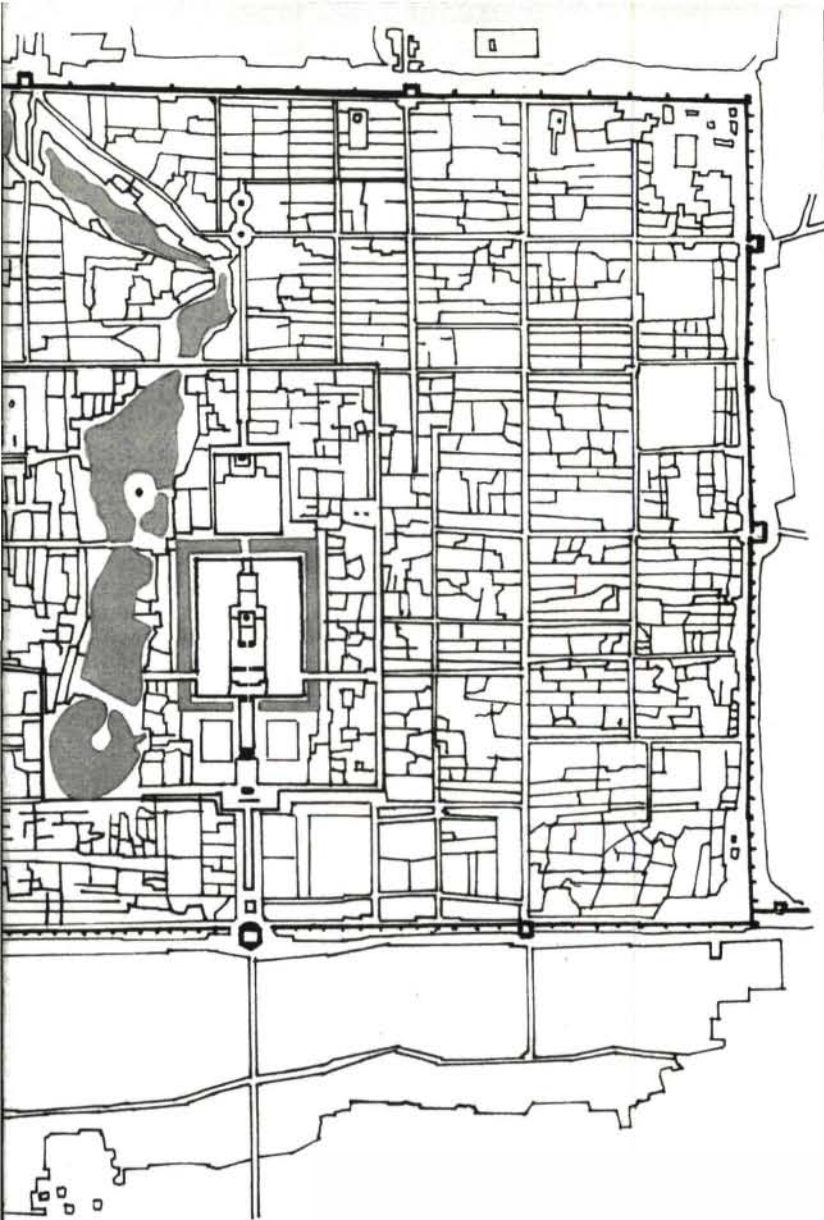
Stedelijkheid begint volgens hem met de mogelijkheid (de vrijheid) om uit een rijk aanbod individuele keuzes te maken: een keuze uit verschillende stedelijke landschappen, voorzieningen, vervoerssoorten etc. De huidige praktijk van planning leidt echter niet tot stedelijke uitbreidingen met ruime keuzemogelijkheden. Te veel gelooft men nog in de totale regie van bovenaf, met perfect geordende, maar helaas steriele woonmilieus als resultaat.

Een niet eenduidige, maar gelaagde en complexe stad moet de ontwerp-opgave voor de komende jaren zijn. Complexiteit is niet zomaar te ontwerpen, wel is het mogelijk de juiste condities daarvoor te scheppen. Volgens Urhahn is het daarvoor nodig om te komen tot een visie voor een nieuwe balans tussen sturing en vrijheid. Op het schaalniveau van de regio is een krachtige opdrachtgever nodig met een hoge ambitie en een lange adem; een rol voor ondermeer woningcorporaties, overheden en beleg-

gers. Zij scheppen de juiste condities voor stedelijkheid zoals de verbindingen met de bestaande stad, het openbaar vervoer, landschapsontwikkeling, attracties en bijzondere publieke functies. Op het lage schaalniveau moet worden gezocht naar methoden om een locatie stapsgewijs op te bouwen, flexibel met ruimte voor veranderingen. In deze nieuwe balans ligt de nadruk op het hoge schaalniveau op sturing en op het lage schaalniveau op de vrijheid van de gebruiker. Urhahn gaf onder andere New York en Peking als voorbeelden van steden met een goede balans tussen raamwerken (het hoge schaalniveau) enerzijds en de invulling op lager schaalniveau anderzijds. Urhahn sloot af met een aantal factoren die stedelijkheid bepalen. Op het hoge schaalniveau van regio en stad gaat het allereerst om goede voorwaarden voor bereikbaarheid, communicatie en identiteit. Ruimtelijke raamwerken zijn essentieel voor een heldere structuur en een efficiënte organi-



Plan van Peking in de veer



nde eeuw met grootschalig raamwerk en kleinschalige invullingen

satie van de stad. Grid, strip, compositie en assenstelsel zijn voorbeelden van dergelijke raamwerken. Een belangrijk aspect voor de identiteit van de stad zijn attracties: de opera, de parken, het stadion en de andere smaakmakers. In de VINEX-programmering zitten nauwelijks van zulke attractieve elementen. De ligging aan de rand van de bestaande stad mag daarvoor echter geen excuus zijn. Het Vondelpark en het museumplein lagen immers ook aan de rand van Amsterdam toen deze zijn aangelegd. De locatie moet groot genoeg zijn om voldoende dynamiek en vitaliteit te bereiken voor een complex stedelijk milieu. Grotere locaties bieden gunstigere voorwaarden om met ogenschijnlijke barrières om te gaan. Zo is de overkluizing van de A2 bij Leidsche Rijn niet mogelijk bij een kleinere bouwopgave.

Op het lagere schaalniveau komt stedelijkheid het meest naar voren in het openbaar gebied. De

straten en de pleinen zijn een constante factor in de tijd. De openbare ruimte heeft daarom grondige aandacht nodig. Barcelona is het voorbeeld van een stad die laat zien hoe de openbare ruimte is in te zetten voor vernieuwing en samenhang in stedelijke ruimten. Het perceel, tenslotte, moet de individuele gebruiker vrijheid bieden. Dat is plaats waar de individuele keuze voorop staat; kleurrijk en divers. De mogelijkheid om een pand van functie te laten veranderen kan een grote bijdrage leveren aan de beleving van stedelijkheid.

Stellingen Gert Urhahn

1. Complexiteit

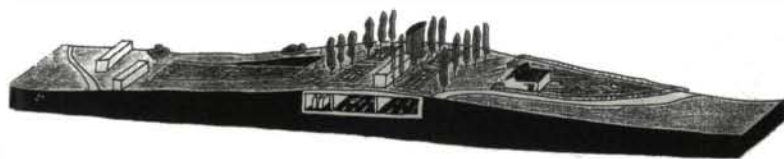
De stad is niet eenduidig, zij is juist uitermate gelaagd en complex. Zo lang wij vasthouden aan het idee, om alles onder controle te willen hebben, zal het niet lukken om stedelijkheid te bereiken. Complexiteit kun je niet op de tekentafel of de computer ontwerpen, maar je kunt wel de juiste condities scheppen, waarin deze kan ontstaan.

2. Stedelijke velden/functiemenging

Belangrijk voor een stad zijn bijzondere plekken en gebieden. Zij zorgen voor de bijzondere 'smaak'. Geen buurten in planologisch hiërarchische zin, maar een karakteristiek stedelijk veld met een bijzondere identiteit en sfeer. Elke zich zelf respecterende stad heeft meerdere van dergelijke velden, die samen een rijke schakering vormen en een stad aantrekkelijk maken. Een stad die dat niet heeft, telt niet mee.

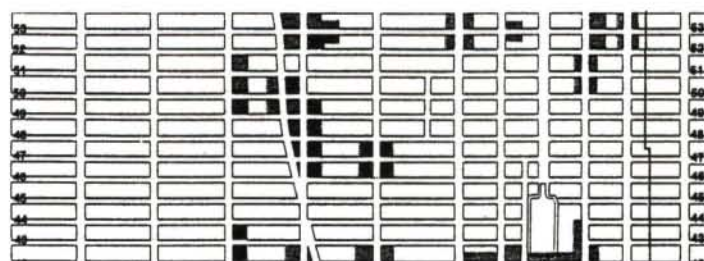
Naar E.L. Doctorow

De stad is de plaats, waar mijn verbeelding zich thuis voelt



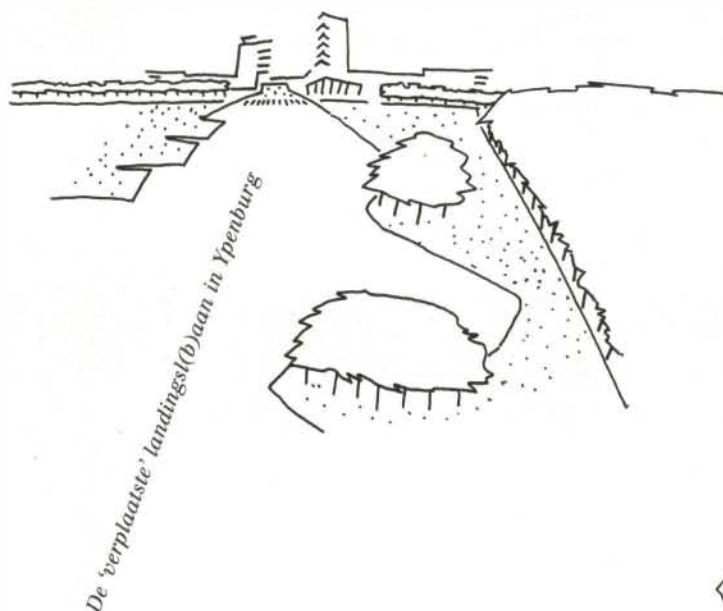
Leidsche Rijn, variant landschapsplan voor bebouwing van de snelweg

Stadspatroom van New York



Ypenburg

Stadslandschap



De groene loper in Ypenburg



Stelling Els Bet

1. Laat mij maar tekenen.

De inleidingen over het landschap en stedelijkheid gaven een mooie achtergrond voor de recente plannen voor VINEX-uitbreidingen. Els Bet gaf de aftrap met een presentatie over het plan voor **Ypenburg**. Zij schetste hoe op deze locatie fragmentarische aanleidingen op de plek hebben geleid tot een landschappelijk en stedenbouwkundig concept. De VINEX-bouwlocatie Ypenburg ligt ten zuidoosten van Den Haag op de overgang van het kustlandschap naar het klei-veenlandschap tussen Den Haag en Rotterdam. Door het bureau Palmboom en Van den Bout is een structuurschets gemaakt die deze moeilijke locatie een heldere identiteit moest geven. De gemeentegrenzen, het voormalige vliegveld en het snelwegenlandschap waren bij eerste beschouwing de meest bepalende elementen. De voormalige startbaan, de polderstructuur en de bossen rond het vliegveld waren 'werelden' die de ontwerpers cadeau kregen; werelden die echter los van elkaar lagen.

De ontwerpers kozen voor een robuust raamwerk dat de genoemde fragmenten omvatte en deze tegelijkertijd met de omgeving verbond. Het raamwerk van het plan bestaat uit lange lijnen die verwijzen naar de polder, het vliegveld, maar ook naar de kust. Ypenburg wordt daarmee de laatste

en meest landinwaarts geschoven lange lijn van het strandwallenlandschap: een reeks continue lijnen evenwijdig aan de kust; gevarieerde en verspringende lijnen staan daar dwars op. De voormalige landingsbaan van het vliegveld is als het ware opgetild en, wel in dezelfde richting, verplaatst en zal als herinnering verder gaan als Landingslaan. Dwars daarop komt de Boslaan als groene loper naar het Bieslandse bos. Bet sloot haar presentatie af met de constatering dat iedere plek zijn eigen verhaal vertelt. Dit genereert echter niet vanzelf een plan, de ontwerper moet de kenmerken van een plek bewerken tot een nieuw verhaal. In die zin verschilt volgens haar het werken aan een plan in nog onbebouwd gebied niet zo sterk van een stadsvernieuwingsplan: een ontwerper moet goed kijken naar hetgeen aanwezig is en dat bewerken tot een nieuw plan. Het maakt daarbij niet zo'n groot verschil of dat het landschap in een buitengebied is of de bestaande stad.

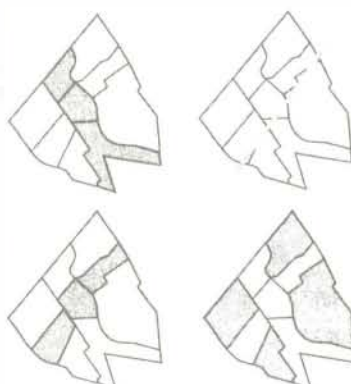


Verbeelding van het akoestisch landschap

Leidschenveen grenst pal aan Ypenburg. Maar omdat de A12 er als enorme barrière tussen ligt was er voor de ontwerpers geen aanleiding de twee locaties op elkaar te betrekken. Roel Bakker van BGSV schetste gedetailleerd zijn plan voor deze lastige plek. Het Hollandse landschap is in de visie van Bakker niet eenduidig. Iedereen heeft zijn eigen fantasie over het landschap. Het kan een arcadisch decor zijn, maar ook een bedreigende omgeving. Deze spanning in de beleving van landschap komt terug in het plan voor Leidschenveen.

De hoofdopzet van het plan doet in de verte denken aan het stedenbouwkundig prototype van de stad: een cirkel met een kruis erin. In het midden van de wijk komt een lege ruimte: 'Het Veld'. Hierin liggen de belangrijkste infrastructurele en gemeenschappelijke voorzieningen. Haaks op 'Het Veld' ligt een dubbel lint (een oud en een nieuw lint). 'Het Veld' en het dubbele lint staan haaks op elkaar en vormen samen een kruis dat de bouwlocatie in vier tuindorpen verdeelt. Op het kruispunt van deze twee lijnen ligt het centrum van de wijk, met een station, een winkelcentrum en kantoren. Elk tuindorp in Leidschenveen heeft een eigen thema voor de buitenruimte: lanen, bos, singels en waterland. Twee andere woonmilieus zijn de zone rond het

oude lint en het wijkcentrum. Langs de centrale weg in 'Het Veld' komen zorgvuldig gemodelleerde geluidswallen als groene bastions met doorzichten naar de dorpen. Bakker noemt dit het akoestisch landschap. Bijzonder is dat de - volgens de Wet geluidshinder verplichte - wallen zo een groene ruggegraat vormen. Dit vraagt om verdere invulling, die echter achterwege is gelaten omdat in de visie van Bakker het programma voor dit groene veld vanzelf zal ontstaan. Het veld zal zich geleidelijk vullen. Het akoestisch landschap verbeeldt de visie van Bakker op landschap: de spanning tussen bedreiging en Arcadië. Het geluid, zowel een bedreiging als noodzakelijk kwaad, is als landschapsvormend principe ingezet.



Het veld, het oude lint, het nieuwe lint en de vier woonkernen in Leidschenveen

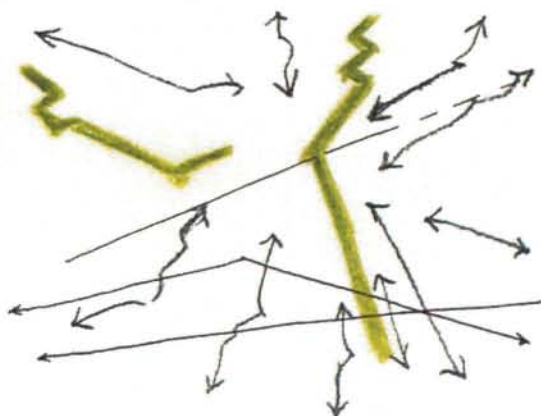
Stellingen Roel Bakker

1. *Verstedelijking moet vooral gezien worden als een vorm van ruilverkaveling in een oer-Hollandse traditie van landinrichting.*
2. *De grootste bedreiging voor de identiteit van VINEX-locaties is het ontbreken van een gedefinieerde stedelijke cultuur.*
3. *Het begrip natuur is naast een factor in continuïteit en duurzaamheid alleen interessant in termen van de illusie.*

Brandevoort

Brabantse traditie

Verankering van Brandevoort in stad en landschap



Veste en buitens in Brandevoort

Laatste spreker op de studiemiddag was Paul van Beek die een toelichting gaf op het plan **Brandevoort** bij Helmond; gemaakt door een samenwerkingsverband van de Berlijnse Oostenrijker Rob Krier, H+N+S, Bureau Wissing en Grontmij. Het projectteam pakte de opgave voor de uitbreiding van Helmond aan als een zelfstandige opgave voor een woonlocatie in het stedelijk veld van Brabant, niet direct gekoppeld aan één bepaalde stad. Zij spelen met het plan in op de Brabantse traditie: geleidelijke verstedelijking op kleine schaal met veel zelfbouw - eigen landjes - die zich als vanzelfsprekend voegt in het Brabantse landschap.

In vier stappen schetste Van Beek de nieuwe 'lay-out' van Brandevoort:

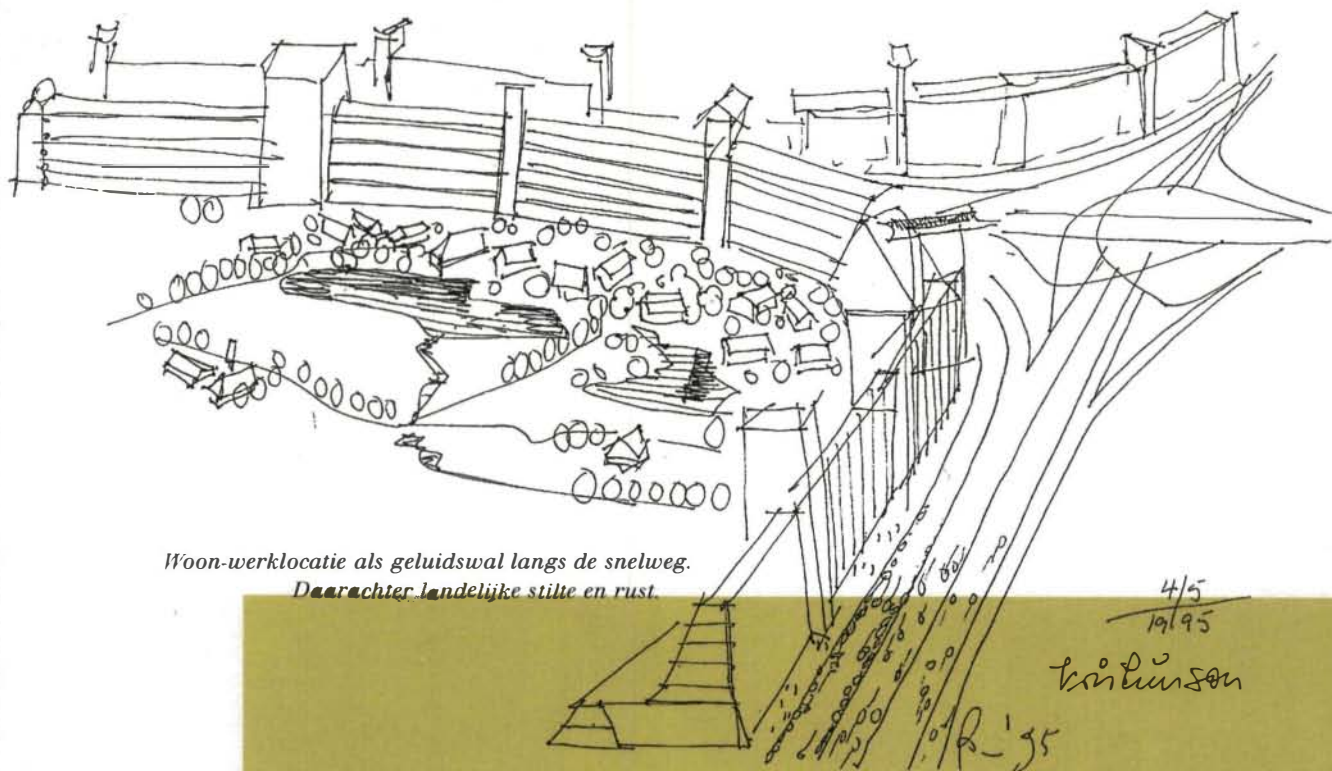
1. De oude laantjes in het gebied vormen de ruggegraat van het nieuwe woongebied.

Stellingen van Paul van Beek

1. Incorporeren van landschappelijke kwaliteiten in nieuwe (grootschalige) woongebieden is sterk afhankelijk van het inschakelen van de landschapsarchitect in het ontwikkelingsproces.
2. De stedenbouw weet zich in de nieuwe woongebieden nog steeds geen raad met het creëren van de randvoorwaarden voor het openbaar domein: er wordt teveel ('Berlagiaans') vormgegeven en te weinig intelligent verkaveld.
3. Betekenis van de architectuur is overschat en in zijn expressie teveel gericht op zichzelf, op de tijdschriften en op de compositie van de stad: te weinig biedt zij mogelijkheden voor herkenbaarheid en expressie door de nieuwe bewoners. Vormgeving op het niveau van het wonen is er zelden bij.

2. De tweede laag is het verborgen landschap: de laagtes en de natte gebieden.
3. Verspreid in het gebied liggen de populierenbosjes als groene oases.
4. De infrastructuur wordt opgewaardeerd.

De eerste drie elementen zijn in Brandevoort aangedikt en uitgebreid, zodat een stevige drager voor verstedelijking ontstaat. Datgene wat overblijft tussen de lanen zijn 'schollen' genoemd. Deze schollen worden ingericht als buurtschappen, in het plan 'Buitens' genoemd. Deze moeten uitdrukking geven aan het Brabantse leven. Het centrum, in het plan 'De Veste' genoemd, krijgt als schol een eigen kleur. De vraag of Brandevoort een dorp of een stad is, doet er volgens Van Beek niet zoveel toe. Brabant is al een sterk verstedelijkt landschap, waar nederzettingen zich in moeten voegen.

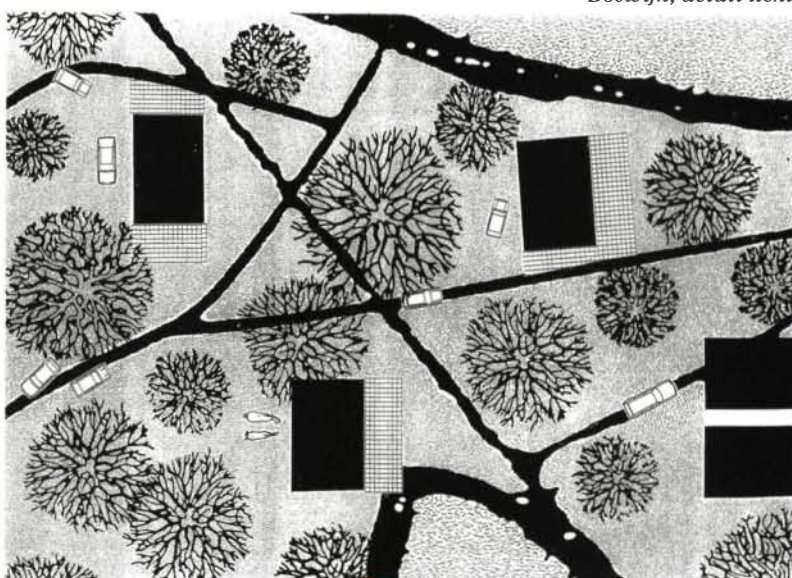


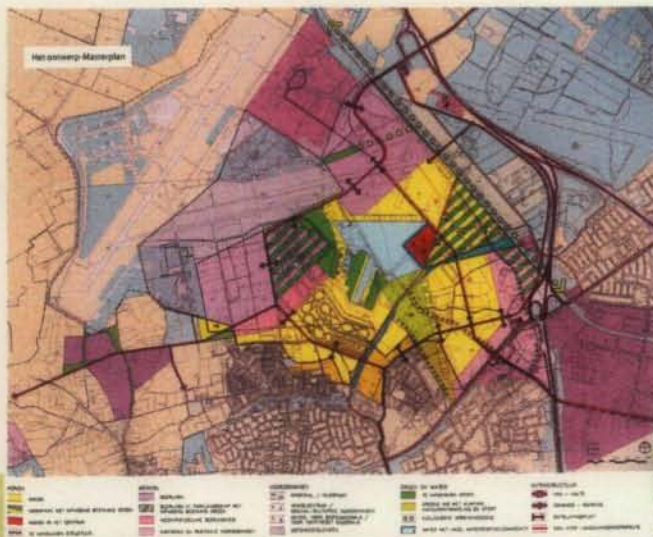
Met het ontwerp-seminar wilde de werkgroep Landschap nagaan welke vormen van verstedelijking er mogelijk zijn als het landschap het leidend principe is bij de bouwopgave. Als 'oefenlocatie' werden twee gebieden gekozen waarvoor in de afgelopen jaren, in het kader van de VINEX-operatie, al een plan is gemaakt: Meerhoven bij Eindhoven en Leidschenveen bij Leidschendam/Den Haag. Bij Leidschenveen is in september 1997 begonnen met de bouw, in Meerhoven zal dit binnenkort gebeuren. Drie groepen bogen zich over Meerhoven, twee groepen over Leidschenveen.

Het programma was voor beide gebieden nagenoeg gelijk: ca. 7000 woningen, merendeels grondgebonden, met bijbehorende voorzieningen. De teams moesten uiteraard een plan maken, maar ook opvattingen formuleren over stedelijkheid en landschappelijke identiteit. De sfeer tijdens het seminar was geanimeerd. Er werd flink gediscussieerd en er waren twee interessante intermezzo's. Tom Mossel van MVDV gaf een toelichting op 'lichte stedenbouw', een stedenbouwkundig voorstel voor woningbouw in extensieve vorm, een hoge mate van flexibiliteit en mogelijkheden voor zelfbouw. Vincent van Rossem daagde de ontwerpers uit in een 'gesprek' over stedelijkheid en huldigde de

stellingname dat een zichzelf respecterende stedenbouwer alleen nog maar verkavelingen zou moeten maken met minder dan 2 woningen per hectare, of juist met meer dan 100 woningen per hectare. Alleen dan zouden interessante en boeiende woonmilieus ontstaan. Zo is de Jordaan volgens Van Rossem echt een heel stuk leuker dan de woningbouwlocaties die de laatste decennia worden opgeleverd. Het leek er uiteindelijk op dat de deelnemers zich bij hun ontwerp door beide intermezzo's hebben laten inspireren.

Boswijk, detail licht





Het ontwerp-Masterplan

Natuur en groen bij Meerhoven



Locatie van Meerhoven in de regio Eindhoven

Meerhoven: 6.900 woningen

Meerhoven ligt aan de rand van De Kempen. Een streek met een lange en rijke geschiedenis, die zich laat aflezen aan het landschap. Bebouwingslinten worden afgewisseld met jonge ontginningen, daar waar vroeger uitgestrekte heidevelden lagen. Deels een intiem agrarisch landschap met kleine akkers en verspreide dorpen en gehuchten, deels een grootschalig rationeel verkaveld landbouwgebied. Er zijn bossen aangeplant, wegen aangelegd en langs het plangebied loopt de strakke lijn van het Beatrixkanaal met zijn hoge oevers. De waterlopen de Oude en de Nieuwe Rundgraaf zijn rechtgetrokken en deels verlegd.

Een groot deel van het gebied is in militair gebruik. De luchtmacht heeft grote terreinen, aansluitend aan het vliegveld en de landmacht heeft er een rijopleiding (PIROC). Er zijn waardevolle bossen en andere groenopstanden. De militaire activiteiten zullen uit het eigenlijke plangebied Meerhoven verdwijnen.

Het landschap biedt aantrekkelijke aanknopingspunten voor de toekomstige verkaveling. Een deel van het bosgebied blijft behouden, andere delen worden gecompenseerd. Structuurlijnen en bebouwing die het waard zijn om behouden te blijven, worden ingepast in de toekomstige bebouwing. Ten westen van het plangebied strekt zich een ecologisch belangrijk gebied uit. Ook de oeverzones van het Beatrixkanaal hebben ecologische betekenis. Groengebieden in het plan voor Meerhoven verbinden deze in ecologisch opzicht van belang zijnde gebieden met elkaar.

Uit: 'Meerhoven, stedelijk podium naar de Kempen', Gemeente Eindhoven/BV Ontwerpbureau Teun Koolhaas Associates

Stedebouwkundig plan Leidschenveen



Landschap en ecologie rond Leidschenveen

Leidschenveen: 6.800 woningen

Het plangebied van Leidschenveen ligt ten zuidoosten van het centrum van Leidschendam in de Tedingebroekpolder en de Polder Nootdorp. De Veenweg en de polderwegen Middenweg, Polderweg en Houtkade verbinden het gebied met Nootdorp en Ypenburg, Stompwijk, Zoetermeer en Wilsveen. Van een structurele landschappelijke verbinding met Leidschendam en Voorburg is veel minder sprake. De Vliet vormt vanouds de scheiding tussen het hoger gelegen woongebied en het lager gelegen buitengebied.

Water is in het plangebied structuurbepalend. Het patroon van sloten waarmee het land ooit is drooggelegd, is de basis geweest voor de agrarische verkaveling. Ook in de toekomstige verkaveling zal het water belangrijk zijn, zowel voor de waterhuishouding als voor een prettige leefomgeving. De grenzen van het gebied worden enerzijds gevormd door snelwegen en anderzijds door de eeuwenoude markante landscheiding waarachter het open landelijk gebied van het Groene Hart zich ontplooft.

*Uit: Leidschenveen, 1800 kansen voor Haaglanders.
 Gemeente Leidschendam, april 1996.*



Overmaat

Meerhoven



plan 1

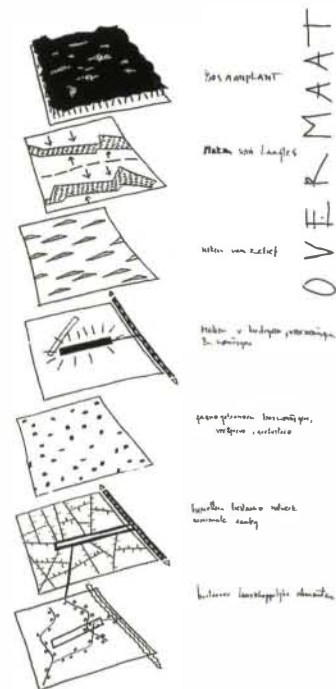
De makers van het plan **Overmaat** hanteren een veelbelovende strategie: 'het maximaliseren van het laadvermogen van het landschap'. Hun ontwerp is een bewuste zoektocht naar het punt waarop de landschappelijke dragers onder het stedelijk programma bezwijken - het punt waarop de landschappelijke identiteit definitief verloren gaat. Dit punt kan volgens de ontwerpers worden verlegd. In andere woorden gezegd: 'het laadvermogen van het landschap kan worden opgevoerd, op maat gemaakt voor het stedelijk programma'. De groep werkte deze strategie uit voor het Brabantse landschap, waarbij zij de landschappelijke hoofdlijnen aanzetten. Als eerste wordt het bestaande bosgebied fors versterkt. Zij planten bos aan op grote schaal; er ontstaat zo een aaneengesloten bosgebied in het hoger gelegen zandgebied. Binnen dit



bosgebied wordt het reliëf uitgespaard. De beekdalen vormen een open structuur die het bosgebied samenhang geeft.

Dit 'verrijkte' bosgebied koloniseren zij met woningen. In beginsel is deze strategie onbeperkt: het bos kan tot Vlissingen worden uitgebreid. De opdracht voor het seminar is echter beperkt tot Meerhoven. Daar bouwen zij woningen in het bos in een dichtheid van 2 tot 25 woningen/ha. Voor de discussie zijn de bosblokken in de hoogste woningdichtheid het interessantst. Hiermee onderzoeken de ontwerpers het kritieke omslagpunt: wanneer is het bos geen bos meer, maar wordt het een groene wijk. De hoge dichtheid van 25 woningen bereiken zij door de woningen te concentreren in 'blokken' van 75 woningen. De blokken zijn niet stedelijk en moeten een uitdrukking zijn van de

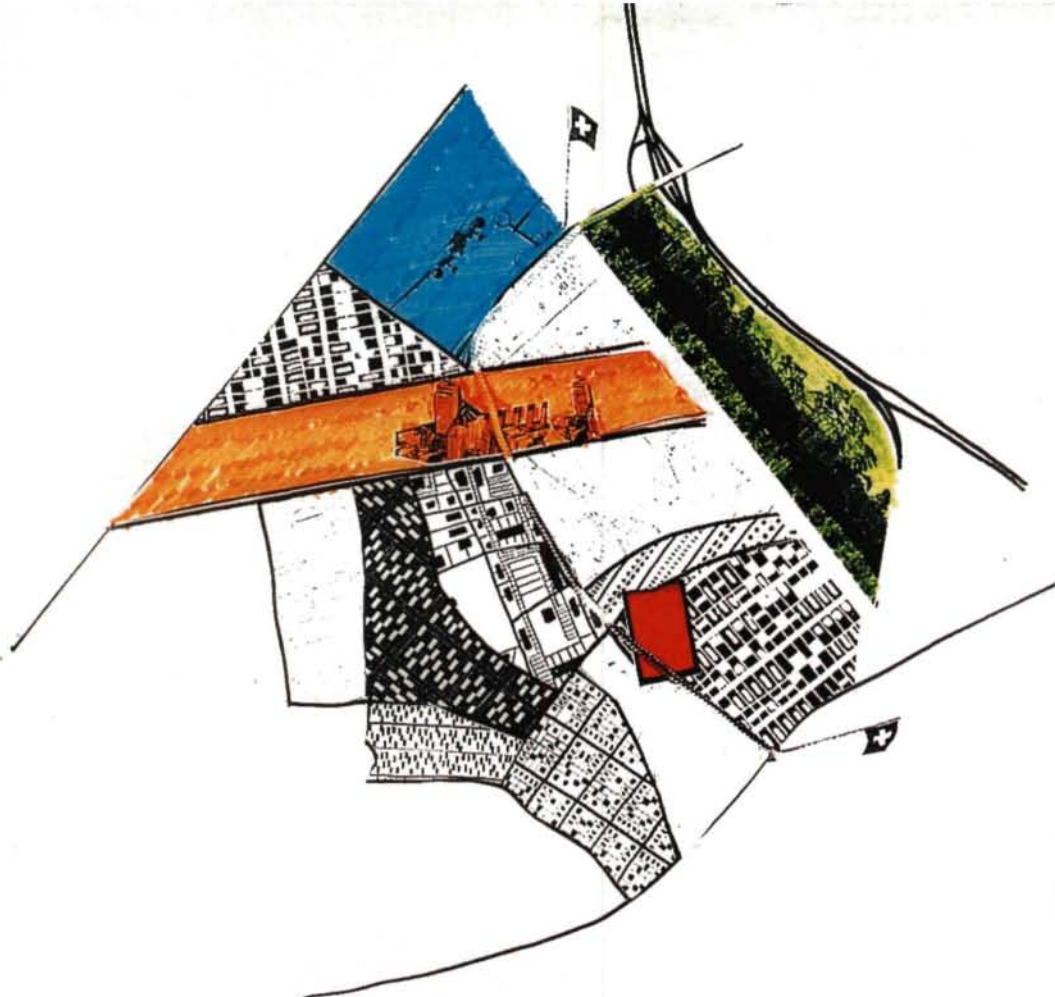
dorpse, typisch Brabantse sfeer. Om ruimte te besparen en het bosidee niet te veel aan te tasten houden de ontwerpers de privé-buitenruimte van de woning beperkt. Wanneer in lage dichtheden wordt gebouwd, bijvoorbeeld in een gemiddelde dichtheid van 6 woningen/ha, moet de locatie worden vergroot tot 900 ha. Het bosgevoel en de ruimte voor tuinen neemt dan uiteraard aanmerkelijk toe. Volgens de ontwerpers is deze strategie universeel en flexibel. Zij is uitbreidbaar als nieuwe bosblokken worden gekoloniseerd. Inbreiding is mogelijk door te beginnen in lage dichtheden, waarna later wordt bijgebouwd.



plan 2

Meerhoven

Airportmall



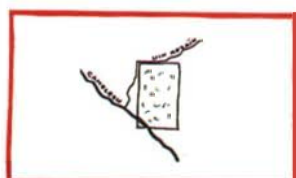
Het plan voor **Airportmall** is uiterst eenvoudig van opzet. De makers zetten twee lagen neer: een netwerk waarmee modules in het landschap worden uitgespaard met daarin afzonderlijke elementen, zogenaamde 'vlekken'. Een ordenende structuur op een lagere schaal ontbreekt. De ontwerpers spreiden over het hele plangebied een netwerk uit met een maaswijdte die past in de schaal van het Brabantse landschap. De vlakken in het netwerk noemen zij modules; in beginsel zijn deze uniform, ze nemen het woningbouwprogramma op in een gemiddelde dichtheid van 10 woningen per hectare. De woningen zijn gelijkmatig gespreid over de modules. De modules worden begrensd door typisch Brabantse lanen. Per module wordt een eigen situatieve regelgeving gemaakt die bedoeld is om de identiteit te garanderen. De regelgeving is een belangrijk onderdeel van het ontwerp, maar hebben de ontwerpers niet uitgewerkt tijdens het seminar.

het netwerk en uniforme modules. Zo wordt het vliegveld omgevormd tot kantoorterrein - de 'airportmall Brabant'. Het kanaal bouwen zij om tot recreatiezone - de 'open air'. De inspirerende naam 'steengroeve' voor de voormalige startbaan verwijst naar een zeer dicht bebouwde strip met kantoren, woningen of voorzieningen. Deze wordt niet in een keer bebouwd. Het is denkbaar dat de aanvankelijk lege strip geleidelijk wordt bebouwd met activiteiten waar behoefte aan is.



Het netwerk met de modules noemen de makers van het plan uiteindelijk het mozaïek. In dit mozaïek plaatsen zij de grote grootschalige elementen, de zogenaamde vlekken, die op het hoogste schaalniveau structurerend zijn. De grote elementen zijn de uitzonderingen in het vrij regelmatig schema van

GROOTSCHALIGE
ELEMENTEN

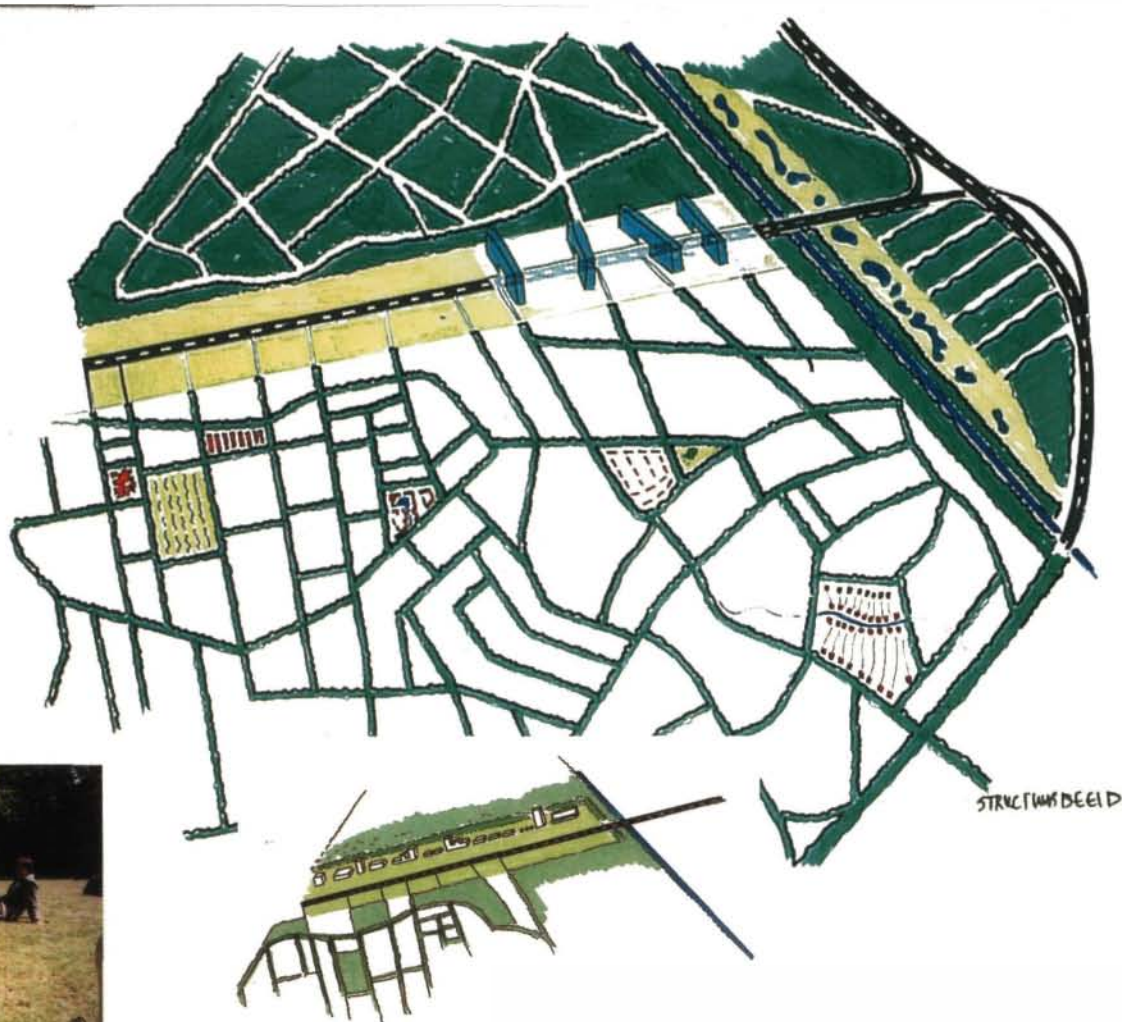


De Lanen

Meerhoven



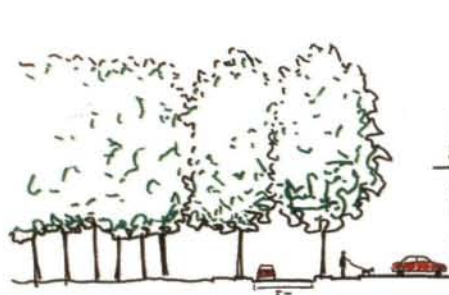
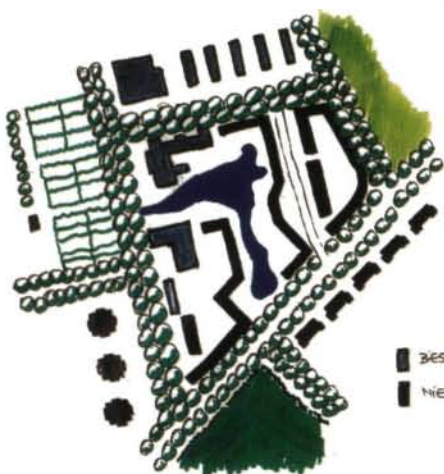
plan 3



Bij **De Lanen** pogen de ontwerpers evenals bij Airportmall de essentie van het landschap op een hoog schaalniveau te vatten. Het plan valt uiteen in drie zones.

- In 'Zuid' krijgen de wegen een zware laanbeplanting. Zo ontstaan 'kamers' die met het programma worden gevuld.
- De startbaan begrenst 'Zuid' en bevat in elk geval de hoofdontsluiting. Over de verdere invulling van de strip doen de ontwerpers geen uitspraken. De huidige leegte inspireerde duidelijk en de ontwerpers gingen de discussie aan over het materialiseren van de leegte.
- Aan de noordkant omsluit een zware bosstructuur (waarin het lanenpatroon in spiegelbeeld terugkomt) het plan.

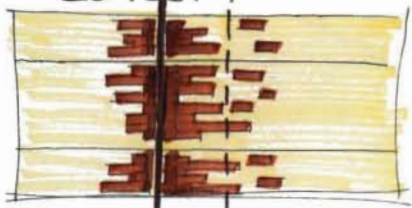
Op een lager schaalniveau moet kwaliteit ontstaan waarbij het landschap tegelijkertijd herkenbaar blijft. De ontwerpers zoeken het nadrukkelijk niet in blauwdrukken en uitwerkingen. De kamers kunnen geleidelijk aan verstedelijken, krijgen een kwalitatieve beschrijving en verder niets. Ook hier worden dus spelregels voor een verdere uitwerking gesuggereerd, maar helaas niet uitgewerkt. Wel hebben de ontwerpers voor vijf plekken een voorbeeld uitgewerkt. Met de voorbeelden willen de ontwerpers laten zien dat de toevallige aanleidingen op de plekken een goed vertrekpunt vormen voor de inrichting van de wijk.



DE NIEUWE ONTGINNING



CONCEPT



plan

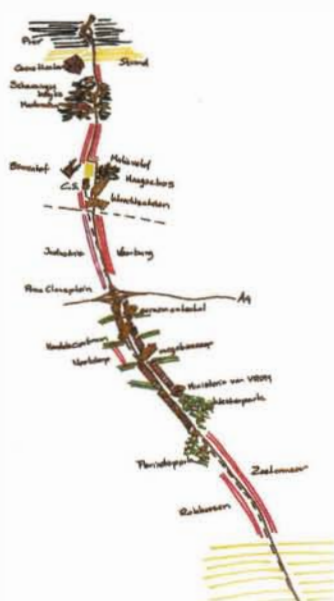
4

Leidschenveen: De Nieuwe

Ontginning

De makers van **De nieuwe ontginning** werden bijzonder geïnspireerd door de snelweg langs het plangebied. Gedurende het seminar werd deze fascinatie steeds verder uitgewerkt tot een strategie. Ze zien de snelweg Den Haag-Gouda als een ruggegraat, als nieuwe ontginningsbasis voor de stadsuitbreiding. De zone langs de snelweg krijgt een ontsluiting parallel aan de A12 en wordt omgevormd tot een hoogstedelijke zone, ook letterlijk hoog, van Den Haag naar Zoetermeer. Den Haag bouwen zij hiermee om naar een vingerstad met de lijn naar Zoetermeer als de lange vinger. De makers van het plan beschouwen dit als een regionale interventie waarvoor zij het povere programma willen verrijken met stedelijke en zelfs regionale functies. De goede bereikbaarheid aan de binnenrand van de Randstad zou dit rechtvaardigen. De opzet houden zij verder eenvoudig. De hoogstedelijke centrumzone langs de snelweg bebouwen zij in een dichtheid van 200 woningen/ha gemengd met voorzieningen. Daarachter ligt de 'luwte': woonbebouwing in dichtheden afnemend van 120 tot 50 woningen/ha. Vervolgens verbinden parallelle linten de wijk met het landschap. In deze linten neemt de dichtheid in de richting van het Groene Hart geleidelijk af tot iets wat lijkt op spaarzame bebouwing aan weggetjes in de weilanden; hooguit zo'n 5

woningen per ha. Nog verder worden enclaves in het landschap ingeweven. Waar nodig versterken zij het bestaande landschap om dit mogelijk te maken. Volgens de ontwerpers is er een markt voor dit idee. Veel regionale voorzieningen zijn direct bereikbaar en de ligging dicht bij de natuur is uniek. Voor kosmopolieten die dichtbij de natuur willen wonen is dit een goede plek.

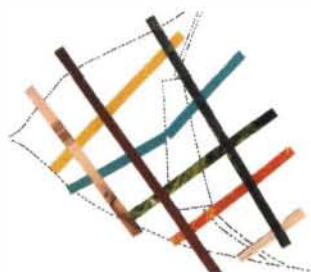
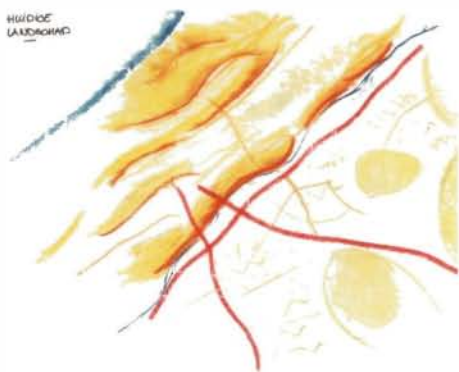


Snelweglandschap

plan

Leidschenveen: 5

HUIDIG
LANDSCHAP



NIJEUWE
LANDSCHAP
"TUD"

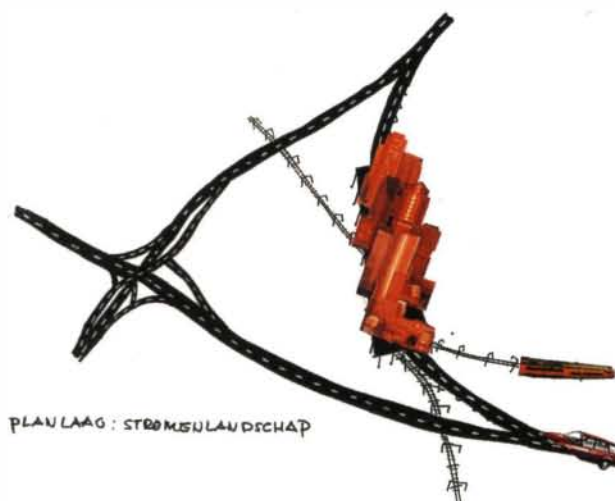
ZEE
30min

OMA
1.0h

WERK
30min

IKEA 5min

PARIJS
3h.



PLANLAAG: STROMENLANDSCHAP

Volgens de ontwerpers van **Snelweglandschap** ligt Leidschenveen centraal in de Randstad; dicht bij de zee, het werk, oma in een aanleunwoning en de IKEA. Voor hen is dit reden om zich, zoals het motto al aangeeft, te laten inspireren door de snelwegen. Zij ontwikkelden een strategie waarmee zij de verschillende schaalniveaus, van snelweg tot huis, met elkaar in contact willen brengen. Zij maakten daarvoor gebruik van de vormtaal stromenlandschap, plantage en landschapstheater zoals die eerder is ontwikkeld door de TU Delft (Reh, Steenberg en de Zeeuw 1995). Deze vormtaal is onder meer door het ministerie van LNV in de Visie Stadslandschappen als een ontwerp-strategie op regionaal schaalniveau naar voren gebracht. De vormtaal bewerkten zij tot een eigen ontwerp-strategie in vier planlagen.

1. Het zogenoemde stromenlandschap is de eerste planlaag, het organiseert het snelverkeer en koppelt de wijk aan het snelwegennet. De ontwerpers maken een bochtafsnijding tussen de A4 en de A12 dwars door de wijk met een transferium in de vorm van een plateau, als contactpunt met de locatie. In dit opgetilde plateau komen allerlei voorzieningen,

gerelateerd aan de wijk en de weg.

2. De tweede planlaag - de zogenoemde plantage - is een grid waarvan de lijnen als eerste worden bebouwd. De lijnen moeten het stedelijk programma gaan bevatten. Het grid vervormen zij naar de structuur van het landschap.

3. De derde planlaag is het landschaps- of het stedelijk theater. Dit zijn grote vlakvormige elementen waar openheid, landschap en spektakel is te zien. Dit zijn de beeld dragers van het plan.

4. De vierde planlaag zijn de relictten, de overblijfselen van het oude landschap, die bovendien de moeite waard zijn om in de nieuwe uitleg op te nemen.

De ontwerpers zien de plantage, het grid, als een cruciaal onderdeel van het plan. Deze stroken worden als eerste bebouwd en geven de wijk een gezicht. Dit betekent dat deze bebouwingsstroken zorgvuldig moeten worden ontworpen. De binnenterreinen, tussen de stroken van de plantage, geven de ontwerpers bewust geen programma. Hier is nog van alles mogelijk.



Het landschap in de stedenbouw

Het landschap in hoofdlijnen

Geen enkele groep maakte een gedetailleerd stedenbouwkundig plan. Alle groepen hadden de overtuiging dat een eindplaatje bij het ingewikkelde planproces van de VINEX zinloos is. De ontwerpers stelden zich dus een moeilijke opgave: een masterplan op hoofdlijnen met garanties voor een heldere landschappelijke identiteit. De verschillende groepen toonden daarbij een behoorlijke overeenkomst in aanpak. Zij probeerden de essenties van het landschap te vatten in een plan op hoofdlijnen. Voor het Brabantse Meerhoven was dat in de meeste gevallen het boslandschap en de lanen; voor Leidschenveen het poldergrid en, opvallend, het landschap van de snelwegen. Vervolgens spreidden zij een eenvoudig raster of grid uit over de locatie. Het raster wordt gefaseerd ingevuld en heeft een grote flexibiliteit. De ontwerpers constateerden terecht dat dit onvoldoende garantie biedt voor een heldere identiteit in het woongebied zelf. Er moest dus meer gebeuren. Algemene spelregels die identiteit garanderen bij de verdere uitwerking zouden de oplossing kunnen bieden. Het organiseren van het planproces met algemene regelgeving zagen zij als een onderdeel van het ontwerp. In het seminar is dit vaak besproken maar helaas niet overtuigend uitgewerkt. Wel leverde dit een heldere vraag op voor het vervolg: *welke spelregels zijn zinnig en hoe integreer je die in het planproces, zodanig dat men zich daar ook op langere termijn aan houdt?*

De VINEX opgave is te middelmatig

Wat te verwachten is in de uitbundige context van een ontwerp-seminar, en waarvoor op de studiemiddag al een aanzet was gegeven, gebeurde ook. De ontwerpers verzetten zich tegen de VINEX-conventies. Opvallend was bijvoorbeeld dat alle vijf groepen de gemiddelde VINEX-woningdichtheid uit elkaar trokken. Zeer hoge en lage dichtheden bieden natuurlijk meer mogelijkheden voor differentiatie in woonmilieus, maar ook is er meer mogelijk

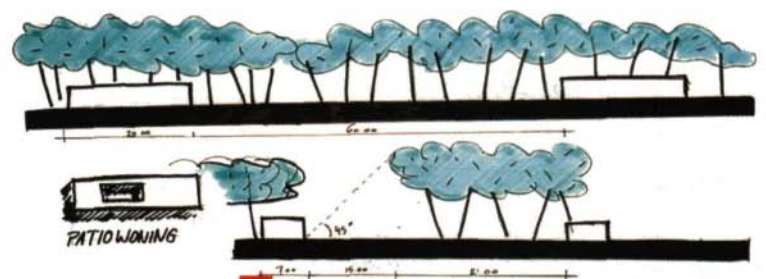
met het landschap. Met de zeer lage dichtheden deden de deelnemers pogingen de bebouwing geheel in het landschap op te laten gaan: wonen in het bos of wonen aan een boerderijlint. Met de hoge dichtheden werden veelal specifieke landschappelijke dragers benadrukt of grote stedelijke elementen in het plan gebracht.

Wonen in het bos

In de drie plannen voor Meerhoven namen de deelnemers het typisch Brabantse boslandschap als vertrekpunt. Lanen, bouselementen en reliëf waren de ingrediënten. Geen enkele groep kwam op het idee om nieuw en groot element in het verstedelijkend landschap op te nemen, zoals de enorme waterpartij in het plan dat Eindhoven voor deze plek heeft laten maken. Eerder leken de ontwerpers gedeeltelijk de strategie van Brandevoort bij Helmond te volgen, de op de studiedag gepresenteerde uitbreiding die zich ook stapsgewijs in het Brabantse land moet voegen.

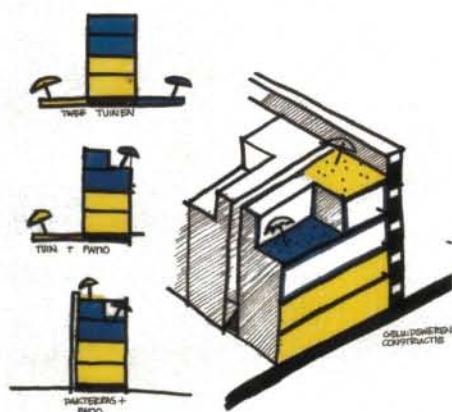
Het plan Overmaat riep de meeste discussie op. Het bestaande landschap werd steviger gemaakt (overmaat) en er werd kleinschalig gebouwd in het bos. De ontwerpers wilden zowel het bosidee in stand te houden, als in betrekkelijk hoge dichtheden bouwen. De discussie richtte zich op de kritieke grens bebouwing-bos: op welk punt wordt het bosstad-idee aangetast. Of, met andere woorden, wat is nu het laadvermogen van het bos? Uiteraard is het laadvermogen van het bos van veel factoren afhankelijk, zoals het bostype. Een monumentaal bos met wijde kronen en veel ondergroei kan veel meer bebouwing opnemen dan een schraal

Detail Overmaat



dennenbos. De bezonning is een ander potentieel conflict bij wonen in het bos. De wens om licht in en bij de woning te halen staat op gespannen voet met het gewenste bosmilieu.

Haag wordt daarmee een twijfelgeval tussen een parallelle zonering en een vingerstad. Het koesteren van het landschap op het schaalniveau van de buurt gaat hier ten koste van de landschappelijke helderheid op Randstadniveau.



Detail Snelweglandschap

De verkenningen die de ontwerpers tijdens het seminar hebben gedaan naar de verhouding tussen bebouwing en bos smaken naar meer. Bouwen in een bosmilieu werpt bijvoorbeeld de vraag op in hoeverre de bekende stedenbouwkundige VINEX-typologieën voldoen. Ook is het denkbaar dat het idee van bouwen in het bos met aandacht voor bezonning leidt tot andere woningtypes.

Van arcadisch landschap naar snelweglandschap

Voor de twee ontwerp-teams van Leidschenveen was het historisch landschap blijkbaar niet zo inspirerend als dat bij Meerhoven het geval was. De ontwerpers zochten hun aanknopingspunten meer in het snelwegenlandschap van de binnenflank van de Randstad. De ontwerpers bij 'Genius Loci' oriënteren hun plan op verschillende plaatsen naar de snelweg, dit in tegenstelling tot het plan dat BGSV voor deze plek heeft gemaakt waar de nieuwe woonwijk afgeschermd wordt van het snelle verkeer.

De makers van het plan 'De nieuwe ontginning' toonden zich behoorlijk ambivalent tegenover de snelweg. Zij maakten de A12 tot ruggegraat van hun plan met de parallelweg en bebouwingsmuur langs de snelweg. In hetzelfde gebaar keerden zij zich echter ook af van de snelweg. De weg is verstopt achter de muur. Aan de andere zijde van de muur ligt het arcadisch landschap waar de bebouwing zich voorzichtig voegt in het oude landschap. Het resultaat is een gefragmenteerd landschap. Door de bebouwing langs de A12 van Den Haag door te trekken naar Zoetermeer ontstaat een nieuwe structuur die haaks staat op de historische landschapsstructuur. De heldere opbouw van Den Haag, een stad golvend over strandwallen en strandvlakten, wordt daarmee schizofreen. Den

De aanpak van de andere groep, het 'snelweglandschap', verschilde nogal met die van 'De nieuwe ontginning'. De ontwerpers koesterden zich met hun plan in de oksel van snelwegen (met nog een bochtafsnijding en een transferium) en legden in vier planlagen relaties met het omringende landschap. Hoewel de tijd ontbrak deze aanpak overtuigend uit te werken ziet het begin er veelbelovend uit. De vier planlagen vertegenwoordigen vier schaalniveaus waarbij steeds met specifieke beeld dragers of beeldelementen een link met het landschap wordt gelegd. De werkwijze is interactief; met de vier lagen worden stedelijke processen en beleavingswerelden gekoppeld aan landschappelijke elementen. Er ontstaat een nieuwe compositie van stedelijk en arcadisch landschap.

Tot slot

De studiedag was een goede opwarmer, het ontwerp-seminar een laboratorium. Beide waren als gebeurtenissen op zich waardevol voor de deelnemers en dragen bij aan de ontwikkeling van het vakgebied. Maar natuurlijk is er ook veel niet gezegd en zijn er nogal wat open einden. Zo blijft het nog steeds onduidelijk waar het nu eigenlijk aan schort bij de VINEX-opgave. De ontwerpers klagen over het armoedige programma, de critici voorstellen identiteitsloze wijken. En ook tijdens het seminar bleef het onder de oppervlakte: naar welke stedelijke identiteit streven we, en moeten wij ons wel zo laten afleiden door dat landschap? De Werkgroep Landschap denkt daar, net als vele anderen, verder over na en hoopt in een boekje, met als voorlopige titel 'het landschap in de stedenbouw' begin 1998 een volgende stap te kunnen zetten.

Het project 'Genius Loci' bestaat uit 5 onderdelen:

- Plananalyse, afgerond met bijbehorende publicatie in april 1997;
- Studiemiddag, op 29 april 1997 in Koninklijke Academie van Wetenschappen in Amsterdam;
- Ontwerp-seminar, georganiseerd op 29 en 30 mei in Kasteel Oud Poelgeest in Oegstgeest;
- Middenkatern bij Stedebouw en Ruimtelijke Ordening no. 5 1997;
- Slotpublicatie te verschijnen in 1998.

De plananalyse is uitgevoerd door:

Renée Santema, buro Noorderlicht m.m.v. studenten landschapsarchitectuur van LU Wageningen (**Leander van Berkel**, **Almut Röwekamp** en **Klaas de Vries**), studenten stedebouwkunde van de TU Eindhoven (**Ellen Muskens**, **Hanneke Spiertz** en **Ted Prinsen**) en **Els Bet** (zelfstandig stedebouwkundige)

Aan de studiedag werkten mee:

Pieter den Boeft (voorzitter), **Berno Strootman** (B+B), **Gert Urhahn** (Urhahn Urban Design), **Els Bet**, **Roel Bakker** (BGSV) en **Paul van Beek** (H+N+S) en zo'n 100 deelnemers.

Aan het ontwerp-seminar werkten mee:

Rob van Leeuwen (RBOI/voorzitter), **Tom Mossel** (MVDV), **Vincent van Rossem** (Universiteit van Amsterdam), **Roel Bakker** (BGSV) en **Harold van den Broek** (Buro Peter Lubbers).

Deelnemers waren:

Overmaat Meerhoven:

Leander van Berkel (LU Wageningen)
Mariette Claringbould (Kuiper Compagnons)
Ruut van Paridon (Bureau H+N+S)
Ted Prinsen (TU Eindhoven)
Olga Russel (NIROV/TKA)

Airportmall Meerhoven:

Ana Fernandez (KAW Architecten)
Paul Damen (Gemeente Hengelo)
Almut Röwekamp (LU Wageningen)
Bart Stoffels (Holland Railconsult)

De Lanen Meerhoven:

Karen Ammerlaan (Aveco bv)
Steven Jansen (Holland Railconsult)
Jan Roozenbeek (BGSV Bureau voor stedebouw)
Mijnske Sival (Moehrlin-Sival Architecten)
Klaas de Vries (LU Wageningen)

De nieuwe ontginning Leidschenveen:

Hans Dekker (Grontmij)
Freerk Kiesow
Joke Klumper (MECANOO architecten)
Ellen Muskens (TU Eindhoven)
Frank Stroeken (Holland Railconsult)
Snelweglandschap Leidschenveen:
Jan Maurits van Linge (Gemeente Groningen)
Hanneke Spiertz (TU Eindhoven)
Patricia Thuman (B+B)
Bart Vlaanderen (GSO Bureau voor stedebouw)
Tobias Woldendorp (Van Dijk Van Soomeren & Partners)

Het middenkatern werd geschreven door:

Leo Pols en **Berno Strootman**.
Frank Evers voerde de eindredactie.

Het hele project 'Genius Loci' staat onder auspiciën van de Werkgroep Landschap van het NIROV:

Han Beumer (gemeente Utrecht), **Dominique Blom** (TU Delft), **Marlies Brinkhuijsen** (Grontmij), **Yttje Feddes** (H+N+S), **Josje van Noorden** (RPD), **Leo Pols** (Ministerie LNV), **Berno Strootman** (B+B), **Geert Timmermans** (Holland Railconsult) en **Frank Evers** (NIROV)

Speciale dank gaat uit naar:

Meto Vroom, **Peter van Bolhuis**, **Kees Doevedans**

De illustraties zijn afkomstig uit:

Genius Loci. Het landschap als basis voor ruimtelijke kwaliteit in nieuwe grootschalige woongebieden; plananalyse. Ir. Renée Santema, NIROV, 1997

Strategie voor stedelijkheid; een studie over het thema stedebouwkundige kwaliteit en opdrachtgever. G.B. Urhahn en M. Bobic, Thoth e.a., 1996

Buitenplaats Ypenburg. Hoofdplan-structuur. Palmboom en van de Bout stedebouwkundigen in opdracht van Projectbureau Ypenburg, november 1996

Leidschenveen, 1800 kansen voor Haaglanders. Gemeente Leidschendam, april 1996.

Masterplan Brandevoort. Rob Kier en Christoph Kohl Architecten, Wissing Stedebouw en Ruimtelijke Vormgeving, H+N+S Landschapsarchitecten, Grontmij Noord-Brabant, mei 1997

Lichte stedebouw. Presentatie MVDV

Jón Kristinsson (i.s.m. MVDV) in **Rotterdam 2045**, visies op de toekomst van stad, leven en regio, 1995.

Meerhoven, stedelijk podium naar de Kempen, Ontwerp-Masterplan. Gemeente Eindhoven, BV Ontwerpbureau Teun Koolhaas Associates, augustus 1996.

Voorts tekeningen gemaakt op het Ontwerpseminar van 29 en 30 mei 1997, gefotografeerd door Rob Poelenjee, RPD.

Genius Loci werd mede mogelijk door:

'Kwaliteit op Locatie' (ministerie van VROM),
Het Stimuleringsfonds voor Architectuur
Gemeente Eindhoven
Ontwikkelingsbedrijf Leidschenveen
Provincie Zuid-Holland

Grafische vormgeving

Jelle de Gruyter, Grafisch Atelier Wageningen

Drukwerk

Veenman Drukkers, Ede

Voor meer informatie over de Werkgroep Landschap kunt u contact opnemen met de secretaris, werkzaam bij het NIROV: Frank Evers, Postbus 30833, 2500 GV Haag, tel 070 3028426 e-mail evers@nirov.nl

NIEUWE LANDSCHAP

"TÛD"

Al sinds 1990 kent het NIROV (hernieuwd) de Werkgroep Landschap. Vanuit een algemene doelstelling om de raakvlakken tussen landschapsarchitectuur en andere disciplines te verkennen, richt het NIROV zich hier met name op twee accenten:

- reflectie op actuele onderwerpen op het raakvlak van ruimtelijke ordening en landschap;

- innovatie op het terrein van actuele ontwerp-opgaven op diverse schaalniveaus.

De Werkgroep Landschap streeft ernaar éénmaal per jaar een meerdaags ontwerp-seminar te organiseren, waarbij de resultaten breed binnen de ruimtelijke vakgemeenschap verspreid worden.

Voorbeelden daarvan zijn 'Een Eland in de Tuin' over de relatie tussen natuurontwikkeling en verstedelijking en 'Linea Recta, visies op het landschap van de hoge-snelheidslijn'. Voorts worden studiedagen, expert-meetings en conferenties georganiseerd die inspelen op het thema van het ontwerpseminar of actuele ontwikkelingen.

De werkgroep fungeert als denktank op haar terrein binnen het NIROV en adviseert over de uitwerking van studiedagen e.d. De werkgroep speelt een centrale rol bij de themakeuze, uitwerking

en (inhoudelijke) organisatie van het ontwerp-seminar en de daaropvolgende publicatie. Het NIROV verzorgt het secretariaat en daarmee de organisatie van activiteiten. De werkgroep heeft een omvang van ongeveer 10 personen die als landschapsarchitecten of landschapsdeskundigen werkzaam zijn bij overheid, particuliere adviesbureaus, marktpartijen en wetenschappelijke instituten.

De activiteiten in 1997 staan in het teken van de rol van het landschap in het stedenbouwkundig ontwerp. Daarvoor is een analyse uitgevoerd van het gebruik van het landschap in zeven grootschalige stedelijke uitbreidingen. Deze analyse vormde de basis van een studiemiddag en een ontwerp-seminar in april en mei van 1997. De resultaten van deze activiteiten zullen in 1998 in een publicatie verschijnen. Dit middenkatern is een voorloper daarop.

ZIE

30 MA

PARIS

3H.