

A1 - A50

Zicht op Apeldoorn

Ruimtelijke Verkenning
Mei 2004



E L S B E T
s t e d e b o u w k u n d i g e

Noordeinde 144 2514 GP Den Haag
070 - 3503535 tel fax 070 - 3922090

A1 - A50

Zicht op Apeldoorn

Ruimtelijke Verkenning
Mei 2004

In opdracht van de gemeente Apeldoorn

E L S B E T
s t e d e b o u w k u n d i g e

Noordeinde 144 2514 GP Den Haag
070 - 3503535 tel fax 070 - 3922090



Inhoud

Inleiding	
Zicht op Apeldoorn	6
De buren	8
De opgave	9
De agenda	
Apeldoorn	10
De Regio	12
De gevolgen	
Nieuwe verhouding open en besloten landschap	14
Blikvelden	17
Object versus ruimte	17
Rommel en ruis	20
Sterk ruimtebeeld	21
Rommelig ruimtebeeld	22
Zicht op Apeldoorn: conclusie	24
De mogelijkheden	26
Landschap als basis	27
Zicht op de Veluwe	30
De juiste mengverhouding	34
Zicht op Apeldoorn: Concept ruimtelijke agenda	36
Bronnen, colofon	39



A1 Ughelen, de Cantharel: mooie open plek in het bos



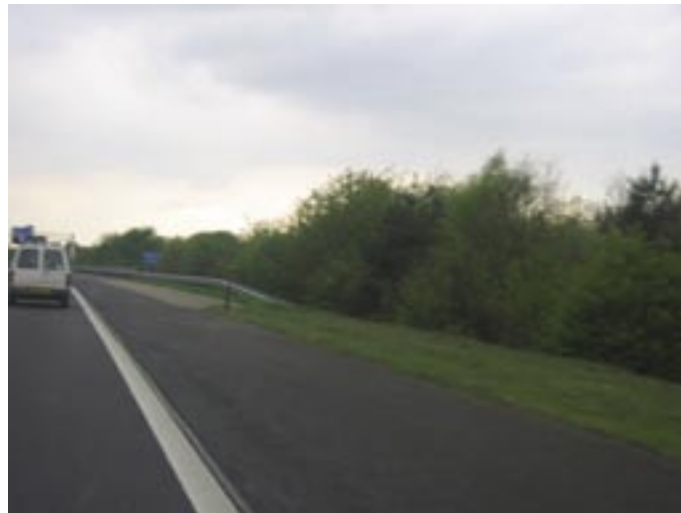
A1 Geluidswal Ughelen: aankondiging bewoond gebied na de tocht over de Veluwe



A1 Hoogspanningsmast langs de Arnhemse Weg: eind van de Veluwe



A1 Afrit Zuid: rommelrand en bedrijven achter de struiken



A1 De Maten: struiken en boomkruinen, landschappelijk bijzonder oninteressant



A50 Blik op Woudhuis: sterke bosrand, rustige voorgrond



A50 Geluidsscherm voor Woudhuis



A50 Wal voor Woudhuis met bermkunst



A50 Zicht op Apeldoorn vanaf Vaassen: een prachtig beeld, kunnen nog wel wat torens bij .

Inleiding

Zicht op Apeldoorn: overgang van Veluwe naar IJsselvallei

Vergeleken met de meeste steden is Apeldoorn vrijwel onzichtbaar vanaf de snelwegen. Er is weinig dat de aandacht trekt en een indruk achterlaat: struiken in de berm, wat wallen en schermen, heel even een blik op een bedrijventerrein en een hamburgerreclame.

De snelwegen liggen zodanig dat de blik van de automobilist niet op de stad gericht wordt, maar op het omringende landschap. De indrukwekkende overgang van het open landschap van het IJsseldal naar de bossen van de Veluwe is in feite het visitekaartje van de stad: een groene stad in een mooie omgeving.

Dit beeld gaat veranderen

- Het gebied tussen Deventer, Zutphen en Apeldoorn (de Stedendriehoek) wordt in de toekomst zowel landschappelijk als qua bebouwing verdicht.
- De grens tussen stedelijk en landelijk gebied verschuift niet alleen, maar wordt ook werkelijk van een andere aard.

Met de Ecofactorij en de nieuw te ontwikkelen bedrijfsterrinen ten zuiden van de A1 maakt Apeldoorn de sprong over de snelweg. Aan de ene kant ligt er de kans om de stad zèlf zichtbaar te maken, aan de andere kant is het de vraag of het bedrijvenprogramma niet te eenzijdig en te weinig markant is om het gezicht van de stad te kunnen en mogen bepalen. Daarnaast moet de vraag gesteld worden of in het tot nog toe open landschap van het IJsseldal wel genoeg zicht op het landschap overblijft om het andere beeld van Apeldoorn (groene stad op de rand van de Veluwe) te kunnen blijven zien.

Een nieuwe opgave

Het is een goed moment om het zicht op Apeldoorn nader voor het voetlicht te halen en het niet meer als 'randopgave' van lopende en komende ontwikkelingen te behandelen. Een grotere afstand biedt een ruimer perspectief. Vanuit dit standpunt is een overkoepelende aanpak te bedenken die vervolgens weer als richtlijn in de lopende en komende ontwikkelingen is mee te nemen.

Op initiatief van Linda Hooijer en Jos van Nuenen, vanuit de verantwoordelijkheid voor de landschappelijke vormgeving van de stad, is er verkennend voorwerk verricht. Op 13 januari jl. hebben Linda Hooijer, Jos van Nuenen, Hendrieke Rossingh, Bert Vierhout, Anton Hinse, Ed van Gent, Frank Hermsen en Els Bet het hoofd gebogen over de manier waarop Apeldoorn zich zou kunnen presenteren langs de snelweg. Op deze middag is de basis voor de overkoepelende aanpak en de richtlijnen gelegd. In dit boekje zijn de zaken verder uitgewerkt; het biedt zicht op de komende ontwikkelingen en de ruimtelijke veranderingen vanaf en rondom de snelweg, het analyseert de ontwerpruimte en -middelen die beschikbaar zijn. Op basis van dit materiaal is een concept 'ruimtelijke agenda' voorgesteld die we graag aan de lopende en komende projecten in Apeldoorn en de Regio mee willen geven.



Apeldoorn A1



Bunnik A12



Amersfoort A1



Gouda A12



Utrecht A12



Veenendaal A12



Ede A12



Veenendaal A12



Zevenhuizen A12

Zicht op de burens: rommel en ruis

Langs de snelwegen zijn inmiddels meer dan genoeg 'zichtlocaties' ontwikkeld die zonder twijfel zichtbaar zijn, maar tegelijkertijd ook volkomen uitwisselbaar. Of het nu om Bunnik, Breda, Breukelen of Bodegraven gaat, de moeite die men gedaan heeft om elk bedrijf een zo mooi mogelijk gezicht te geven levert over het algemeen toch een aanblik alsof of het uitverkoop is geweest.

Daar zijn een aantal redenen voor aan te wijzen:

De gebouwen onderscheiden zich onderling sterk van elkaar, maar zijn te klein om in het voorbijgaan werkelijk indruk te maken. De verschillen rijgen zich tot een rommelige ruis aaneen. Dit effect wordt nog versterkt doordat "Zicht" bij veel snelweglocaties "de voorkant" ofwel de ontsluitingskant betekent. Parkeerterreinen tussen snelweg en gebouw versterken de rommelige indruk.

De meeste zichtlocaties bieden geen 'gezicht' op een stad, maar op een reeks bedrijfsgebouwen. De gebouwen voegen geen nieuwe kwaliteit aan de stad en het landschap als geheel toe.

De opgave: een memorabel moment

Dit bedrijfskabaal is in Apeldoorn nog niet aanwezig. Maar de sprong over de snelweg gaat gemaakt worden.

Als men bedenkt dat 'een gezicht langs de snelweg' bedrijfseconomisch gezien maar een keer in de dertig tot vijftig jaar gemaakt kan worden zal het duidelijk zijn dat niet alleen de vraag naar maximale uitgeefbaarheid en een positief saldo van belang is maar evenzeer de vraag welk gezicht Apeldoorn wil laten zien en op welke manier daaraan gewerkt kan worden.

De schaal van de snelweg en het waarnemingsvermogen bij hoge snelheid vragen om een andere ontwerpmethodologie dan bij een gebruikelijke bedrijfs- of kantorenlocatie. Niet het individuele gebouw is de maatgevende eenheid maar de verzameling van gebouwen en de landschappelijke inpassing. De samenhang van het totale ensemble maakt uit of er sprake is van rommel en ruis of van een memorabel moment.

Als het gaat om het ontwikkelen van 'het gezicht van Apeldoorn' langs de A1 gaat het om meer dan een rij bedrijven op de eerste rang. Het gaat om een ontwikkeling die een collectieve betekenis en identiteit voor zowel de stad, de snelweg en het landschap heeft. Het gaat om een ontwikkeling die een brug slaat tussen deze verschillende werelden.

de agenda

De agenda van Apeldoorn

Het zicht op Apeldoorn onthult weinig van de stad, maar is ook nog niet verknoeid. Vanaf de snelwegen is de landschappelijke overgang Veluwe-IJssel beeldbepalend. Met de komende nieuwe ontwikkelingen staan we voor de keuze of en hoe we Apeldoorn vanaf de snelwegen in beeld willen brengen.

Binnen de snelwegen komt Apeldoorn steeds dichterbij de randen en in het Zuiden gaat de sprong over de snelweg gemaakt worden:

Op de kaart op de rechterpagina staan de volgende lopende en toekomstige ontwikkelingen aangegeven zoals voorgenomen in de Structuurvisie en de Groene Mal:

1. Zuidbroek: woningen, kantoren, bedrijven.
2. Weteringse Broek: stedelijk uitloopgebied, 125 ha bos.
3. Natuur en recreatiegebied Woudhuis
4. Ecofactorij met o.a. 5 windmolens (mast 100 meter, wieken van 30 meter) en een kippenmestverbrandingscentrale vlak bij de A1
5. Geluidswering woonwijk 'De Maten'.
6. A1 Malkenschoten: optimalisering en vernieuwing van het bedrijventerrein
7. Nieuw bedrijventerrein van minimaal 100 ha. ten zuiden van de A1
8. Beekberger Woud: Nieuw oerbos tussen knooppunt Beekbergen en de Veluwe

Het gaat zowel om bouwlocaties als om ontwikkeling van groengebieden. De totale omvang is niet gering; vrijwel de gehele Zuid- en Oostflank van de stad ondergaan een gedaanteverwisseling in de komende 10-15 jaar.

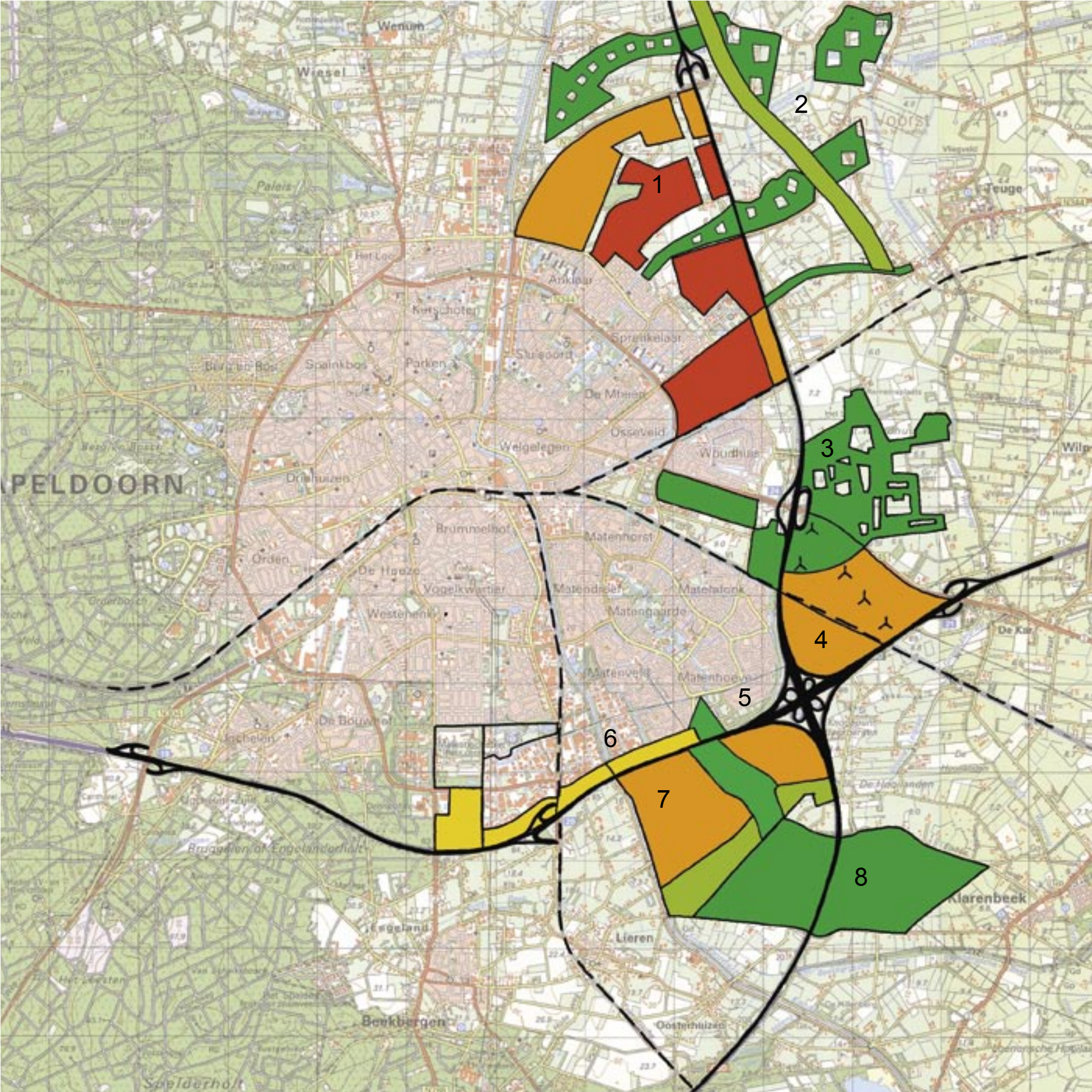
Aan de oostkant van Apeldoorn heeft elke woonwijk een eigen oplossing voor de geluidswering. Bij Zuidbroek een brede wal van ca. 12 meter hoog en een smallere wal met woningen erin. Bij Woudhuis een laag, begroeid scherm en een hoge en getrapte wal met vogelkooien erop. Voor de Maten is een lage wal met daarop een scherm voorzien.

De ontbrekende opgave:

De randen van Apeldoorn is daarmee al voor een groot deel bepaald. Niet vanuit het geheel maar vanuit de onderdelen. De opgave is niet vanuit het grote geheel gesteld.



De randen van Apeldoorn: 6 verschillende geluidsweringen



De agenda van de Regio

Voor het gebied rondom Apeldoorn zijn er, naast de Groene Mal nog twee andere landschapsvisies aan de orde:

Regionaal Perspectief Stedendriehoek (kaart rechts)

De gezamenlijke landschapsvisie van de Stedendriehoek spreekt zich uit voor het onderstrepen van de landschappelijke diversiteit. De regionale ambitiekaart laat een landschappelijke continuïteit in Noord-Zuid richting zien. In Oost-West richting wordt het landschap verdicht en meer afwisselend (meer bos bij Twello en Bussloo). Het is een soepel plan vanuit het perspectief van de rivier, de kleine schaal en de lage snelheid, maar het maskeert de overgang van de Veluwe naar het IJsseldal.

Wat niet geheel duidelijk is of het geplande natte landschap ten oosten van Apeldoorn begraasd gaat worden, zo niet dan verbost ook dit gebied en zou de overgang naar de Veluwe vrijwel geheel verdwijnen.

1. nat landschap
2. jonge cultuurgronden
3. oude cultuurgronden
4. bos
- 5 rivier en uiterwaarden

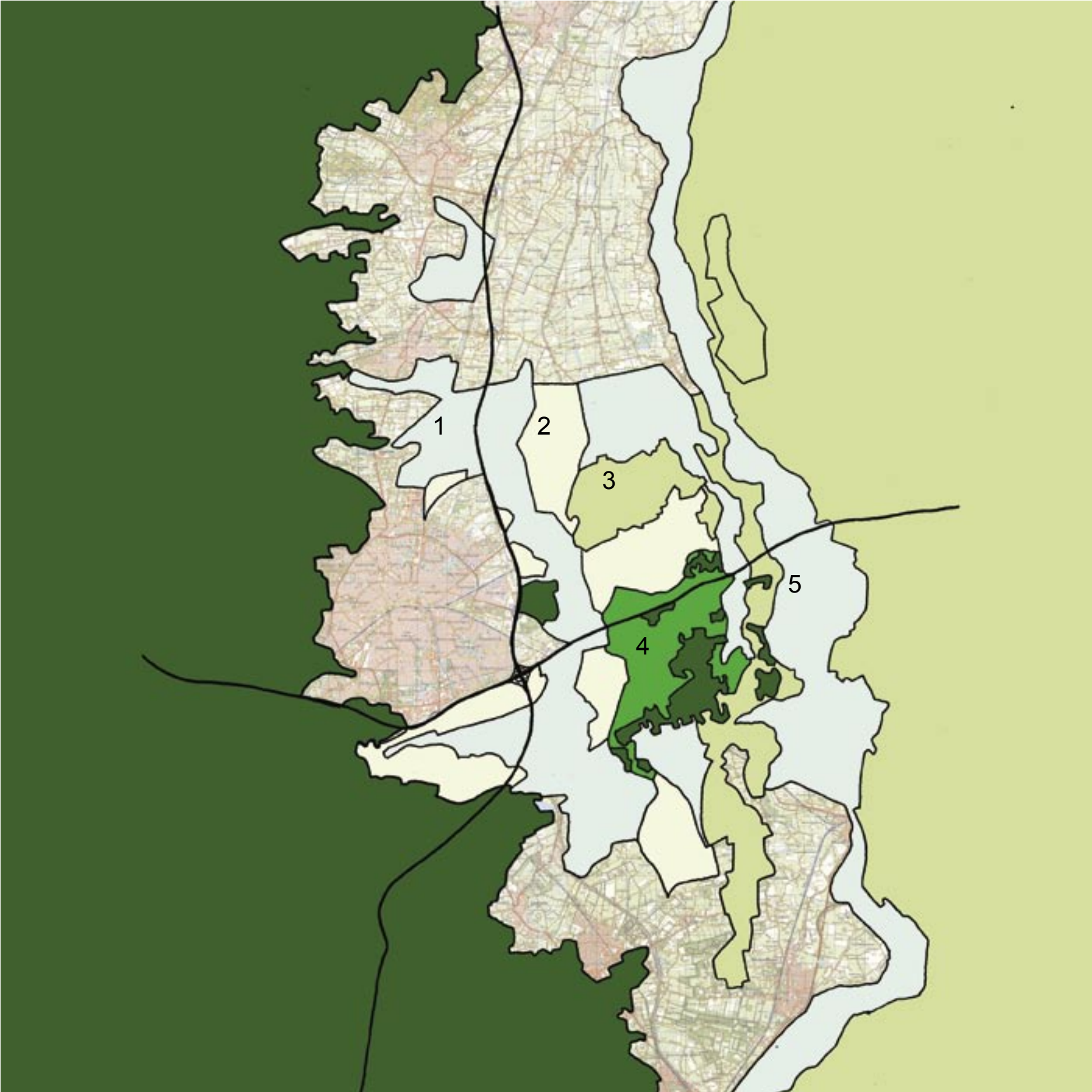
Reconstructie van het landelijk gebied (LNV):

Het Ontwerp Reconstructieplan Veluwe

ondersteunt het leesbaar houden van het landschap en de overgangen, De gebiedsvisie doet geen ruimtelijke uitspraken maar verlegt dit naar de lokale overheden.



De Groene Mal: Het Groenstructuurplan voor de stad, vastgesteld in 2002. De Groene Mal benoemt een reeks groene wiggen die de stad en de grote groengebieden in het landelijk gebied met elkaar verbinden. Het legt de radiale groenstructuur vast, maar spreekt zich niet uit over de rand van Apeldoorn.



De gevolgen

Nieuwe verhouding tussen open en besloten landschap

De beide agenda's hebben een nieuwe verhouding tussen open en besloten landschap tot gevolg. De kaarten op de rechterpagina laten het volgende zien:

1. Huidige situatie
2. Apeldoornse agenda ingemonteerd
3. Verbossing uit het Regionaal Perspectief Stedendriehoek
4. Verbossing uit het Regionaal Perspectief Stedendriehoek als de natte gebieden niet begraasd worden

Het is duidelijk zichtbaar hoe rondom Apeldoorn het landschap transformeert van open naar gesloten. De vierde kaart laat het meest dramatische beeld zien waarin het landschap langs de A1 zich pas vlak voor Deventer opent. De landschappelijke overgang van Veluwe naar IJsseldal is rondom Apeldoorn niet langer ervaarbaar. Er is dan sprake van een overgang van droog naar nat bos met daarin bedrijfsterreinen en af en toe een open ruimte.

De tekeningenreeks 'Open-Besloten' zegt veel over de veranderende verhouding op de regionale schaal. Maar het geeft nog niet precies genoeg aan wat je daarvan vanaf de snelweg ziet en wat de kwaliteit van de route in zijn geheel en de open ruimtes afzonderlijk is. Op de volgende pagina's wordt daar nader op in gegaan door de huidige en toekomstige "blikvelden" vanaf de A1 en A50 zichtbaar te maken en te analyseren wat het verschil veroorzaakt tussen een sterk en een rommelig ruimtelijk beeld.



Huidige situatie 1



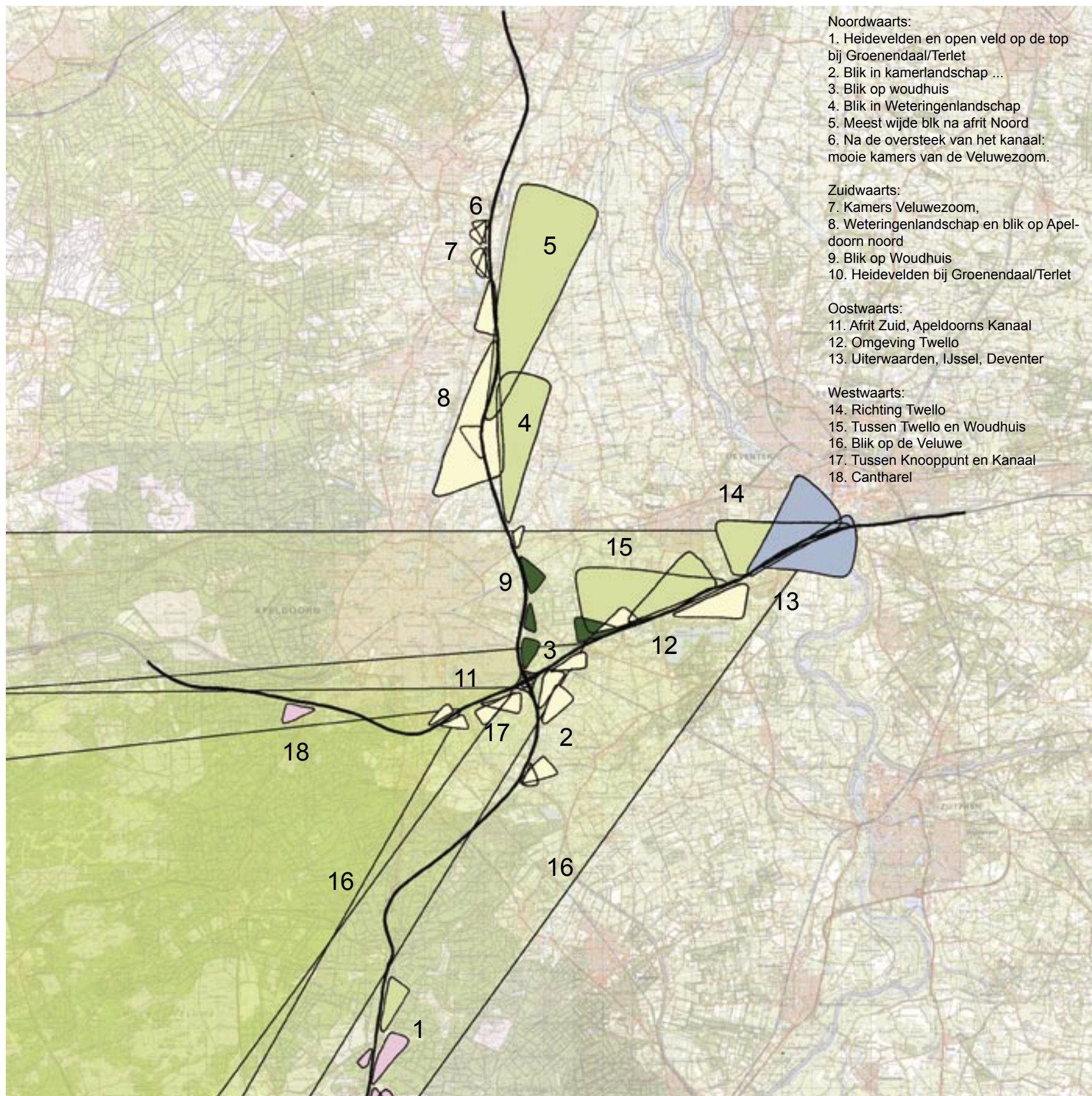
2 Apeldoornse agenda

Verbosning uit het Regionaal Perspectief Stedendriehoek 3



4 Verbosning uit het Regionaal Perspectief Stedendriehoek als de natte gebieden niet begraasd worden





- Noordwaarts:
1. Heidevelden en open veld op de top bij Groenendaal/Terlet
 2. Blick in kamerlandschap ...
 3. Blick op woudhuis
 4. Blick in Weteringenlandschap
 5. Meest wijde blk na afrit Noord
 6. Na de oversteek van het kanaal: mooie kamers van de Veluwezoom.

- Zuidwaarts:
7. Kamers Veluwezoom,
 8. Weteringenlandschap en blick op Apeldoorn noord
 9. Blick op Woudhuis
 10. Heidevelden bij Groenendaal/Terlet

- Oostwaarts:
11. Afrit Zuid, Apeldoorns Kanaal
 12. Omgeving Twello
 13. Uiterwaarden, IJssel, Deventer

- Westwaarts:
14. Richting Twello
 15. Tussen Twello en Woudhuis
 16. Blick op de Veluwe
 17. Tussen Knooppunt en Kanaal
 18. Cantharel

Blikvelden

Bepalend voor de waarneming vanaf de snelweg zijn het beeld in ooghoek en de snelheid. Wie op de snelweg rijdt heeft op de eerste plaats de blik op de weg, de omgeving bevindt zich letterlijk in een ooghoek. Landschappen worden niet bewust waargenomen, zeker niet in het dagelijks verkeer. Er blijft wel een algemene indruk achter, maar waar die door bepaald wordt is de automobilist meestal niet duidelijk. Daarnaast speelt nog mee dat objecten meer in het oog springen dan de ruimte daaromheen. Men ziet de koe en niet de wei. De ontwerper weet echter dat de wei een onmisbare voorwaarde is voor de zichtbaarheid van de koe.

De blikveldkaarten laten zien in welke richting de blik van de automobilist gestuurd wordt (met de richting van de weg mee en in een beperkte beeldhoek) en hoever die blik reikt. Het geheel zegt iets over de ritmering van de route, de afwisseling tussen een wijde en meer ingekaderde blik, wanneer je ergens langskomt of er doorheen rijdt. Teveel afwisseling is onrustig, te weinig afwisseling is saai.

In de huidige situatie zien we rondom Apeldoorn vooral kleine blikvelden, de overgang vanuit het bos van de Veluwe is gedoseerd: kleine kamers, kleinschalig landschap (2,3,11,9). Op de hoogte van Twello en Apeldoorn Noord wordt het uitzicht weidser: vanaf de A50, voorbij Afslag Noord, kijk je diep in het open weteringenlandschap (5) dat vervolgens, na het kruisen van het Kanaal, opgevangen wordt in de kamers van het overganglandschap (6,7). Vanaf de A1, na de stortplaats en de benzinestations wordt de blik opgevangen door het bos ter hoogte van Twello en Wilp (12), daarna het prachtig panorama over de IJssel op Deventer (13). In westelijke richting vanaf Deventer is er een aantal malen sprake van een buitengewoon indrukwekkend uitzicht op de Veluwe (16). Slechts twee keer wordt Apeldoorn direct zichtbaar: langs de A1 bij afrit Zuid vang je een glimp op van het bedrijventerrein en de hamburgerreclame; rommelig op de voor- en achtergrond. Het zicht vanaf de A50 bij Vaassen (8) is vele malen beter: blik op de toren bij Apeldoorn Noord, tussen stevige boomgroepen en met weilanden op de voorgrond. Dat begint ergens op te lijken!

Object versus ruimte

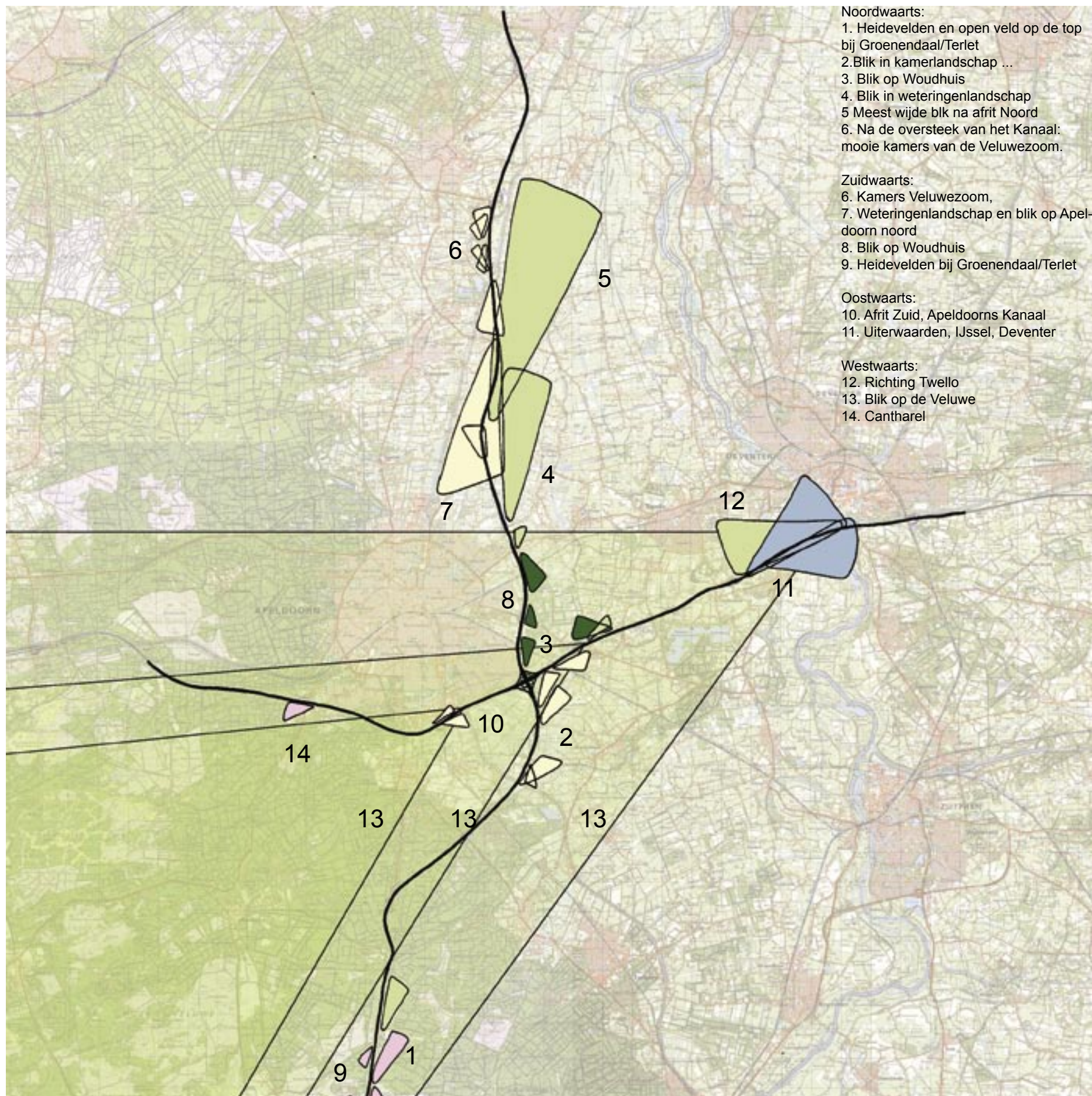
In de toekomst veranderen de blikvelden rondom Apeldoorn ingrijpend. Het kleinschalig landschap langs de A1 maakt grotendeels plaats voor bedrijfsterrinen. Geen landschap maar bebouwing; geen ruimte maar objecten. De verschuiving van ruimte naar object wordt nog eens onderstreept door de windmolens bij de Ecofactorij: de masten van 100 meter met rotorbladen van 30 meter zijn al vanaf grote afstand zichtbaar (vanaf Assel, Heerde, Deventer en Groenendaal). De torens domineren het totale IJsseldal en het rechtvaardigt de vraag of de plek waar deze torens de grond raken niet een bijzondere behandeling verdient. Het visitekaartje op afstand is dan ook het visitekaartje in het voorbijgaan.

De blik op de Veluwe bij Apeldoorn wordt flink ingekort. Wie niet afgeleid wordt door de windmolens kan het oprijzend massief nog net voor knooppunt Beekbergen zien, en dan nog even bij Apeldoorn Zuid, vlak voordat je de Veluwe inrijdt. Maar het echte panorama op de Veluwe zal in de toekomst aan Deventer voorbehouden blijven.

Zicht op de windmolens, vanaf Assel, Heerde, Deventer en Groenendaal en Apeldoorn-Zuid



Blikvelden toekomst



Rommel en ruis

De maat en richting van een blikveld zeggen op zich nog weinig over de ruimtelijke kwaliteit van het blikveld. Een sterk of rommelig ruimtebeeld wordt door andere factoren bepaald. Hoe het werkt wordt aan de hand van de volgende fotoseries uiteengezet.



Windmolen Almere Pampus: Gelaagde opbouw van de achtergrond (vorm, ritme, kleur). Rustig grondvlak, potig verticaal rood in genuanceerd horizontaal groen.



Windmolen bij Zoetermeer: geen onderscheid tussen voor- en achtergrond: de dieptewerking vervlakt. Lichtmasten, hoogspanningsmasten en windmolen zijn van eenzelfde orde: ruis.

Sterk ruimtebeeld



Cantharel; stevige bosrand op de achtergrond, rustig bodemvlak, inkadering door hekje en boom



Zicht op Apeldoorn Noord (A50): gelaagde compositie van de achtergrond door verschillende boomgroepen, rustige voorgrond



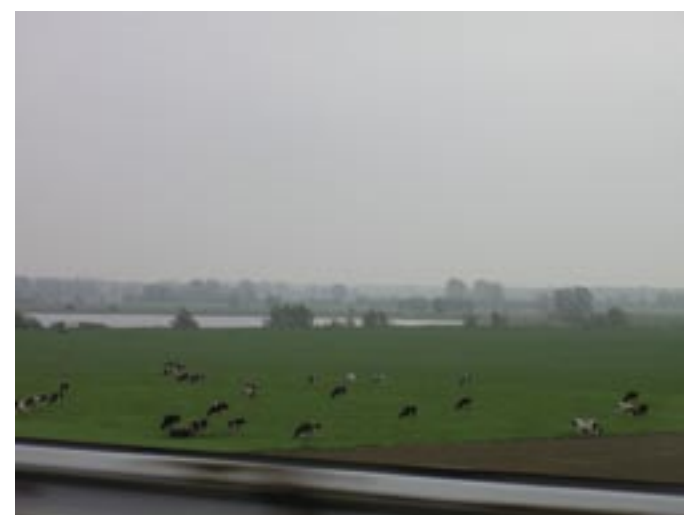
Knooppunt Beekbergen: bomen vormen kader voor opgetilde horizon, geen vangrail, rustig bodemvlak, spannende draai.



A50 net voor afslag Noord, blik richting Loenen: Diepte van het blikveld wordt geïntensiveerd door de perspectivische werking van de hoogspanningsmasten.



Kleine kom langs de A50, stevige bomenrand met de blikrichting mee, rustig bodemvlak (gras), koeien, geen vangrail.



Vergezicht over de IJssel en uiterwaarden vanaf de A1, koeien op de voorgrond, gelaagde opbouw boomgroepen op de achtergrond,



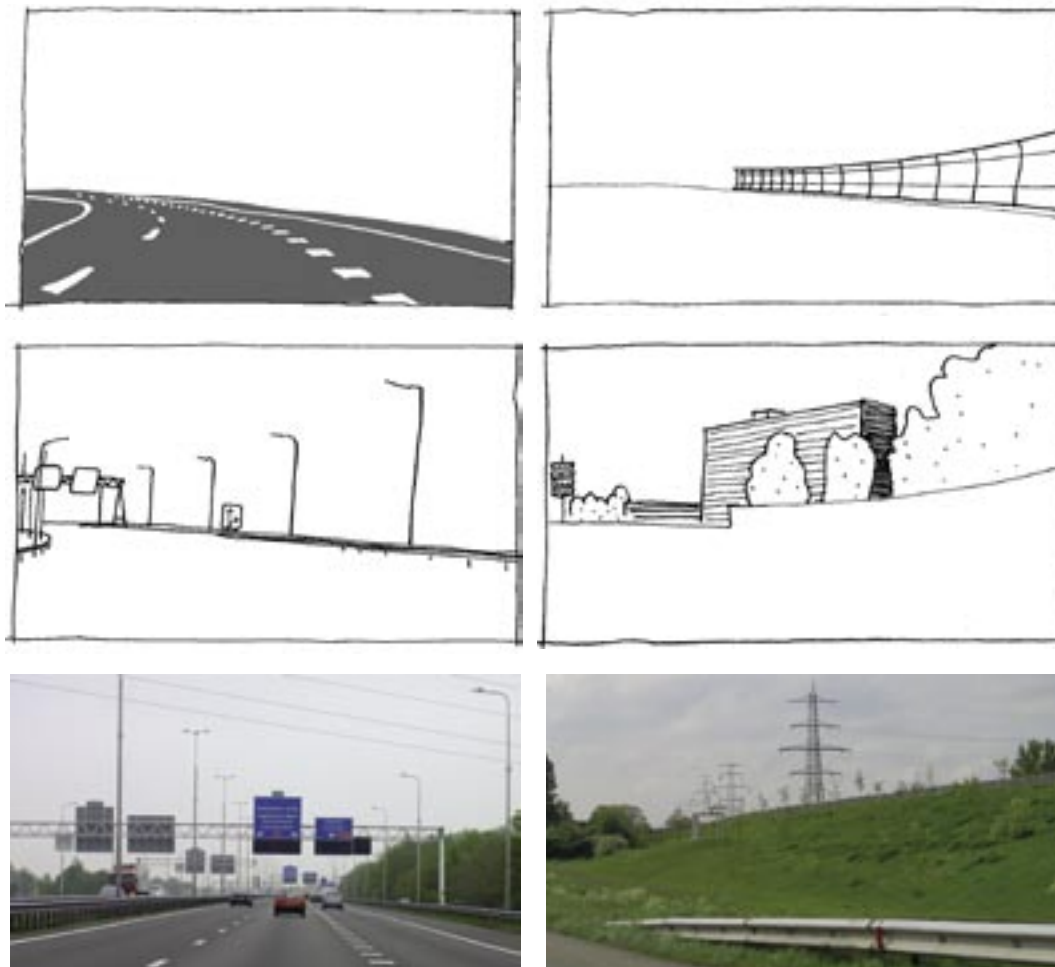
Kim Veluwe (A50)



Open veld in de Veluwe (A50)



Knooppunt Beekbergen, noordwestbocht, opgetilde horizon, opdoemend veluwemassief



De snelweg zelf heeft ook een hoge 'ruisfactor'. Er is namelijk niet alleen sprake van een wegooppervlak, maar ook van een inbouwpakket (lichtmasten, verkeersborden, vangrails en signaleringsportalen) en een aanbouwpakket (geluidsschermen en wallen). Ze vormen een niet uit te vlakken voorgrond voor het landschap en de bebouwing. Met name bij knooppunten en afslagen neemt het inbouwpakket enorm toe.

Bij de geluidswal van Woudhuis (foto rechtsonder) zijn de vogelkooien niet in staat zich te onderscheiden ten opzichte van het inbouwpakket: ze zijn onbedoeld de verbindende schakel tussen de vangrail en de hoogspanningsmast en verrommelen daardoor de ruimte.

Rommelig ruimtebeeld



Borden , vangrail, struiken in de middenberm



Bomen op de voorgrond kaderen niet in maar verrommelen het geheel



Gelaagde opbouw maar te weinig contrast in kleur en omvang



Rommelige beplanting, tankstation, portaal: alles koekt aan elkaar. Geen onderscheid tussen voorgrond en achtergrond



Rommelige beplanting aan weerszijden van de weg, rommelige bedrijfsbebouwing en reclame op de achtergrond links.



Bomen op de voorgrond kaderen niet in maar verrommelen het geheel



Suf tunneleffect door aaneengesloten struiken en bomen aan weerszijden van de weg



Rustige voorgrond maar rommelige achtergrond weinig contrast in maat en kleur, geen compositie



Veel ruis in het beeld door het inbouwpakket : masten, vangrails, portalen, borden en hoogspanningsmast.

Zicht op Apeldoorn: conclusie

Conclusie verandering landschap:

Meer bos, meer bedrijfsterrein, minder horizon.

Het gebied tussen Deventer en Apeldoorn verdicht en de overgang van Veluwe naar IJssel raakt verstopt. Het dal is pas vlak bij de IJssel erfahrbaar.

Het landschap wordt kleinschaliger en beslotener.

Er verschijnt meer en grootschaliger bedrijfsbebouwing.

Conclusie verandering blikvelden:

De landschappelijke encenering rondom Apeldoorn verarmt. De ruimte rondom de snelweg wordt kleiner. De gemiddelde benaderingstijd (tussen het een en het ander) neemt af. De aaneenschakeling van ruimtes wordt vervangen door een aaneenschakeling van objecten.

Minder afwisseling in schaal.

Teveel afwisseling op eenzelfde niveau: ruis.

Conclusie rommel en ruis:

In de toekomst liggen de sterke ruimtes en massa's op afstand van Apeldoorn: de Veluwe, het Weteringenlandschap, de bossen bij Twello en de IJssel. Rondom Apeldoorn gaat het beeld vooral bepaald worden door bedrijfsgebouwen, hoogspanningsmasten, geluidswallen, verkeersborden, lichtmasten, vangrails: alle ingrediënten voor een rommelrand zijn daarmee aanwezig.

Omarmen en aanvallen

De fotoseries laten zien hoe kwetsbaar de omgeving is en hoe fragiel de balans tussen een sterk en een rommelig ruimtebeeld. Maar er is genoeg kwaliteit aanwezig, en er is voldoende aanleiding om nieuwe kwaliteit te maken.

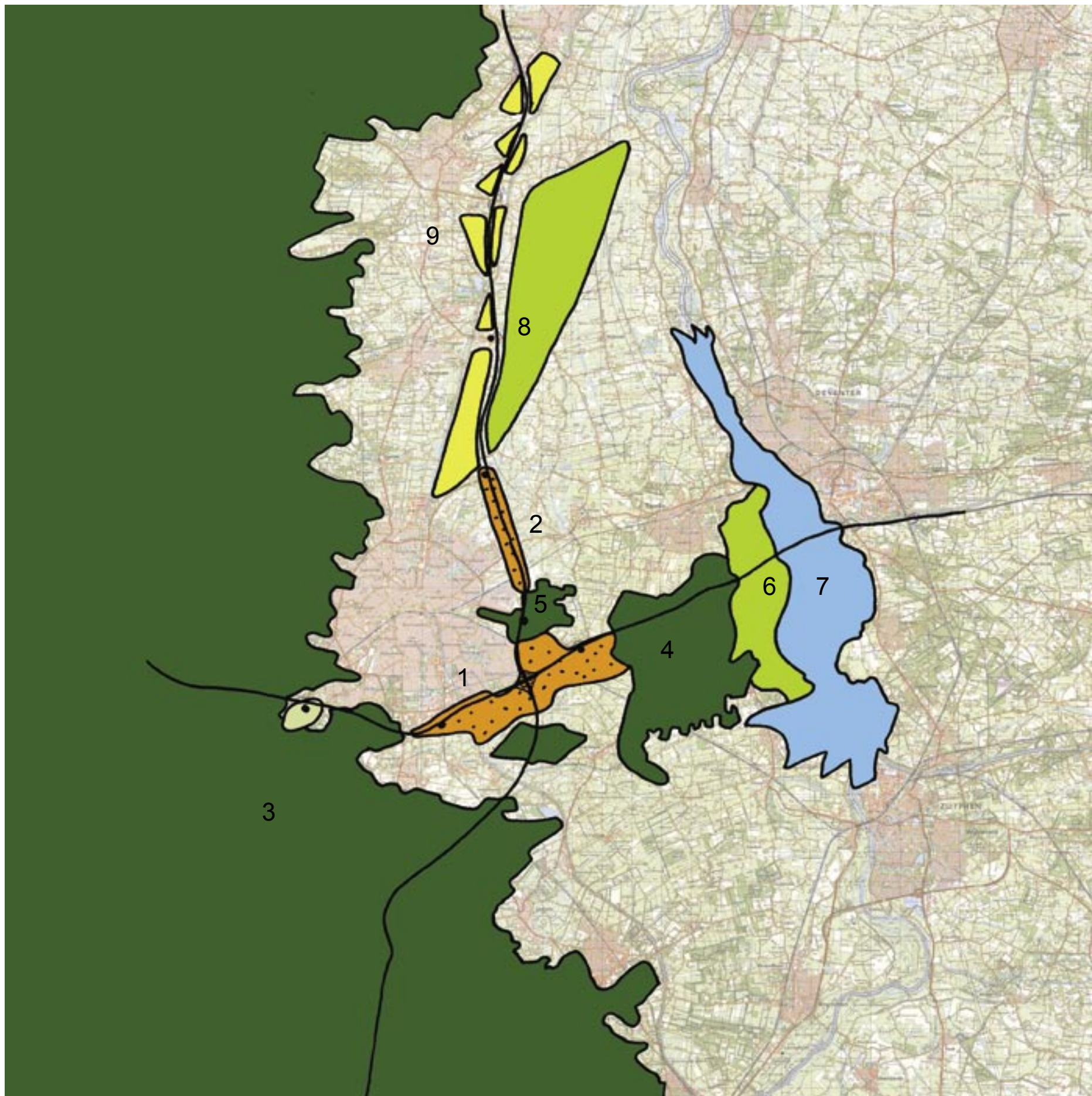
De sprong over de snelweg die Apeldoorn gaat maken vraagt niet om een defensieve maar om een aanvallende aanpak van de landschappelijke inpassing van de nieuwe programma's. Er gaat een nieuw landschap ontstaan, laten we dat dan ook maken.

Het vakmanschap is in huis, en veel van de voorgenomen ontwikkelingen moeten nog ontworpen worden. Het is alleen zaak dat de opgave vanuit dit perspectief benoemd wordt en als agendapunt wordt aangehaakt aan de lopende en toekomstige ontwikkelingen.

Conclusie:

Rommel en ruis rondom Apeldoorn: Zuid tot aan Busloo (1), Noord tussen Woudhuis en Afrit Noord (2)

sterke ruimtes: Veluwe (3), bos van Busloo (4), Woudhuis (5), oeverwallen (6) uiterwaarden en IJссе(7), weteringenlandschap (8). overgangslandschap (9)



De mogelijkheden



niet zo: ruizige randen van de A50 ten noorden van Woudhuis



maar zo: rustig, robuust en gelaagd: Bult bij Veenendaal en bosrand bij Woerden/Linschoten



Het bestaande landschap en de nieuwe programma's zijn het vertrekpunt.
Wat sterk is, sterk houden. De ruis bestrijden middels beheer en herontwerp.
De basis moet zo rustig, robuust en gelaagd mogelijk.
Er is sprake van 6 verschillende landschapstypes:

1. De Veluwe
2. Het Overgangslandschap
3. Broek op Veen
4. Dekzandrug
5. Broek op Zand
6. Rivier, Uiterwaarden en Oeverwallen

Beheer en herontwerp maken per landschap gebruik van het bijbehorende 'handschrift'.





Veluwe



Overgangslandschap



Broek op veen





Dekzandrug



Broek op zand



Rivier, uiterwaarden en oeverwallen



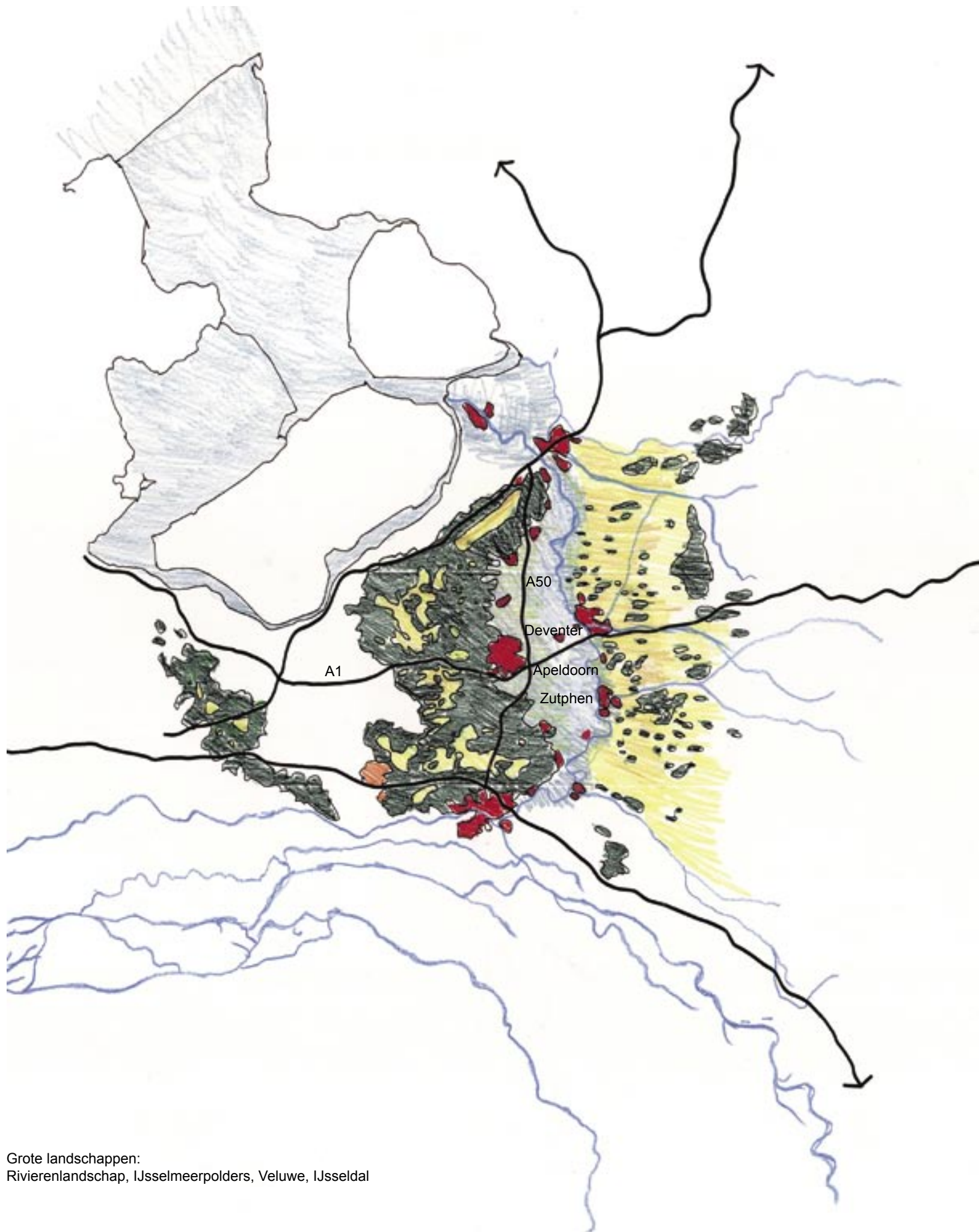
Blik op de Veluwe

We kunnen de opgave benoemen voor de verschillende landschapstypes, maar er is nog een troefkaart van een veel grotere orde: het panorama op de Veluwe.

Apeldoorn ligt op de rand van de Veluwe en het IJsseldal. Dit zijn grote landschappen. In omvang vergelijkbaar met de IJsselmeerpolders of het rivierengebied. De combinatie van het heuvelgebied aan het laaggelegen rivierdal is op de schaal van Nederland uniek. De donkere rand van het stuwwallandschap is vanaf veel plekken prominent aan de horizon aanwezig. Het is, vanuit het dal geredeneerd, het grootste zichtbare hoogteverschil in Nederland dat vanaf de snelweg en op afstand zichtbaar is.

Dit panorama is het meest voor de hand liggende visitekaartje voor Apeldoorn. Zelfs zo voor de hand liggend dat het idee dat dat onzichtbaar zou kunnen worden niet eens in je opkomt. Toch is dat zo. Het opgetelde resultaat van de Apeldoornse en regionale agenda laat dat zien. Als er geen rekening wordt gehouden met de zichtlijnen en hoogteverschillen zal het bedrijventerrein ten zuiden van de A1 het zicht op de Veluwe afdekken. Het panorama wordt dan een exclusief Deventers genoegen.

Alle ontwikkelingen in het blikveld van de Veluwe zouden op hun gevolgen voor het panorama getoetst moeten worden.



Grote landschappen:
Rivierenlandschap, IJsselmeerpolders, Veluwe, IJsseldal



Zicht op de Veluwe vanaf de brug over de IJssel



Zicht op de Veluwe ter hoogte van Twello



Zicht op de Veluwe vanaf knooppunt Beekbergen



Zicht op de Veluwe voor het Apeldoorns kanaal

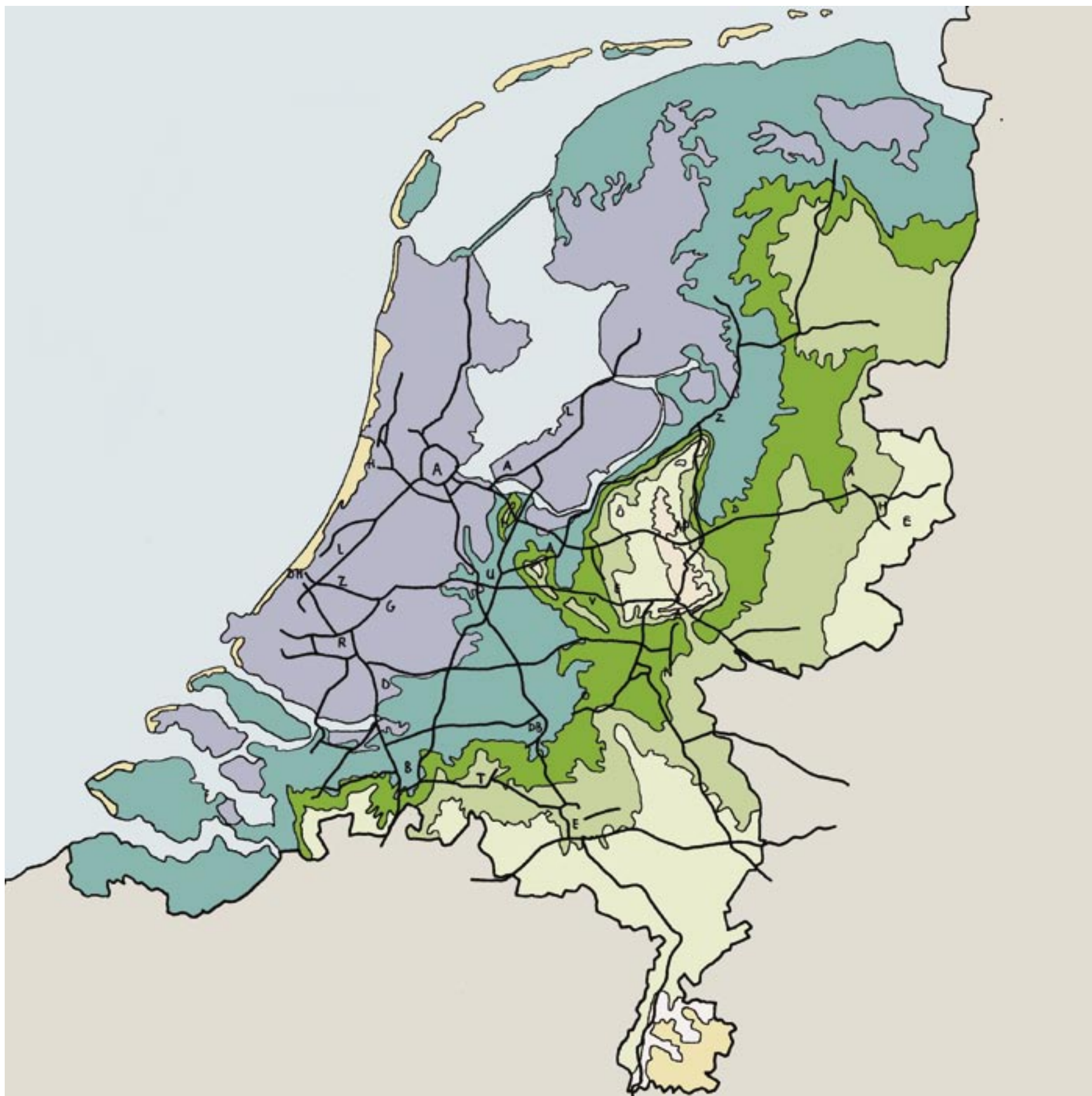


Zicht op de Veluwe vlak voor Apeldoorn Zuid



Zicht op de Veluwe ter hoogte van Apeldoorn - Zuid

Hoogtekaart en snelwegennet: A1 bij Apeldoorn: van 5 tot 105 meter. Alleen bij Arnhem is de klim steiler, maar niet vanaf een afstand zichtbaar





De samenstellende onderdelen van een sterk beeld

In een stedelijke omgeving is er altijd sprake van ruis. De opgave is niet hoe de ruis kan verdwijnen, maar hoe de ruis overstemd en in toom gehouden kan worden. Bij de Utrechtse Baan in Den Haag zijn dat de gebouwen dwars over, de skyline van de stad en de tunnelbak. Bij het prins Clausplein de taluds en de viaducten, bij Zeist het solitaire gebouw en de begroeide helling, bij Barneveld de diepte van de voorgrond en de inkadering, bij Deventer en Almere het water op de voorgrond van de stadscontour.

In Apeldoorn is geen programmatisch spektakel zoals in Den Haag beschikbaar. Het gaat om bedrijfsterreinen, windmolens en geluidswallen en schermen. Het landschap is in dit geval onmisbaar als voorgrond, kader en achtergrond.



De juiste mengverhouding

Almere biedt een aantal mooie voorbeelden. Er wordt niet gemaskeerd en goed gedoseerd:

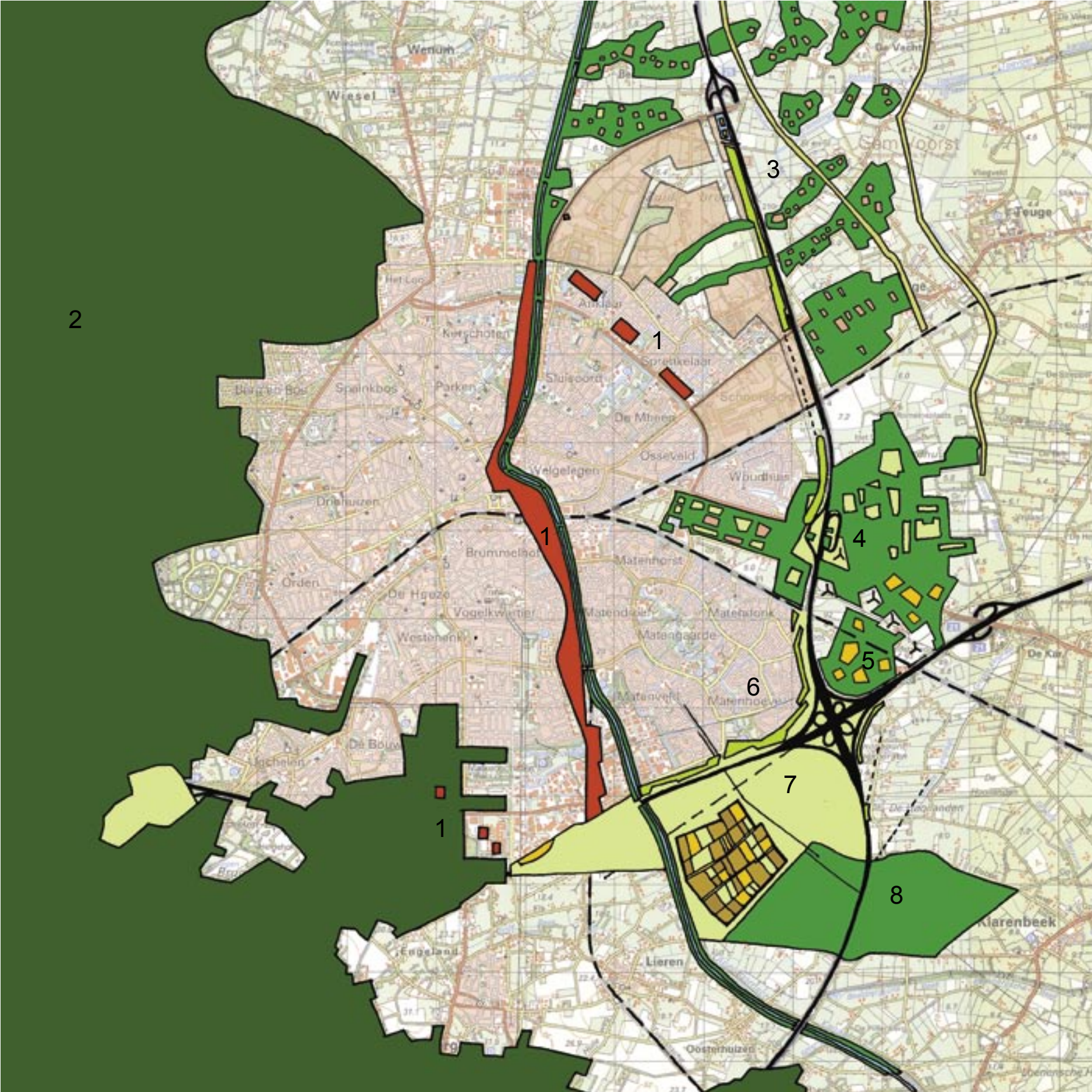
Almere Buiten vanaf de A6: weiland, maisveld, hoogspanningsmasten, 1,2,3 rode woontorens, boomgroepen in de flank en op de achtergrond.

Almere Pampus: weiland, windmolen, gelaagd opgebouwde bosrand

Bedrijventerrein Almere Buiten: grote stille dozen houden gepruts met lantarens en auto's in toom. Absoluut obstakelvrije voorgrond.

Hieruit kunnen we de juiste dosering voor het zicht op Apeldoorn afleiden: een grootschalige landschappelijke compositie met een rustige en obstakelvrije voorgrond, een gelaagde opbouw van de achtergrond, heldere en grote volumes.

De stad treedt niet op de voorgrond, maar laat zich vanaf een afstand zien, ingekaderd door boomgroepen en de Veluwe op de achtergrond. De rand van de snelwegen is op die manier niet het 'gezicht' maar de landschappelijke voorgrond van een groter geheel.



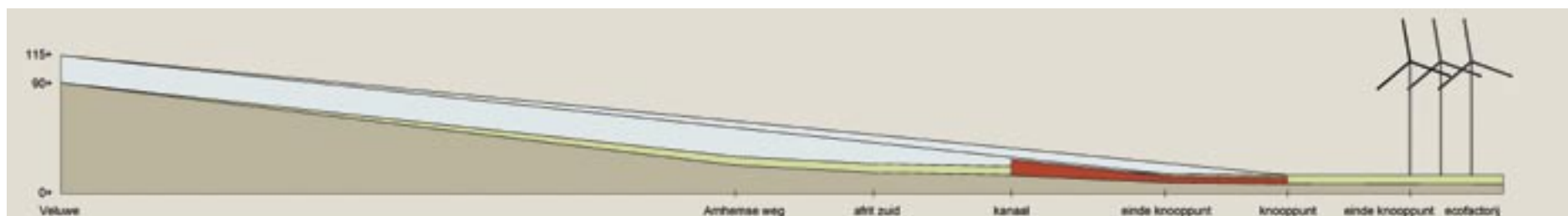
Zicht op Apeldoorn

Concept ruimtelijke agenda

De combinatie van het nieuwe programma, de beschikbare ontwerpruimte en de juiste mengverhouding blijkt verrassende mogelijkheden te bieden:

1. Het zicht op Apeldoorn kan stap voor stap in de hoogte opgebouwd worden langs de Kanaalzone. Op locaties waar bestaande hoogbouw aan vernieuwing toe is, als het enigszins kan hoger terugbouwen. Alles wat boven de bomen uitkomt gaat deel uitmaken van de Apeldoornse skyline en wordt als zodanig dan ook aan de skyline-criteria getoetst. Niet dringen langs de snelweg maar rustig op de tweede rang!
2. De Veluwe op de achtergrond.
3. Rand Zuidbroek: brede groene wal als rustige rand. Aan de Oostzijde van de A50 staan er vrij veel woningen vlak op de snelweg. Het open weteringenlandschap is hier al behoorlijk verrommeld. Koers: verdichten (landschappelijk en nieuwe programma's) op de dekzandruggen. Langzame transformatie naar een coulissenlandschap. Het echt open landschap komt na de oprit Noord.
4. Woudhuis: kamers in het bos aan weerszijden van de snelweg. Rust op de wal, vogelkooien naar het bos?
5. Ecofactorij: De bedrijven die zich daar vestigen dienen zelf voor het landschap zorg te dragen, maar een hoofdcoers op de grotere schaal ontbreekt. Onderzoeken of het kamerlandschap van Woudhuis uitbreidbaar is tot aan het knooppunt Beekbergen.
6. Wallenpark bij de Maten. De A1 en het knooppunt liggen hoog. Er ligt een hoge-drukgasleiding aan de teen van het talud. Een geleidelijke ontwikkeling van een wallenlandschap op enige afstand van de snelweg zou de stad een geluidswering opleveren die geen barrière vormt maar een uitzicht biedt over het buitengebied.
7. 100 ha bedrijventerrein buiten de zichtlijn over de Veluwe. Tussen het kanaal en de Hoogspanningsleiding. De bedrijfsgebouwen komen niet boven de 'Veluwe-envelop' en de bomen van het kanaal uit. Ontwikkelen volgens het 'Henry Ford'-principe.
8. Het Woud als sluitstuk/achtergrond voor dozenland.

De Veluwe-envelop.





Vorm: doos. Kleur; zwart



100 ha bedrijfsterein compact (CRA 1) of meer op de voorgrond? (CRA 2)

Bedrijventerrein volgens het Henry Ford Principe:

Het bedrijventerrein zou een landschap op de voorgrond voor de Veluwe en het Kanaal moeten vormen.

De A1 ligt gemiddeld 7 meter boven maaiveld. Dit gegeven biedt een buitengewone kans. Als de bedrijfsbebouwing binnen de hieronder aangegeven envelop blijft, dan blijft het zicht op de Veluwe in tact. Het Henry Ford principe smeedt het bedrijventerrein tot een grootschalig ensemble:

Alle bedrijfsgebouwen zijn mogelijk, als het maar een doos is.

Alle kleuren gevel zijn mogelijk, als het maar zwart is.

Alle daken zijn mogelijk als het maar een grasdak is

Alle daken staan onder eenzelfde hellingshoek en in eenzelfde richting.

Reclame is een geïntegreerd onderdeel van de gevel. Niet op een paal, niet op het dak.

Ontsluiting en parkeren niet aan de buitenkant van het bedrijventerrein.

Het is het onderzoeken waard of met dit principe het bedrijventerrein niet buiten de 100 ha. footprint zou kunnen treden en of het daklandschap stevig genoeg is om meer op de voorgrond te kunnen treden. (zie kaart rechts)

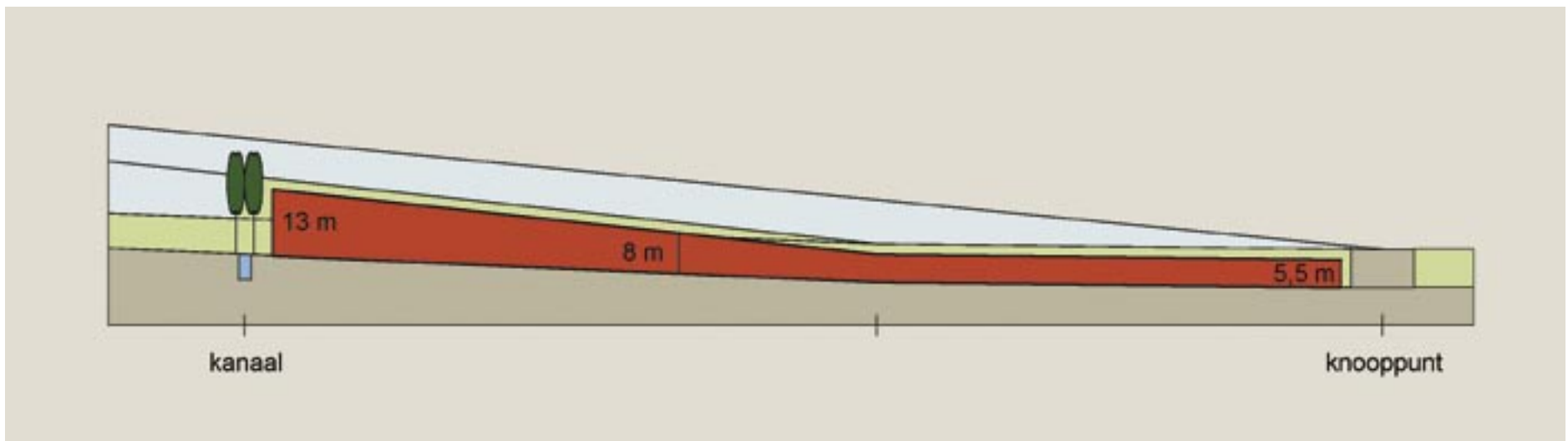
Tot slot:

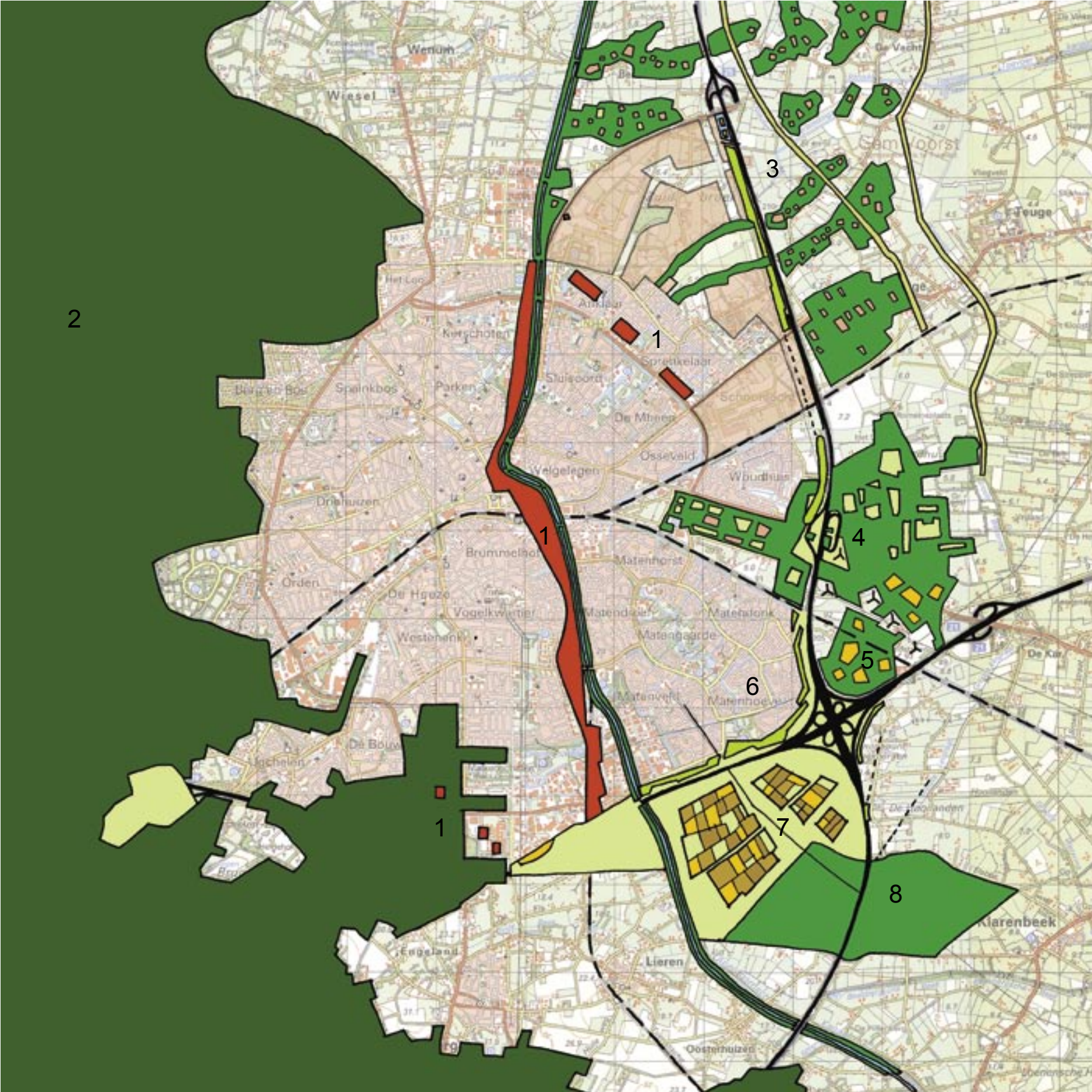
De ruimtelijke agenda lijkt voorstelbaar, hanteerbaar en adresseerbaar.

De ruimtelijke agenda kan een aanvulling zijn op de Structuurvisie en de Groene Mal.

De ruimtelijke agenda biedt voldoende ontwikkelingsruimte en een verrassend zicht op Apeldoorn.

Envelop bedrijfsbebouwing





Literatuur

- Landschapsvisie en landschapschetsen Rijksweg A1, Barneveld Hengelo, DLG oktober 2003
Stedendriehoek 2030, de kwesties, Vista/Nieuwe Gracht, maart 2003
Stedendriehoek 2030, ruimtelijke perspectieven. Vista/Nieuwe Gracht, maart 2002
De groene mal van Apeldoorn. Deel 1. Apeldoorn, MMO Groen, oktober 2002.
Apeldoorn A1/Malkenschoten, Els Bet, Carin Jannink, december 2002
Landschapsplan/beheersvisie A50, Knooppunt Waterberg - Hattemerbroek. DLG Arnhem 2000
Geluidbeperkende voorzieningen langs de A50 bij Apeldoorn. Ontwerp geluidscherm Woudhuis en Osseveld.
GSO Bureau voor stedenbouw. De Bilt augustus 1999.
Geluidbeperkende voorzieningen langs de A50 bij Apeldoorn. Visueel ruimtelijke analyse. Grontmij. Zeist mei 1996
Eindrapport landschapsecologisch onderzoek. Apeldoorn, MMO Groen, 1997.
Landschapsecologie van de Oost-Veluwe. Het abiotisch milieu. W. Timmermans, Regionale Milieuraad Oost-Veluwe, 1990.
Landschapsbeleidsplan Apeldoorn. Sector Milieu, Dienst Groen, natuur en Landschap. Apeldoorn, februari 1995.
- Rijksweg 50 een nieuw element in het landschap van de Oost Veluwe. Ing. N. Zuurdeeg in Groen nr. 7178
Het landschap van de Reichsautobahnen. Willem Heesen en Wilfried van Winden. Oase nr 28 . Nijmegen 1990
Asfalt. Automobilititeit in de Rotterdamse stedenbouw. Michelle Provoost. Rotterdam 1996
Mobility. A room with a View. Francine Houben, Luisa Maria Calabrese. Rotterdam 2003
De Grote Bosatlas, editie 52. Groningen 2001

Colofon:

Studie In opdracht van de Gemeente Apeldoorn

initiatief:	Linda Hooijer, Jos van Nuenen, Albert Fien
verkennend voorwerk:	Els Bet
werkdag 13 januari:	Linda Hooijer, Jos van Nuenen, Hendrieke Rossingh, Bert Vierhout, Anton Hinse, Ed van Gent, Frank Hermsen, Els Bet.
consultronde 4 maart:	Henri Huiskamp en Susan Dirks: A1- Malkenschoten Ed van Gent: Malkenschoten, VRA's A50 Hendrieke Rossingh: Stedendriehoek, landschapsstrategie. Seline Geijskes: Plan Woudhuis aan weerszijden van de A50 Arno Goossens: reconstructie landelijk gebied Gertjan Blankena: grenzen landschappen, plannen Stedendriehoek
Concept:	Els Bet, Linda Hooijer
Productie:	Els Bet, Maarten Wamsteker

Apeldoorn, Den Haag. Mei 2004

