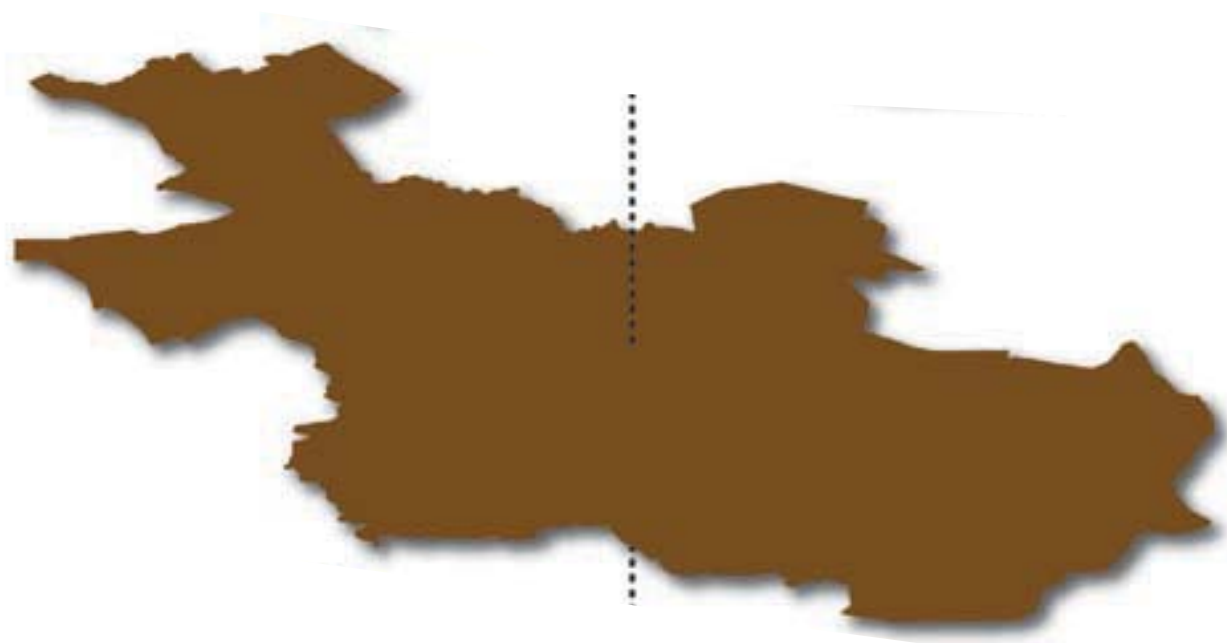
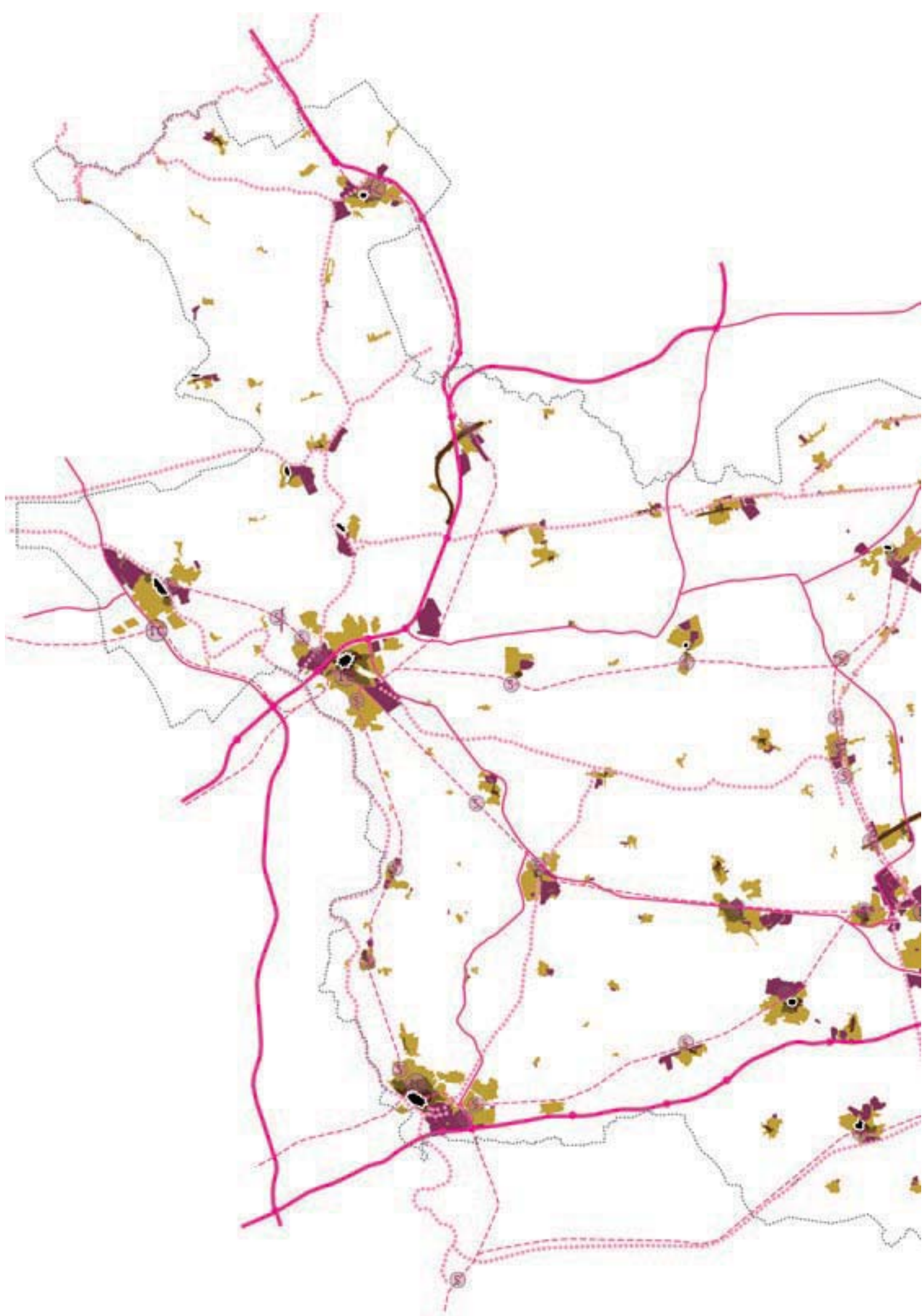


III Stedelijke laag





III Stedelijke laag

• bebouwing

- 3.1  Historische centra, binnensteden, landstadjes
- 3.2  Bebouwingsschil 1900 - 1955
- 3.3  Woonwijken 1955 - nu
- 3.4  Bedrijventerreinen 1955 - nu
- 3.5 Dorpen en buurtschappen
- 3.6 Verspreide bebouwing

• infrastructuur

- 3.7  Autosnelwegen
- 3.8  Autowegen
- 3.9 Gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen
- 3.10 Informele trage netwerk
- 3.11  Kanalen en vaarten
- 3.12  Spoor met stations





Linksboven: Binnensteden (Vb. Markt van Oldenzaal)

Rechtsboven: Herstuctureringslocaties (Vb. Roombeek in Enschede)

Linksonder: Stadsmarkeringen aan de snelweg (Vb. Kantoortoren in Zwolle)

*Rechtsonder: Voorzieningencentra & bereikbaarheid
(Vb. Centrum van Hardenberg)*

III Stedelijke laag

Kenmerken

In de stedelijke landschappen is de combinatie van wonen, werken en voorzieningen aan infrastructuurknooppunten en verkeerslijnen een belangrijk ordenend principe. Efficiëntie en nabijheid zijn belangrijke vestigingsoverwegingen, maar daarbij worden kwaliteit, eigenheid en onderscheidend vermogen (mede gevormd door de historie) van de regio steeds belangrijker. Steden zijn de economische motors van Overijssel.

Ook hier is sprake van een rijk palet: dorpen en buurtschappen, dorpen met centrumfuncties, landstadjes, steden en stedelijke netwerken. Netwerken zijn Zwolle-Kampen, Stedendriehoek en Netwerkstad Twente. Elk met een eigen karakteristieke ruimtelijke en functionele opbouw, weerspiegeld in karakteristieke verstedelijkingspatronen. Steden ontwikkelden vaak ook een eigen kleur en profiel; deels door omgevingskwaliteiten deels door bepaalde accenten in de ontwikkeling van hun economie en/of voorzieningenpakket. Kampen als opzichzelfstaande stad aan de IJsselmonding. Zwolle als bestuurlijk, zakelijk en financieel centrum, Deventer met een accent op gezondheid, welzijn, cultuur en diensten en de Twentse stedenband met een sterk industrieel getint verleden en een groeiend accent op het culturele, recreatieve, sportieve, innovatieve, onderwijs en internationale karakter. Cultuurhistorisch of architectonisch waardevolle gebouwen zijn vaak bepalend voor het straatbeeld en de skyline en bepalen de stedelijke identiteit en belevingswaarde voor bewoners en bezoekers. De stedelijke leefwijze en cultuur waaiert meer en meer uit over het agrarisch cultuurlandschap. Burgers op getransformeerde boerenerven houden er een stedelijke leefwijze op na; weinig (economische) binding met grond en landschap, genietend van de soevereiniteit op eigen erf. Ook de randen van dorpen veranderen met de komst van steeds meer stedelingen.

Ontwikkelingen

- Alles gaat op alles lijken; karakteristieke verschillen verdwijnen. Onderscheid stadswijken – dorpswijken verdwijnt. Overal verschijnen ongeveer dezelfde winkelcentra met dezelfde samenstelling van het aanbod; bedrijventerreinen zijn overal ongeveer hetzelfde.
- De praktijk van afzonderlijke projecten, waarin voor het hogere schaalniveau weinig aandacht, laat staan opdrachtgeverschap, geregeld is, tiert welig. Daarin worden initiatieven op zichzelf staand ontwikkeld, en niet als onderdeel van een samenhangend geheel.
- Daardoor lopen differentiatie en de 'sense of place'- waar juist toenemende behoefte aan ontstaat – gevaar.

Ambitie

Brede waaier aan woon-, werk en mixmilieus: elk buurt, dorp en stad zijn eigen kleur.

- De karakteristieke verschillen in opbouw van de schillen van het stedelijk gebied worden gerespecteerd en versterkt.
- Diversiteit en onderscheidend vermogen van steden worden versterkt.
- de SER-ladder wordt gebruikt om sturing te geven aan het locatiebeleid voor wonen en werken. Herstructurering van bestaande woon- en werkmilieus staat daarbij voorop.
- De bereikbaarheid van stedelijke centra via stadsassen wordt versterkt.
- Bijzondere omgevingskwaliteiten (waterpartijen, stadsrand, singels) en bijzondere locaties (stationsgebieden, parken, voormalige industriële terreinen, erfgoed) worden benut en versterkt.
- Ingezet wordt op een breed voorzieningenpakket en gezonde, veilige en aantrekkelijke woon- en werkmilieus.
- Discontinuïteiten in de bebouwingsstructuur (inbreiden), in de stedenbouwkundige structuur (logica van het straten- en wegenpatroon, in de structuur van de openbare ruimte, voorkant, achterkant) en de groenstructuur (lanen, singels, parken) worden opgeheven.
- De kenmerken van de landschappelijke structuur en de ondergrond en de historische en archeologische waarden worden zoveel mogelijk gerespecteerd en voelbaar gemaakt.
- Hoogte-accenten vallen samen met 'zwaartepunten' in de stedelijke structuur (samenkomst hoofdroutes, kruispunten van diverse modaliteiten) en worden altijd op de kwaliteiten van de 'view of' en de 'view from' getest.
- Ondergronds ruimtegebruik voor diverse functies (infrastructuur, parkeergarages, buisleidingen, bioscoop) wordt ingezet om de bovengrondse ruimtelijke kwaliteit van de stedelijke laag te versterken.
- Karakteristieke en beschermde stads- en dorpsgezichten blijvenikbaar vanuit het omringende landschap
- Het verschil tussen dynamische en luwe gebieden schragen door het infrastructuur-netwerk
- Bij versterking van de hoofdinfrastructuur staat de bereikbaarheidskwaliteit centraal en wordt door middel van gebiedsontwikkeling nieuwe aansluiting gevonden op het onderliggend landschap en de koppeling gemaakt met andere gebiedsopgaven.
- Nieuwe (schakels in) infrastructuur is altijd een gebiedsopgave.
- Het fijnmazige netwerk van lokale en regionale wegen is en blijft kwaliteitsdrager. Waar nodig wordt het zorgvuldig aangepast aan het zwaarder gebruik (agrarisch verkeer en toegenomen woon-werkverkeer). De wegen voegen zich naar het landschap en worden zorgvuldig vormgegeven, mede gericht op versterking van de omgevingskwaliteiten.
- Aanwezige cultuurhistorisch waardevolle gebouwen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd. Het herbestemmen en aanpassen van deze gebouwen vormt een integraal onderdeel van stedelijke vernieuwingsprojecten.

3.1 Stedelijke laag • Historische centra, binnensteden en landstadjes



Eenheid



Overzicht historische centra, binnensteden en landstadjes

Kenmerken

Compacte bebouwingsstructuur, veelal binnen (voormalige) omwalling. Veel individuele karakterverschillen op korte afstand. Mix van functies. Concentraties van voorzieningen op gebied van detailhandel, horeca, cultuur, onderwijs, gezondheidszorg et cetera. Oude singels en parken refereren aan oude stadswallen. Het historisch patroon van straten en bebouwing vormt nog steeds de onderlegger van de oude centra. Streekgebonden variatie is er in o.a. Hanzesteden, de kernen van de Stedenband Twente en de landstadjes.

Openbare ruimte: straat, plein, markt
Hiërarchie: kerk, stadhuis, kazerne, herberg
Beeld: Dicht bebouwd. Gevarieerd stadsbeeld. Relatief fijnmazig web van straten.

Beelden

- Stadshart van Deventer
- Landstadje Ootmarsum
- Centrum van Zwolle
- Nieuwbouwproject in het hart van Oldenzaal
- Zuiderzeestadje Vollenhove



Ontwikkelingen

- Hoge dynamiek: verdichting en inbreiding.
- Centra worden autoluw
- Eigen karakteristiek staat onder druk
- Uniformering van het winkelaanbod, horeca en woningbouwsegment
- Kwaliteit van de openbare ruimte staat onder druk
- Transformaties leiden niet altijd tot kwaliteitsverbetering.

Ambitie

Vitale stads- en dorpscentra met een gevarieerd functioneel en ruimtelijk beeld. Eigen karakter van het centrum wordt weer opgezocht en versterkt. Archeologische en historische waarden worden zichtbaar gemaakt en ingezet bij gebiedsontwikkeling ter versterking van de eigen identiteit van gebieden. Aansluitingen met omliggende wijken vereisen precisie. Cultuurhistorische waardevolle en beeldbepalende gebouwen krijgen waar nodig nieuwe functies en economische dragers. Bijzondere condities (waterfront, stationsgebied) worden benut. Wonen boven winkels stimuleren door de verdiepingen boven winkels een woonfunctie te geven geeft een economische drager voor het behoud van waardevolle gebouwen en draagt bij aan de veiligheid. Toepassen van het 'shared space' concept, waarbij alle verkeerssoorten worden gemengd in één profiel zonder aparte banen voor de verschillende weggebruikers.

Sturing

Norm

- De historische centra, binnensteden en landstadjes dienen een beschermende bestemming krijgen, gericht op instandhouding van het bestaande, historische patroon van wegen en bebouwing.

Richting

- Als ontwikkelingen plaats vinden in historische centra, binnensteden en landstadjes, dan dragen deze bij aan behoud en versterking de mix van functies, het historisch gegroeide patroon van wegen en openbare ruimten en de leefbaarheid. Grote bouwopgaven, zoals in geval van herstructurering, inbreiding, intensivering van woon-, werk-, en voorzieningenmilieus worden zorgvuldig ingepast met respect voor de historie, het individuele karakter van de bebouwing en de leefbaarheid. De problematiek van verkeer en parkeren vraagt daarbij bijzondere aandacht.

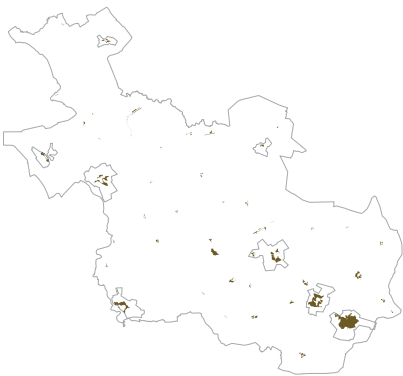
Inspiratie

- Nieuwe bebouwing is individueel en afwisselend; voegt zich in de structuur van de omgeving.
- Zorgvuldig reclamebeleid.

3.2 Stedelijke laag • Bebouwingsschil 1900 - 1955



Eenheid



Overzicht bebouwingsschil
1900 - 1955

Kenmerken

Gesloten stadsvorm (bouwblokken). Opdeelbaar in wijken met eigen karakter. Ordening op basis van individuele gronduitgifte en individueel opdrachtgeverschap.

Menging van wonen/ werken/voorzieningen, wel grootschaliger fabriekscomplexen naast woonwijken.

Uitzondering op het individuele karakter van de bebouwing in deze schil vormen de wijken op basis van de fabrieksdorp-/ tuindorp-principes; deze vormen een hechte stedenbouwkundige en architectonische eenheid op basis van collectieve principes. Kenmerkend is de aandacht voor architectonische details en verbijzondering van gebouwen op specifieke plekken als straathoeken.

Compacte stadswijken. Van elkaar gescheiden door doorgaande lanen, singels en stadsstraten. Ofwel kavelsgewijze verschillen en variatie (wijken ontstaan via individueel opdrachtgever-

schap) ofwel meer eenheid van architectuur en stedenbouwkundige compositie (tuindorpen).

De stadsassen doorkruisen deze bebouwingsschil veelal en vormen belangrijke verbindingssassen. Ook stationsomgevingen (§3.12) liggen vaak in deze schil.

Openbare ruimte: straat, plein, park, singel

Hiërarchie: oud lint van invalsweg, fabriekscomplex

Beeld: eenheid in verscheidenheid / herkenbaar en overzichtelijk stratenpatroon



Ontwikkelingen

- Werkfuncties dreigden te verdwijnen, mede onder druk van milieuwetgeving en schaalvergroting in de detailhandel, waardoor de vitaliteit afnam; tij lijkt te keren
- Het beeld van de 'verkeersmachine' (waarin rijdende en stilstaande auto's en bewegwijzering het beeld bepalen) wordt soms overheersend- verkeersstromen en parkeren worden beeldbepalend en bedreigen leefbaarheid
- Toenemende maatschappelijke waardering voor de bebouwing en -structuur van deze wijken leidt tot nieuwe particuliere initiatieven.

Voorbeelden

- Nieuw particulier opdrachtgeverschap in Roombeek in Enschede [supervisor Pi de Bruyn]
- Stedelijke inbreidingsproject in Vreewijk [Bakers architecten]
- Industrieel erfgoed op STORK terrein in Hengelo
- Cultuurcluster Het Roozendaal in Roombeek, Enschede [SeARCH architecten]

Ambitie

Doorontwikkeling van de compacte stadskwartieren met de 'gesloten' stadsform. Waar maar enigszins mogelijk functiemix. Veel ruimte en aandacht voor zorgvuldig individueel opdrachtgeverschap. Als daar vanuit de woonkwaliteit aanleiding toe is ligt er in delen van deze wijken een belangrijke herstructureringsopgave.

Sturing

Richting

- Als herstructurering, inbreiding en toevoeging van bebouwing plaats vinden in de gemengde stadswijken van de bebouwingsschil 1900 - 1955, dan dient deze bij te dragen aan behoud, versterking en vernieuwing van de individuele bebouwing met een eigen karakter en uitstraling en zich tegelijkertijd in maat, schaal en ritme te voegen naar de omliggende bebouwing. Behoud en herbestemming van industrieel erfgoed en handhaven en stimuleren van de mix van functies vormt integraal onderdeel van de planontwikkeling en exploitatie binnen de herstructureringsopgave. Regie op basis van een goed stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen biedt vrijheid voor individueel opdrachtgeverschap.
- Als herstructurering plaats vindt in de tuindorpen, dan dient de vernieuwde/ nieuwe bebouwing zich te voegen in de structuur van het geheel van bebouwde massa en groenstructuur. Het is een collectieve opgave, gericht op behoud van eenheid en eenduidigheid, met oog voor de details.

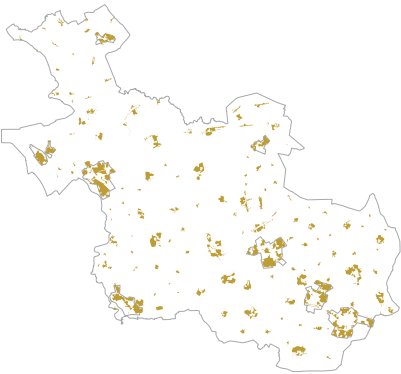
Inspiratie

- hergebruik / reanimatie industrieel en religieus erfgoed.

3.3 Stedelijke laag • Woonwijken 1955 - nu



Eenheid



Overzicht woonwijken 1955 - nu

Beelden links en rechts: Herstructureringsplan voor de wijk Holtenbroek in Zwolle [Zwarte Hond architecten] [foto's van de wijk: Jeanine de Boer, Bert Treep]

Kenmerken

Opbouw op basis van buurten met een homogeen bebouwingskarakter: buurten met eengezinswoningen, flatwijken, villa's. Planmatige ordening op basis van een collectief idee en grotere bouwstromen. Functies (wonen, werken, voorzieningencentra) uiteengelegd. Er is sprake van een tijdsgebonden verkavelingsstructuur op basis van verschillende ordeningsprincipes. Lokaal zijn kleine eenheden die afwijken van het systeem, zoals 'goudkustjes' aan de rand van de wijk. Steeds is sprake van een afgeronde eenheid met duidelijke in- en uitgangen en kunst in de openbare ruimte. Er is aandacht voor de aansluiting op de binnenstad, zelden op aansluiting op het buitengebied.

De wederopbouwijken worden vaak gekenmerkt door een repeterende stempelstructuur in de bouwblokken, de ruime opzet van de groene ruimte en aandacht voor details zoals deuroplijstingen pergola's boven de entrees, siermetselwerk e.d. Nieuwbouwwijkjes bij kleinere plaatsen kennen niet altijd afgeronde eenheden,

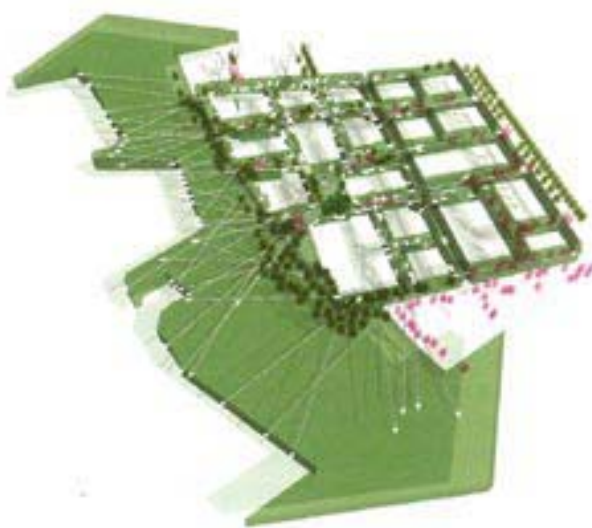
omdat de bouwopgave daarvoor te klein was. Vaak is er een klein wijkje aangeplakt aan de oudere bebouwingsstructuur, zonder relatie met de oorspronkelijke structuur of het landschap.

Openbare ruimte: 'stromende ruimte': straat, plein, park, groenstrook, groenzone

Hiërarchie: hoogbouw, aansluitingen op de snelweg of ringweg

Typen: de naoorlogse 'stempel'-wijken, waar een bepaalde bebouwingseenheid (blok galerijflats, flatgebouw) werd herhaald. Daarnaast de wijken met eengezinswoningen van later datum, zoals hoven en woonerven, VINEX-wijken, Delftse school, etc.

Beeld: grote mate van uniformiteit en collectiviteit of juist extreme mate van variatie. Vaak herkenbare relictten van het oude cultuurlandschap opgenomen in de wijk.



Ontwikkelingen

- Eenzijdigheid van de eigendomssituatie en de bevolkingsopbouw is in bepaalde wijken aan de orde. Daardoor ligt er een rangorde in kwaliteit(sbeleid) en stigmatisering op de loer.
- Kwaliteit van de woning voldoet niet meer aan hedendaagse kwaliteitseisen.
- Gebrekkig beheer en onderhoud van de (soms ruim opgezette) openbare ruimte.
- Herstructurering en verdichting van de naoorlogse woonwijken; daarbij komt soms de verankering aan het grote schaalniveau (stedelijke structuur en stedenbouwkundige eenheid van de wijk) in het gedrang.
- Centrale wijkfuncties (winkelcentra, kerkgebouwen) verdwijnen. De bijbehorende bebouwing heeft vaak een centrale identiteitspalende plek in de wijk, maar dreigt door functieverlies te verdwijnen.

Ambitie

De wijken van na de oorlog behouden hun eigen karakter. Ook al neemt het bebouwd oppervlak in de wijken door meer grondgebonden woningen toe, er blijft collectieve ruimte tussen de bouwblokken. Markante gebouwen zoals leegkomende kerken en winkelstrips worden waar mogelijk behouden door ze een nieuwe functie te geven. In de wijken van de jaren '70 en '80 vereisen de kwaliteit van de buitenruimte de parkeeroplossingen bijzondere aandacht. Herkennen en benutten naoorlogs cultureel erfgoed (Programma Na-Oorlogs Bouwen in Overijssel, NOBO). Herstructurering naoorlogse wijken als belangrijke opgave voor vitale steden.

Sturing

Richting

- Als ontwikkelingen plaats vinden de naoorlogse woonwijken, dan dient nieuwe bebouwing zich te voegen in de aard, maat en het karakter van het grotere geheel (patroon van o.a. wooneenheden en parken), maar is als onderdeel daarvan wel herkenbaar. De bebouwing en de buitenruimte worden in aard en gebruik gedifferentieerd en afgestemd op huidige wensen ten aanzien van gebruik en verschijningsvorm. De hoofdstructuur van de wijken (parken, hoofdroutes, groenstructuur) wordt verduidelijkt. De groenstructuur is onderdeel van het wijkontwerp.

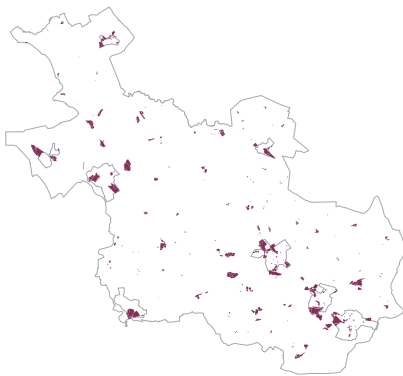
Inspiratie

- Nieuwe functies voor markante gebouwen zoals leegkomende kerken dragen bij aan behoud van het karakter van de van de wijk.
- Herstructurering van de wijk borduurt voort op de bestaande kwaliteiten van de bebouwing en het stedenbouwkundig ontwerp en op de natuurlijke laag en die van het agrarisch cultuurlandschap door b.v. sloten- en beplantingspatronen te benutten.

3.4 Stedelijke laag • Bedrijventerreinen 1955 - nu



Eenheid



Overzicht bedrijventerreinen
1955 - nu

Kenmerken

Monofunctioneel werkgebied met krappe openbare ruimte en georganiseerd op basis van uitgegeven kavels aan bedrijven, ingericht en bebouwd op basis van een beperkte set aan kwaliteitsregels. Onderscheid in industriegebieden, meubelboulevards, kantorenparken en gemengde bedrijventerreinen. Volledig gericht op autobereikbaarheid en veelal hermetisch van karakter. Ligen los van woonwijken en het buitengebied.

Hiërarchie: meestal geen, soms hoofdas.

Beeld: Bedrijfspanen, hallen, parkeer- en opslag ruimtes aan een willekeurig netwerk van verkeerslijnen. Kantoorcomplexen. Industriegebieden met individueel te onderscheiden functionele fabrieken. Showrooms op zichtlocaties. Veel verschillen in uitstraling en ambitieniveau per terrein. 'No nonsense' karakter.

Foto: Grootchalig nieuw bedrijventerrein Hessenpoort aan de noordkant van Zwolle

Voorbeelden: Een brede range aan werkmilieus: van hoge tot lage dichtheid, van herstructurering tot nieuw, mixen van werk, met wonen, landschap, volkstuinen, recreatieve routes, waterberging, natuurontwikkeling, energiekringlopen, etc.

- Kantorenpark en volkstuincomplex, Papendorp in Utrecht
- Compacte werkmilieus in de landschappelijke stadsrand [H+N+S]
- Herstructurering bestaand bedrijventerrein in Rijssen, nieuwe mix van werken, wonen, sport [MUST]
- Vanzelfsprekend werken in het landelijke lint van Vasse



Ontwikkelingen

- Gebrekkig onderhoud, leegstand op de uitgegeven kavels.
- Gebrekkig onderhoud en beheer van de openbare ruimte.
- Niet per se op bedrijventerrein horende functies (moskee, disco, evenementenhal) doen hun intrede.
- Toename woon- werklocaties.

Ambitie

Vitale werklocaties. Een vernieuwings- en herstructureringsproces van bedrijventerreinen op gang brengen waardoor:

- de interne structuur verbeterd; een multifunctionele route er doorheen kan het hermetische karakter opheffen.
- de aansluiting op het landschap en de omliggende wijken verbeterd.
- verdichting en intensivering van grondgebruik plaats vindt.
- de kwaliteit van de buitenruimte en de architectuur verbeterd en meer samenhang krijgt.
- opwaardering van het beeld en verbetering levensvatbaarheid plaats vindt.
- eventuele culturele / historische waarden worden benut.

Sturing

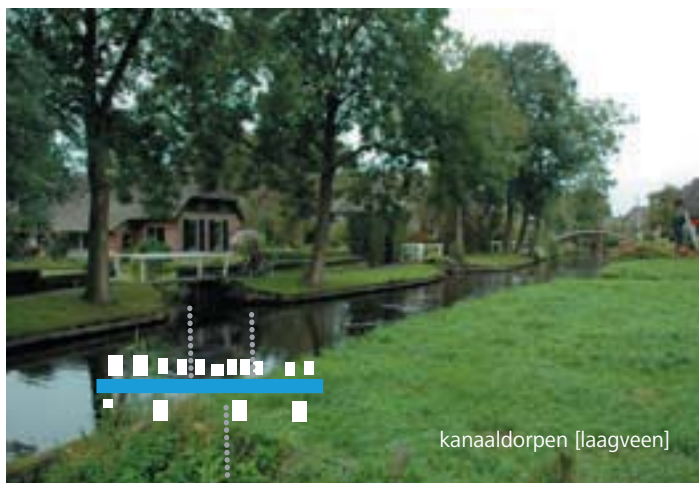
Richting

- Als ontwikkelingen plaats vinden op of rond bedrijventerreinen, dan dragen deze bij aan versterking van het vitale karakter en de kwaliteit van de huidige bedrijventerreinen, aan het verbinden van het terrein met de omgeving en aan versterking van de profilering gericht op onderlinge differentiatie, met respect voor het verstedelijkingspatroon. Afgeschreven bebouwing wordt opgeknapt, leegstand wordt aangepakt en de openbare ruimte krijgt een facelift. Actieve kwaliteitsborging via beheer van bebouwing, uitgegeven (parkeer- en opslag-) terreinen en openbare ruimte. Benutten bestaande cultuurhistorische en architectonische kwaliteiten op bedrijventerreinen.
- Toepassen PDV/GDV- beleid, parkmanagement (energie, parkeren, water, groen).



Voorbeeld: Bedrijventerrein als industriële ecologie: logistiek, ecologie, energie en productieprocessen grijpen in Venlo in elkaar [bron: Urban Affairs]

3.5 Stedelijke laag • Dorpen en buurtschappen



kanaaldorpen [laagveen]



kanaaldorpen [veenkoloniaal]

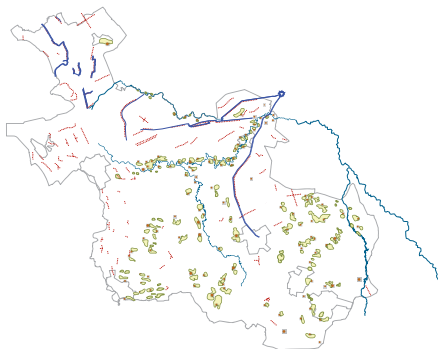


wegdorpen [dijkclint]



esdorpen [flankesdorp]

Eenheid



Overzicht dorpen en buurtschappen

Kenmerken

Dorpen en buurtschappen maken van oorsprong deel uit van de agrarische cultuurlandschappen. Vanuit hier werden de omliggende agrarische gronden ontgonnen en daarna vaak eeuwenlang bewerkt. Door de verschillende condities van de ondergrond en de natuurlijke omgeving, ontstond een palet aan dorpen, ieder met hun eigen kenmerken, karakter en kwaliteiten.

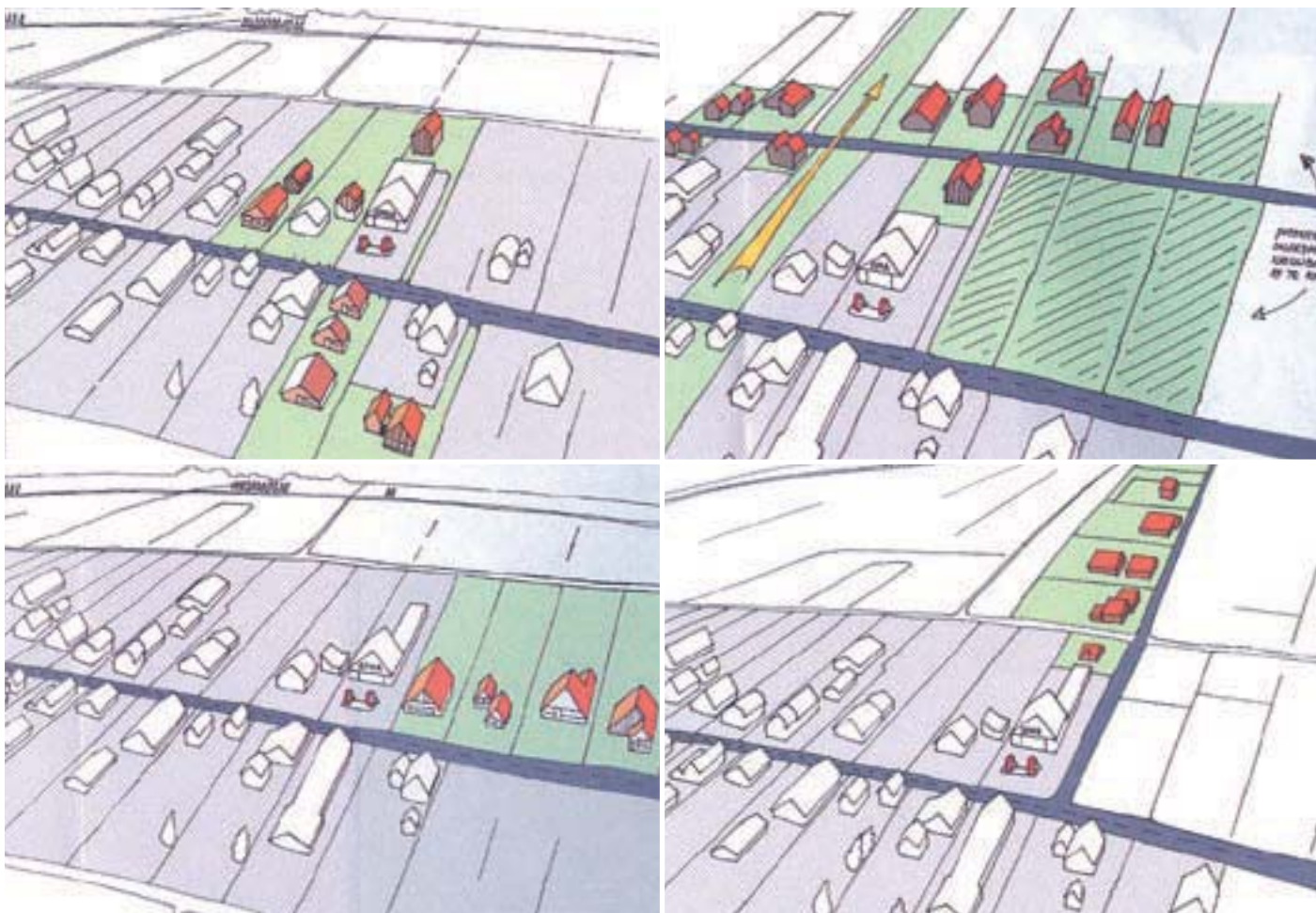
Foto's: verschillende dorpstypen

Kanaaldorpen: Ontstaan als de verdichtende ontginningsbasis van de aangrenzende veengebieden. Kanaal of wetering is drager van de belangrijkste bebouwing, functies en infrastructuur

Esdorpen: Basis van het essenland-schap; vanuit de geclusterde hoeven werden de essen opgebouwd en gecultiveerd.

Vrije, informele groepering van hoeven, huizen en voorzieningen in de flank van de es. Open structuur van bebouwing en openbare ruimte.

Wegdorpen: Verdichte bebouwingslinten langs de wegen; formele voorkant van het aan de openbare ruimte, informele achterkant van het lint aan de gebruikersruimte. Ook de dijkdorpen horen bij dit type. De centrale weg als drager van de belangrijke gebouwen, functies en als de belangrijkste openbare ruimte



Ontwikkelingen

De sterke binding tussen dorp en omliggende gronden is de laatste decennia sterk afgenomen. Veel verbindende structuren, functies, routes beplantingen etc zijn verloren gegaan.

Dorpsuitbreidingen hebben ook een andere gedaante gekregen; namelijk die van kleine en grote woonwijken, met een intern gerichte structuur en een grote mate van gelijkvormigheid.

Kanaaldorpen: oriëntatie op kanaal vermindert en nieuwe wijkjes en wegenstructuur verdoezelen de lineaire hoofdopzet.

Esdorpen: stramien van groepering van de bebouwing rond de es in de flank wordt verlaten.

Wegdorpen: door het toevoegen van nieuwe bebouwing wordt de functie van de centrale weg als drager van de bebouwde structuur en de openbare ruimte verminderd.

Ambitie

Toepassing van de SER-ladder en toepassen concentratiebeleid staat voorop. Daarbinnen is ruimte voor bescheiden dorpsontwikkeling gericht op versterking van kwaliteit en instandhouding leefbaarheid.

Het bontgekleurde palet aan dorpen, kernen en gehuchten van Overijssel blijft gevarieerd. Elke kern ontwikkelt zijn eigen identiteit. Dorpen vernieuwen en breiden uit op basis van hun karakteristieke structuur en ligging aan het landschap. Bereikbaarheid en voorzieningen-niveau zijn belangrijke kwaliteitsaspecten. Zorgvoorzieningen bieden kansen.

Voorbeeld: In de handreiking dorps-eigen uitbreiden van projectbureau Bel-védère wordt het dorps-eigene getypeerd op drie schaalniveau's: het landschap, het dorp en de individuele korrels. Op schaal van het landschap worden verschillende uitbreidingsprincipes aange-reikt als inbreiden, dorpsstructuren ver-lengen, structuren verdubbelen, nieuwe structuren maken [bron: Dorp +]

Sturing

Richting

- Als ontwikkelingen plaats vinden in de kanaaldorpen, dan dragen deze bij aan behoud en versterking van de oriëntatie op kanaal als dragende structuur van de functies, de bebouwing en de openbare ruimte.
- Als ontwikkelingen plaats vinden in de esdorpen, dan dienen de verdichtings-mogelijkheden in de flank van de es te worden benut en het kenmerkende dorps-silhouet met kerktoren en beeld-bepalende agrarische gebouwen behou-den te blijven. De informele groepering van bebouwing wordt voortgezet.
- Als ontwikkelingen plaats vinden in de weg- en dijkdorpen, dan dragen deze bij aan behoud en versterking van de hiër-archie in de dorpsstructuur met de cen-trale weg (en dijk) als drager, door nieu-we bebouwing, functietoevoeging, ont-sluitingsstructuur en inrichting.

Inspiratie

- In kanaaldorpen kunnen gedempte vaarten weer open gemaakt worden.

3.6 Stedelijke laag • Verspreide bebouwing



groot agrarisch erf

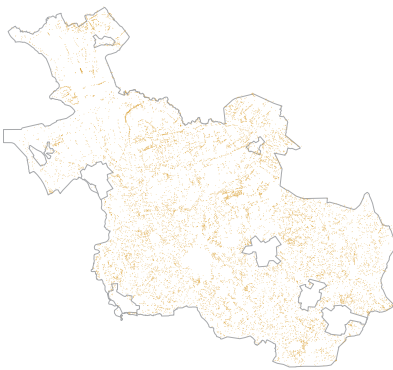


burgererf met paardeweide, hagen en tuin



groot melkveehouderij bedrijf, goed ingepast

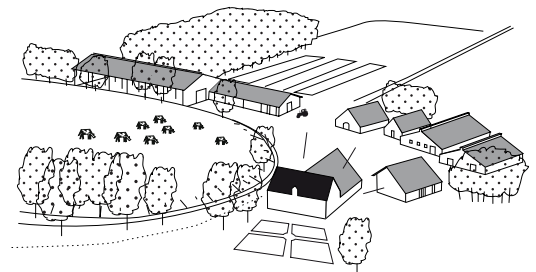
Eenheid



Overzicht verspreide bebouwing in het buitengebied

Kenmerken

De agrarische erven hebben van oudsher een hele sterke binding met het landschap. Vanuit het erf werden de omliggende gronden in cultuur gebracht en vervolgens eeuwenlang bewerkt. Elke boer deed dit naar eigen inzicht en afgestemd op de plaatselijke omstandigheden, maar wel volgens de wetmatigheden van het toenmalig landbouwsysteem. Door deze 'eenheid in handelen' ontstonden er samenhangende landschappen, die nu nog steeds herkenbaar zijn: essen- en kampenlandschappen, broek- en heideontginningen, veenlandschappen, droogmakerijen, etc.. Bijzonder is dat elk landschap zijn eigen erftype heeft: de opbouw van erf, erfbebouwing, erfbeplantingen en relaties met de omliggende gronden zijn specifiek voor het betreffende landschapstype, alsof in het erf de genen van het landschap besloten liggen. Naast erven kent het buitengebied losliggende 'gewone' burgerwoningen met veelal een eigen, individueel karakter en eigen verhaal van ontstaan.



Voorbeeld: inpassing van uitbreiding grootschalig melkveehouderij bedrijf



Voorbeelden: Nieuwe stallen met architectonische kwaliteit

- Zwitserland, architect: Juan et Fuche
- Grote paardenstoeterij, Putten



*Er zullen steeds meer grote agrarische erven vrijkomen. Zij hebben de potentie uit te groeien tot unieke woon/werk/ recreati-
emileus*



Erftransformaties leiden nu vaak tot krimp van erven..



alleen meer bouwruimte geven, kan leiden tot gemaksucht: er zal worden gebouwd zoals overal gebouwd wordt...



*Pleidooi: ontwikkeling van
kloeke erfensembles die voortbouwen op de
kwaliteiten van de boerenerven..*



*waarbij de verruimde bouw mogelijkheden
worden gekoppeld aan landschappelijke
investerings, zoals landschapselementen
en toegankelijkheid.*



*Hiervan kunnen ook de landbouw en andere
functies profiteren.*

Ontwikkelingen

Bij de transformatie van de erven vervalt vaak de vanzelfsprekende samenhang tussen erf en landschap. Daarbij heeft de oorspronkelijke 'eenheid in handelen', waarbij iedereen ongeveer hetzelfde deed, plaats gemaakt voor 'diversiteit in handelen': iedereen doet op zijn erf zijn eigen 'ding'. De erven gaan daardoor binnen de landschappelijke eenheid steeds meer van elkaar verschillen. Nieuwe functies bepalen het aanzicht: of een erf in agrarisch gebruik is (grote stallen, werklijnen naar het landschap), er een aannemer of autobedrijf zit (kaal erf met een grote plaat verharding er omheen) of dat het bijvoorbeeld een woonerf is geworden (kleine erf, dicht in de beplantingen en een paardenweide) is buiten - en op luchtfoto's - heel goed te zien.

Ambitie

De ambitie is Levende erven! Opnieuw verbonden met het landschap, gaan de erven een serieus te verkennen alternatief woon/werkmilieu vormen. De erven die vrijkomen worden steeds groter, met zoveel bebouwing en opstallen dat ze voor individuele burgers vaak te groot zullen zijn. Sloop van de stallen is in bepaalde situaties een optie, maar soms worden de erven hierdoor zo klein dat ze als het ware verdampen. Deze robuuste erfensembles kunnen door het bieden van ruimte voor extra (vervangende) bebouwing een alternatief bieden voor - een deel van - de woningbouw en bedrijvenopgave elders, mits dit bijdraagt aan de lokale / regionale sociaal-economische ontwikkeling. Door voort te bouwen op de karakteristieken en kwaliteiten van de vaak eeuwenoude erven, ligt hier een kans om unieke, echt Overijsselse woon/werk-, recreatie- en zorgmilieus te ontwikkelen: sterk verbonden met de historie, het omliggende landschap en met veel ruimte voor individuele invulling en expressie. Cultuurhistorisch waardevolle bebouwing wordt als identiteitsdrager van erftransformaties benut. Gebiedsgewijze aanpak van herstel erven en bebouwing volgens het 'Streek eigen huis en erf' concept

Sturing

Norm

- In het buitengebied worden geen nieuwe woonerven ontwikkeld, tenzij dit na toepassing van de criteria voor zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik noodzakelijk is voor het in stand houden of verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.
- In het buitengebied worden geen nieuwe landbouwen ontwikkeld, tenzij dit noodzakelijk is vanwege het ontbreken van ontwikkelingsmogelijkheden op de bestaande locatie al dan niet als gevolg van de realisering publieke belangen. Nieuwe landbouwen dragen bij aan de ruimtelijke kwaliteit op de nieuwe vestigingsplaats.

Richting

- Als ontwikkelingen plaats vinden op erven, dan dragen deze bij aan behoud en versterking van de kenmerkende erfstructuur en volumematen, blijft er een duidelijk onderscheid voorkant- achterkant en vindt koppeling van het erf aan landschap plaats. Toegankelijkheid wordt erdoor verbeterd.

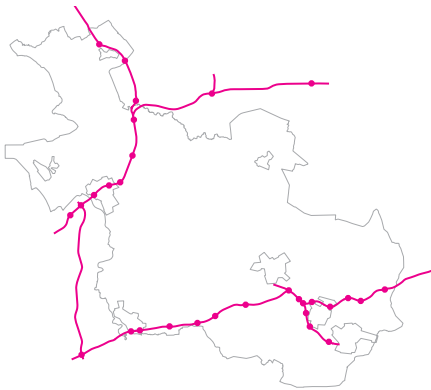
Inspiratie

- Re-animatie agrarisch erfgoed wordt verder gestimuleerd.
- Kwaliteitsbewaking van de transformatie van erven bij voorbeeld via een 'ervenconsulent'.

3.7 Stedelijke laag • Autosnelwegen



Eenheid



Overzicht autosnelwegen

Kenmerken

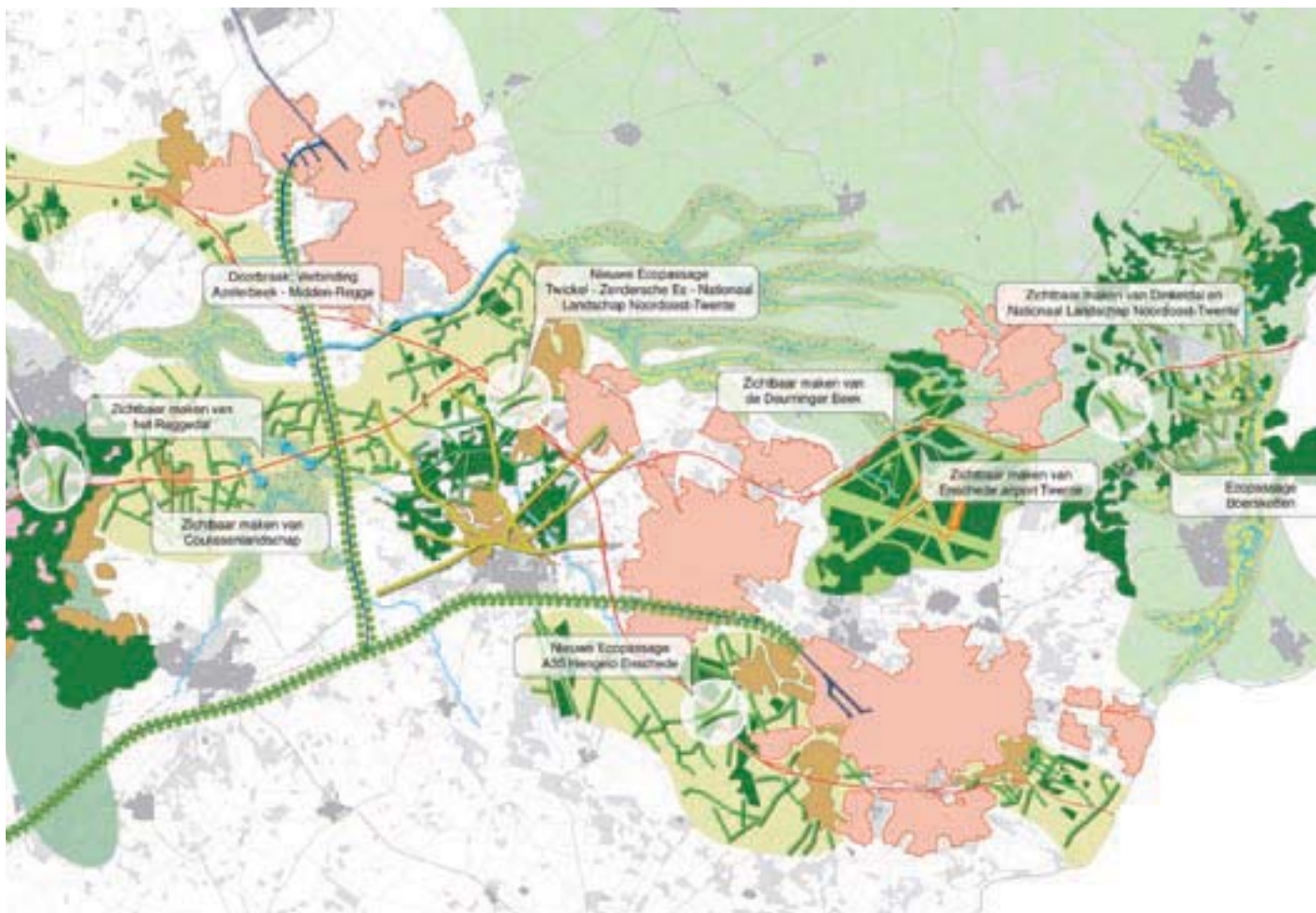
Grote doorgaande hoofdinfrastructuur, relatief 'los' van de landschappelijke setting. 120 km/uur is de norm. Deels geënt op vroegere interlokale wegen, deels bestaand uit nieuwe schakels. Draggers van en aanleiding voor dynamiek in de vorm van stedelijke ontwikkeling (bedrijven) bij op- en afritten.

Beeld: Grootchalige lineaire structuren met veel uitstraling en impact. Zowel de blik vanaf, als de aanblik van de snelweg zijn gezichtsbepalend. Afwisseling van stedelijke en landschappelijke panorama's. Knooppunten en afslagen.

Functie: internationale, nationale en regionale verkeersfunctie

Tracering: eigenstandige tracering

Beeld: De A1 door de stuwwal van Rijssen [foto: Provincie Overijssel]



Ontwikkelingen

- Steeds drukker en voller snelwegen-net; meest intensief gebruikte openbare ruimte van de provincie.
- Dichtslibben van de panorama's.
- Maatschappelijke behoefte aan kwaliteit van het snelweglandschap groeit.
- Toename geluidsschermen.

Voorbeeld: zichtbaarheid van het landschap, uit routevisie A1/A35 Twente, VISTA landschapsarchitectuur en stedenbouw

Ambitie

Het bereikbaarheidsprofiel staat centraal en bepaalt het tracé van de weg. Autosnelwegen zijn onderdeel van de hoofdinfrastructuur; het zijn druk gebruikte openbare ruimten en dienen aantrekkelijk te zijn ingericht.

De snelweg en het snelweglandschap als compositie krijgen bijzondere aandacht. De inrichting en de vormgeving van de snelweg zijn afgestemd op de aanliggende landschap- en stadstypen. De snelwegbeleving wordt een mooie sequentie van Overijsselse impressies. Ontwikkelingen aan de snelweg zijn altijd gebiedsopgaven.

Verhoging van de externe veiligheid, beperking van de lichtemissie in donkere gebieden en reductie van de geluidsbelasting horen daar bij.

Verknoping met andere modaliteiten en het onderliggend wegennet vraagt specifieke aandacht.

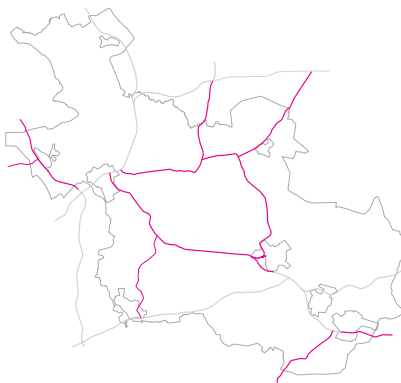
Sturing

Richting

- Als ontwikkelingen plaats vinden in de directe omgeving van een autosnelweg, dan dragen deze bij aan integrale verbetering van bereikbaarheid, behoud en versterking van afwisselende en herkenbare panorama's, (hernieuwde) versterking van de aansluiting tussen snelweg en omgeving en opheffen van barrières voor water, mens, plant en dier. Daartoe worden acceleratiegebieden (verder ontwikkeling van stedelijke functies waar snelweg en stedelijk gebied elkaar raken) en consolidatiegebieden, waar de snelweg het landschap doorsnijdt, aangewezen door de provincie. Daarbij worden de gebieden waar vanaf de snelweg royaal het landschap kan worden ervaren, vastgelegd. Het panorama op Deventer vanaf de A1 is zo'n panorama. Tevens kan de provincie langs snelwegen stedelijke panorama's aanwijzen.



Eenheid



Overzicht autowegen

Kenmerken

De autowegen zijn onderdeel van de hoofdinfrastructuur. Ze vormen het verbindende regionale netwerk, vaak ontstaan door opwaardering, verbreding en stroomlijning van de oude infrastructuurlijnen van het landschap. Aanvankelijk met heldere oriëntatie: van stad naar stad en dorp naar dorp. Gescheiden banen: voor elk type gebruiker één, b.v. ventwegen en fietspaden

functie: doorgaande wegen ingericht op een vlotte doorstroming

tracering: eigenstandige tracering los van het lokale netwerk

karakter: de parkways van de provincie

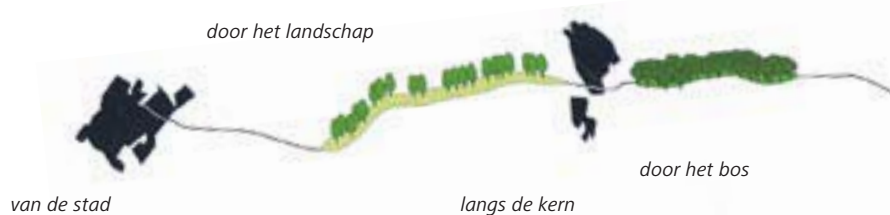
Beelden: Autoweg als 'parkways' met eigen landschappelijke tracering, los van het lokale netwerk, maar steeds met nieuwe zichten, ervaringen en panorama's. Het zijn de lijnen waarvandaan grote groepen mensen dagelijks de kwaliteiten van de provincie kunnen ervaren.

Foto links

huidige autoweg

Foto rechts

Merritt parkway Route 15, Connecticut





Ontwikkelingen

- Aanleg van rondwegen en rotondes als oplossingen voor het doorstromings- en veiligheidsvraagstuk.
- Technische oplossingen zijn dominant; integraliteit van de opgave wordt soms uit het oog verloren.
- Bij de aanleg van nieuwe autowegen en aanpassingen is vaak een strategie van 'vermijden' gehanteerd: de weg loopt van 'dwangpunt' naar dwangpunt. Dat levert niet altijd mooie wegen op.

Ambitie

De bereikbaarheidskwaliteit is leidend en vraagt aanpassingen aan de infrastructuur (waar mogelijk opwaardering naar 100 km/uur). De autoweg loopt in een 'soepel' tracé over en door het landschap. De doorkruiste landschappen krijgen een duidelijk gezicht naar de weg. De 'parkway' is een goede referentie. Aanpassingen zijn altijd een gebiedsopgave. Oplossingen met rotondes worden vermeden. Herkennen van de ruimtelijke kwaliteitsopgave van weg en omgeving bij nieuwe tracering gaat vooraf aan planontwikkeling.

Sturing

Richting

- Als ontwikkelingen plaats vinden in de directe omgeving van de autoweg, dan betreft het altijd een integrale gebiedsopgave waarbinnen alle ter plaatse relevante opgaven worden betrokken en vindt zodanige tracering van nieuwe of aangepaste wegen plaats, dat de kwaliteiten van het landschap en de steden/dorpen optimaal tot hun recht komen. Landschappelijke verschillen worden uitgebuit in plaats van genivelleerd. Nieuwe of vernieuwde autowegen vormen een aantrekkelijke landschappelijke structuur van (water) passages, groene kamers, lanen.
- Nieuwe (rand en rond)wegen oppakken als een opgave voor integrale gebiedsontwikkeling, dwz niet alleen aandacht voor inpassing, maar ook wat de weg kan betekenen voor gebiedsontwikkeling: landbouw, eventuele uitbreidingen van stad of dorp, recreatie, etc. Extra aandacht vragen de in- en uitgangen van kernen.
- Doorsnijdingen van kwetsbare gebieden vragen extra aandacht t.a.v. vormgeving en maatregelen ter compensatie van de barrièrewerking of kwaliteitsaantasting.

over de heide

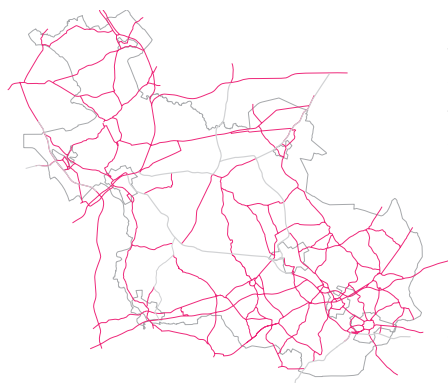


en verder...

3.9 Stedelijke laag • Gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen



Eenheid



Overzicht gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen

Kenmerken

Het lokale netwerk van 80 en 60 km/uur wegen. Volgt de patronen in het landschap. Vaak met bomenrijen 'gestof-feerd' tot lanen. Overijssel kent een schat aan typische laanprofielen, van de Sallandse, de Twentse tot de lange rechte veenkoloniale lanen. De lokale weg vertelt waar je bent, doordat hij de kleur aanneemt van de omgeving. Het is de weg van de mix: alle gebruikers in één profiel. De overgang publiek-privaat (naar het erf) is informeel.

functie: lokaal, iedereen gebruikt dezelfde weg: auto's, fietsers, aanwonenden

tracering: wegen zijn deel van het landschap

karakter: de weg als publieke ruimte

foto's: mooie gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen





Ontwikkelingen

- Door het drukke gebruik, ook door zwaar verkeer, worden de oorspronkelijke profielen kapot gereden.
- Hierdoor raken de laanstructuren versleten. Wegverbredingen en rotondes snoepen delen van de laanstructuren weg zonder dat er iets voor in de plaats komt.
- Door het toevoegen van rotondes en door bewegwijzering wordt de lokale weg steeds formeler, de gebruikersmix staat hiermee onder druk.

Ambitie

Het lokale wegenpatroon blijft zich voegen in de structuur van stad, dorp en landschap. Het blijft de weg van de mix van gebruikers. Heldere keuzen maken is geboden: of een weg schaalt op en wordt een autoweg, of hij blijft lokaal en van het landschap. De Overijsselse lanen worden opnieuw uitgevonden. Bij ruimtelijke ontwikkelingen aan of nabij de Twentse, Sallandse of veenkoloniale lanen worden deze waar nodig hersteld. Nieuwe schakels in of verbeteringen van bestaande lokale wegen worden in deze gebieden als laan uitgevoerd. Bij aanpassingen van de wegen staat de goede relatie tussen weg, landschap, kernen en erven centraal. Er zijn duidelijke in- en uitgangen van kernen.

Sturing

Richting

- Bij herprofilering van lokale wegen en bij nieuwe aanleg is zorgvuldige inpassing van het profiel in de omgeving een vereiste.
- De weg voegt zich in het landschap en draagt bij aan accentuering van de kwaliteiten van het landschap.
- Aandacht voor de mix van verkeerssoorten hoort daar bij.

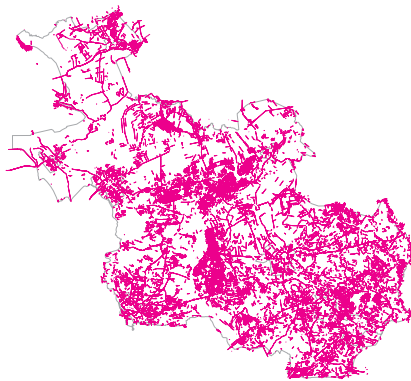
Inspiratie

- het concept 'shared space' (één verhard oppervlak zonder aparte stoepen, fietspaden en rijbanen; zonder allerlei bewegwijzering) kan op meerdere plekken worden toegepast als alternatief.

3.10 Stedelijke laag • Informele trage netwerk



Eenheid



Overzicht van de zandpaden en fietspaden als onderdeel van het informele trage netwerk

Kenmerken

Het 'langzame' netwerk (wandelpaden, fietspaden, ruitersporen, vaarroutes) van de provincie, dat delen van het agrarisch cultuurlandschap en het natuurlijke landschap toegankelijk en ervaarbaar maakt. De oude zandwegen en paden vormen het basisstramien. Van oudsher verbonden deze routes vaak de kernen met het ommeland en met elkaar. Zo vormde het dorpsplein, de dorpsstaat, de weg naar buiten en uiteindelijk de zandpaden door de velden, een samenhangend netwerk. Maaswijdte is sterk afhankelijk van het type landschap. Doordat bepaalde schakels in dit netwerk in de loop van de tijd zijn verdwenen (ruilverkaveling, individuele ingrepen door particuliere grondeigenaren) is er sprake van discontinuïteit. Opkomst van gemarkeerde wandel- en fietsroutes en doorgaande lange afstandroutes voor fietsers en wandelaars.

functie: landbouwontsluiting, langzaamverkeer, recreatie en verbindingen voor dieren

Onderdelen van het langzame netwerk zijn opgenomen in de grotere provinciale ruiters-, fiets-, wandel- en vaarroutes (grandes randonnées).

tracering: deel van de landschappelijke structuren

karakter: informeel en landschappelijk

Foto: zandpad vanuit het dorp, langs de volkstuinen, over de es, over de erven, naar buiten

Foto's rechts: te voet, te fiets en te paard door het landschap

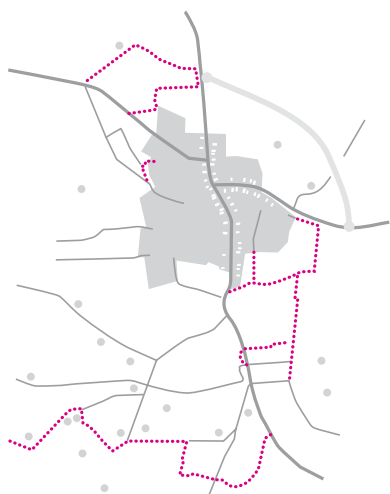
Voorbeeld: ommetjesproject Heeten [uit: Landschap Overijssel op de Kaart]





Ontwikkelingen

- Paden verdwijnen door dat woonwijken/bedrijventerreinen het landschap in schuiven. Of doordat (snel)wegen barrières vormen en spoorwegovergangen worden afgesloten. Of door aaneenvoeging van agrarische percelen.
- Anderzijds neemt de vraag naar een beleefbaar en toegankelijk natuur- en agrarisch cultuurlandschap, en daarmee naar verdichting en completering van het padennetwerk steeds toe.



Ambitie

Verschuiving in het verplaatsingsgedrag van auto naar fiets. Opheffen van de discontinuïteiten in het padennetwerk. Een schaalniveau hoger: het fiets- en wandelpadennetwerk wordt op niveau van de regio geïntegreerd tot een compleet systeem. Zo kan je bij voorbeeld heel Salland doorkruisen zonder een etappe via een verharde weg. Op deze manier ontstaat er een comfortabel alternatief netwerk om met de fiets naar school, naar het dorp en naar het station te komen. Verbinden van kernen met het buitengebied, ommetjes, gericht op het beleefbaar maken van de directe leefomgeving en het landschap. Verknopen aan overstapplaatsen aan de hoofd- en lokale infrastructuur. De ligging en de dichtheid van het netwerk worden ingezet om de intensiteit van het gebruik te sturen. Erfgoed langs het informele trage netwerk wordt benut om de toeristische aantrekkelijkheid van gebieden te vergroten.

Sturing

Norm

- De informele routes en routenetwerken dienen in beeld gebracht te worden en een beschermende bestemming te krijgen, gericht op instandhouding van de continuïteit van deze routes (vaarwegen, kleine paadjes, zandpaden, kerkepaden, fiets- en wandelpaden en -routes, etc).
- Bij ruimtelijke ontwikkelingen nabij doorgaande zandwegen, wandel- en fietsroutes worden discontinuïteiten in het netwerk van paden en vaarroutes vermeden of teniet gedaan.

Richting

- Als ontwikkelingen plaats vinden in de gebieden die in de directe invloedssfeer van stad en dorp liggen (b.v. bedrijventerreinen, woonwijken), dan dienen deze ontwikkelingen bij te dragen aan behoud en verkleining van de maaswijdte van het padennetwerk. Nieuwe mogelijkheden voor comfortabele lange afstands wandel- en fietsroutes worden benut.

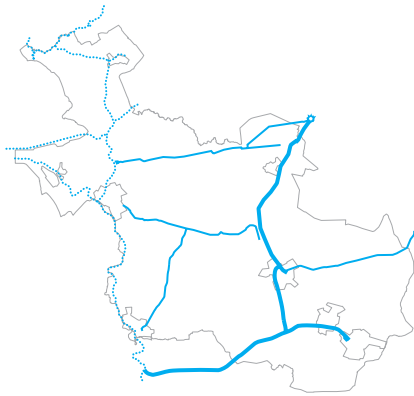
Inspiratie

- Langs informele routes worden de aardkundige, archeologische en cultuurhistorische waarden zichtbaar en kenbaar gemaakt.

3.11 Stedelijke laag • Kanalen en vaarten



Eenheid



Overzicht kanalen en vaarten

Kenmerken

Gegraven vaarverbindingen en ontwateringkanalen.

Vormen nu lineaire landschappelijke structuren, doordat ze vaak opgedikt zijn met stevige bomenrijen langs de oevers. Bruggen, oevers, kaden, parallelwegen brengen vaak eenheid, doordat ze in eenzelfde handschrift zijn ontworpen en uitgevoerd.

Watererfgoed / bebouwing hoort bij het kanaal.

Twee typen: ontginningskanalen en industriële kanalen, ieder met eigen afmetingen en schaal.

functie: transport, recreatievaart, watersysteem

tracering: eigenstandig

karakter: monumentaal

Foto boven

- kanaal Zutphen-Enschede, sluis bij Delden

Foto's rechts

- Monumentale hoogveenvaart bij Dedemsvaart
- Kanaal Almelo Nordhorn, heeft zijn vaarfunctie verloren
- hoogveenvaart
- kanaal Zutphen-Enschede

Foto onder

- gedempte wijk in de veenkoloniën





Ontwikkelingen

De functie van de vaarten en kanalen verandert sterk waardoor de perspectieven verschuiven:

- Intensiever gebruik in het transport- en toervaartnet van de provincie, maakt op hoofdroutes verbreding en verdieping van kanalen en kunstwerken nodig
- Op andere kanalen is de vaarfunctie verdwenen, waardoor deze er nu wat loos bij liggen
- Daarnaast zijn veel vaarten in de hoogveengebieden gedempt, landschappen en dorpen zijn daardoor hun oriëntatie verloren.
- Watererfgoed (gemalen, sluizen en bruggen) gaan verloren doordat ze hun functie verliezen of worden vervangen door nieuwbouw.
- Potentieel knelpunt: recreatie- en goederenvervoer gaan elkaar in de weg zitten bij toename van beide typen verkeer over water.

Ambitie

De industriële hoofdvaarwegen krijgen een belangrijke rol in het transport van goederen en mensen. Enkele scharnierpunten met hoofdwegen, spoorlijnen worden multimodale knooppunten. De hoofdvaarwegen

krijgen de uitstraling van regionale landschappelijke dragers door de inrichting van de oevers door kaden, door begeleidende beplanting en door de vormgeving van de kruisende infrastructuur.

De consequenties van goederenvervoer voor externe veiligheid krijgen aandacht.

Sturing

Richting

- Als ontwikkelingen plaats vinden aan kanalen en vaarten, dan dragen deze bij aan verdere versterking van hun rustige en voorname karakter van dragers van verkeer over water, behoud en versterking van het watererfgoed als identiteitsdragere en herstel van continuïteit – ook van de begeleidende landschappelijke structuren – waar nodig.

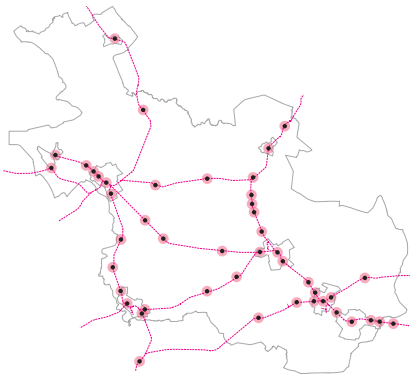
Inspiratie

- Op enkele snijpunten met regionale wegen, spoorlijnen en snelwegen: toevoeging van logistieke functies.
- Onderdelen van het watererfgoed (bruggen, sluizen, bedieningsgebouwen, bruggen, begeleidende dijken en paden worden als ensembles beschouwd.
- De vormgeving van nieuwe bruggen, sluizen en andere werken krijgt extra aandacht.

3.12 Stedelijke laag • Spoor met stations



Eenheid



Overzicht spoor met stations

Kenmerken

(Inter)nationale en provinciale railsysteem met stations als knooppunten. Herkenbaar als lijnen in het landschap. In stedelijk gebied en dorpen vormen ze barrières in verband met hun geringe oversteekbaarheid.

Stations vormen het hart van een radiaal netwerk, zowel in stad als dorp.

Hiërarchie in OV-knooppunten: hoofdknooppunten, regionale knooppunten en lokale stations.

Voormalige spoorlijnen en stationsgebouwen verwijzen naar verdwenen transportassen en vertellen een verhaal over de ontwikkelingsgeschiedenis.



Foto's: haltes in het landschap

- Station Zwarte Gat bij Vroomshoop
- Station Marienberg vanaf de voedsilo

functie: persoons- en goederenvervoer

tracering: eigenstandig

karakter: stations als overstappunten



Ontwikkelingen

- Stedelijke ontwikkeling van de stations af in plaats van er naar toe. Daardoor wordt deze potentieel sterke kant van het provinciale vervoersnetwerk onderbenut.
- Vertrammen van lijnen die daarvoor in aanmerking komen.

Ambitie

De ambitie is het versterken van stations als brandpunten in het lokale netwerk voor alle verkeerssoorten met voorrang voor de fiets. Verbetering van de 'spijnstructuur' van het fietsnetwerk binnen een straal van 4 km van het station. De verdichtingsmogelijkheden in stationsomgevingen worden benut, waarbij ook het ondergronds brengen van functies of infrastructuur worden beschouwd. Er ontstaan mix-gebieden van voorzieningen, werken en wonen met een uitnodigende en aantrekkelijke kwaliteit, die met de aard en de positie van het station ('groene' halte, dorpsstation, voorstadhalte, centraal station) in overeenstemming is. Herontwikkeling van erfgoed binnen spoorzone incorporeren in planning en financiering.

Voorbeeld: Oldenzaal centraal
[Khandekar stadsontwerp en landschaps-architectuur]

Sturing

Richting

- Als ontwikkelingen plaats vinden in de stationsomgeving, dan dragen deze bij aan versterking van de 'brandpunt'-werking van stations. Ze vormen kruispunten van regionale/ lokale fietsroutes, dragers van intensieve woon-, werk- en voorzieningenmilieus in steden en dorpen, OV-knooppunten in netwerken. Aandachtspunten: bereikbaarheid van stationsgebieden, vergroting van de kwaliteit van publieke ruimtes en benutting van erfgoed. Grotere stationsomgevingsprojecten zijn gebiedsontwikkelingsprojecten met een integrale ontwerp-opgave.
- Voorafgaand aan gebiedsontwikkeling van de stationsomgeving de bestaande cultuurhistorische en architectonische waarden inventariseren en de ontwikkelingsmogelijkheden beschrijven.
- Behoud en herbestemming van cultuurhistorisch waardevolle gebouwen is integraal onderdeel van de exploitatie binnen de herstructureringsopgave.

