

ruimte+
ritme=
IJsselmeer

afstudeerproject Kjai Tjokrooesoemo
masteropleiding stedenbouw aan de TU Delft
mentoren: prof. ir. Frits Palmboom & ir. Inge Bobbink



Faculty of Architecture and the Built Environment
Delft University of Technology

Afstudeerproject 'Ruimte + Ritme = IJsselmeer'

Kjai Tjokrokoesoemo - 4041704 - mail@kjai.nl

Delta Interventions graduation studio - Van Eesteren leerstoel

Eerste mentor: Prof. ir. Frits Palmboom

Tweede mentor: ir. Inge Bobbink

26 januari 2016

Tenzij anders aangeven zijn alle foto's en beelden door de auteur gemaakt

Vaarwel mijn IJsselmeer

Vaarwel mijn IJsselmeer; de deining van je golven,
je dansend water vol van levenslust,
wordt straks getemd, begrensd door stramme pijpen.
Je wilde spel wordt langzaam uitgeblust.

Vaarwel mijn IJsselmeer, je fraaie vergezichten,
bemind door schilder, schrijver en poëet.
Zij zullen langzaam kwijnen en vervagen
in een stalen woud dat vooruitgang heet.

Vaarwel mijn IJsselmeer; de wieken van de molens,
zij went'len kreunend aanstonds, dag en nacht
en rusten niet, zij moeten blijven draaien,
omdat er opbrengst van ze wordt verwacht.

Vaarwel mijn IJsselmeer; mijn bron van inspiratie,
op jou hef ik een allerlaatste glas.
Jij oude vriend, tot aan mijn laatste dagen
zal ik bezingen hoe mooi jij ooit eens was.

Bewerking door Klaas van Urk van het oorspronkelijke gedicht
van Mariap van Urk "Vaarwel mijn Zuiderzee".

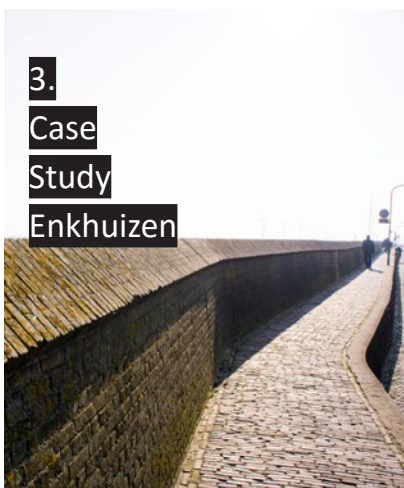
voorwoord

Voor u ligt mijn afstudeerrapport. Het is een verslaglegging van mijn zoektocht naar de ruimtelijke identiteit van het IJsselmeer. Het resultaat is een analytische manier van kijken naar de (gebouwde) omgeving en deze uitgewerkt in een ontwerp voor een nieuw schiereiland voor de stad Enkhuzen.

Voor een ruimtelijke ontwerper in opleiding kan je makkelijk verdwalen in het IJsselmeer. Gelukkig had ik hulp van meerdere mensen om deze ontdekkingstocht tot een goed einde te brengen. Mijn dank gaat allereerst uit naar mijn mentoren Frits en Inge. Ik heb ontzettend genoten van onze begeleidingsmomenten waarin jullie met veel enthousiasme, passie, expertise en gepaste kritiek meedachten over mijn project. Ik heb het idee dat ik dankzij jullie grote stappen heb gemaakt in mijn ontwikkeling als ruimtelijk denker en ontwerper.

Vervolgens wil ik naast Frits de andere leden van de Van Eesteren leerstoel (Paul Broekhuizen, Saline Verhoeven, Daan Zandbelt en Danielle Karakuza) bedanken voor de fijne samenwerking tijdens mijn periode als student assistent. De energie, nieuwsgierigheid en kunde van het team heeft mij veel gebracht. Ik kijk met veel interesse uit naar de afronding van jullie onderzoek.

Ten slotte wil ik heel graag Denise en mijn familie bedanken voor de steun die zij mij al die jaren hebben gegeven om uiteindelijk deze studie te kunnen afronden.



P R O J E C T

HOOFDSTUK 1

In dit eerste hoofdstuk wordt het project omschreven. Wat is de opgave? Wat is het belang? Hoe is het aangepakt? Het hoofdstuk begint met een kennismaking met het IJsselmeer.



1.0 DE OPGAVE

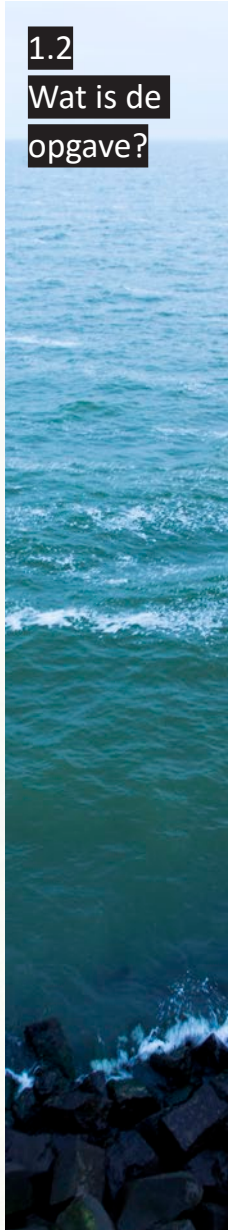
1.1

Kennis-
making
IJsselmeer.



1.2

Wat is de
opgave?



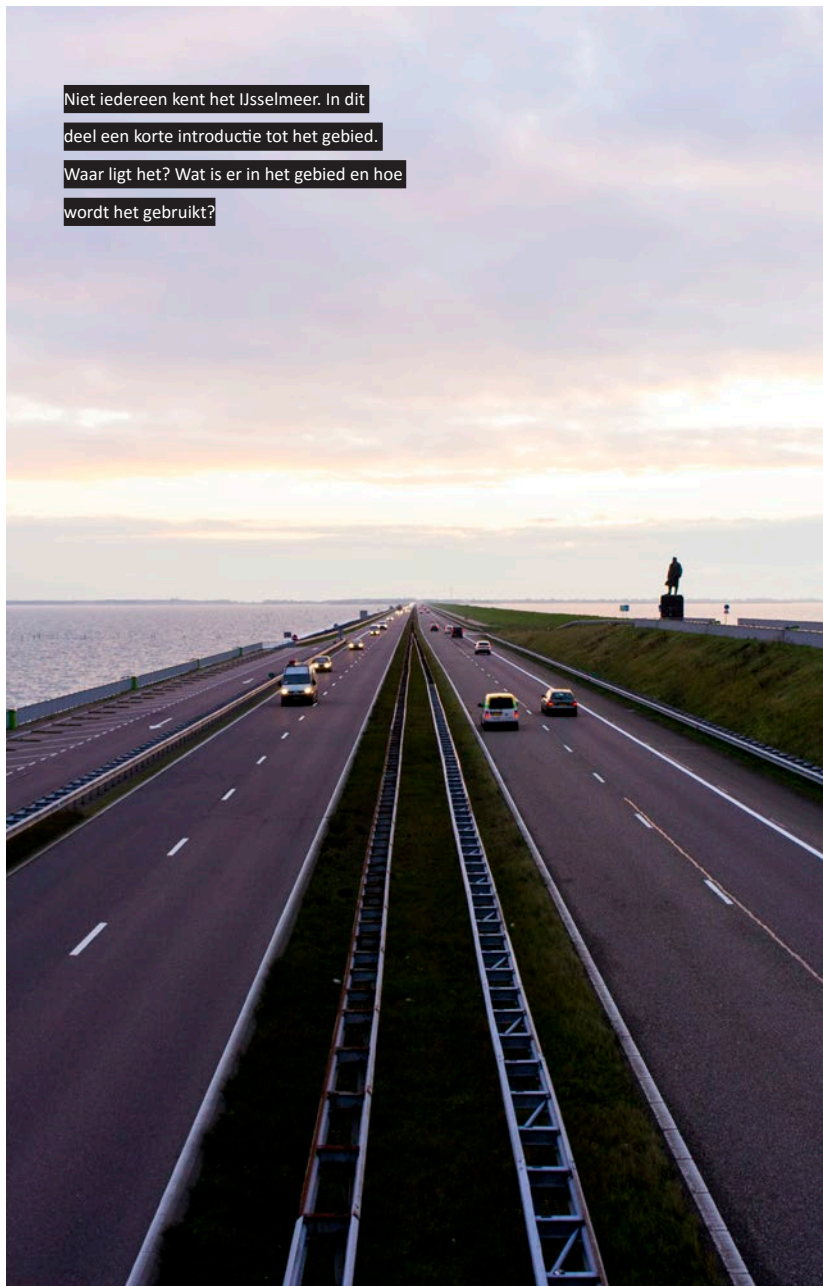
1.3

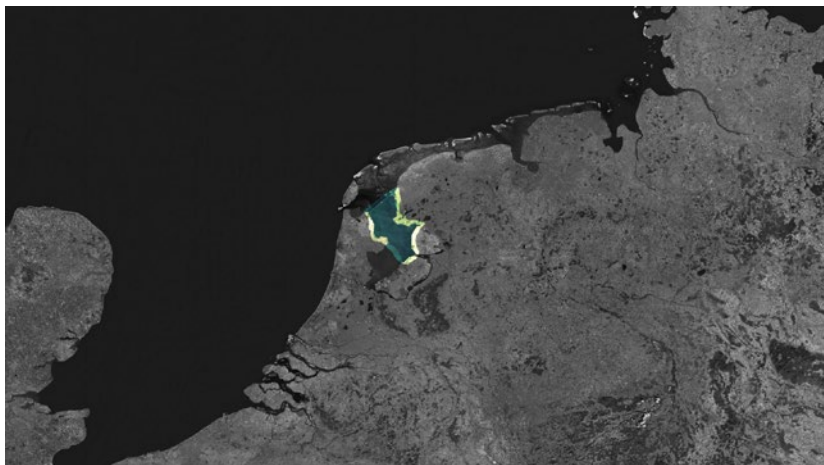
Hoe heb
je het
aangepakt?



1.1 KENNISMAKING IJSSELMEER

Niet iedereen kent het IJsselmeer. In dit
deel een korte introductie tot het gebied.
Waar ligt het? Wat is er in het gebied en hoe
wordt het gebruikt?





kennismaking

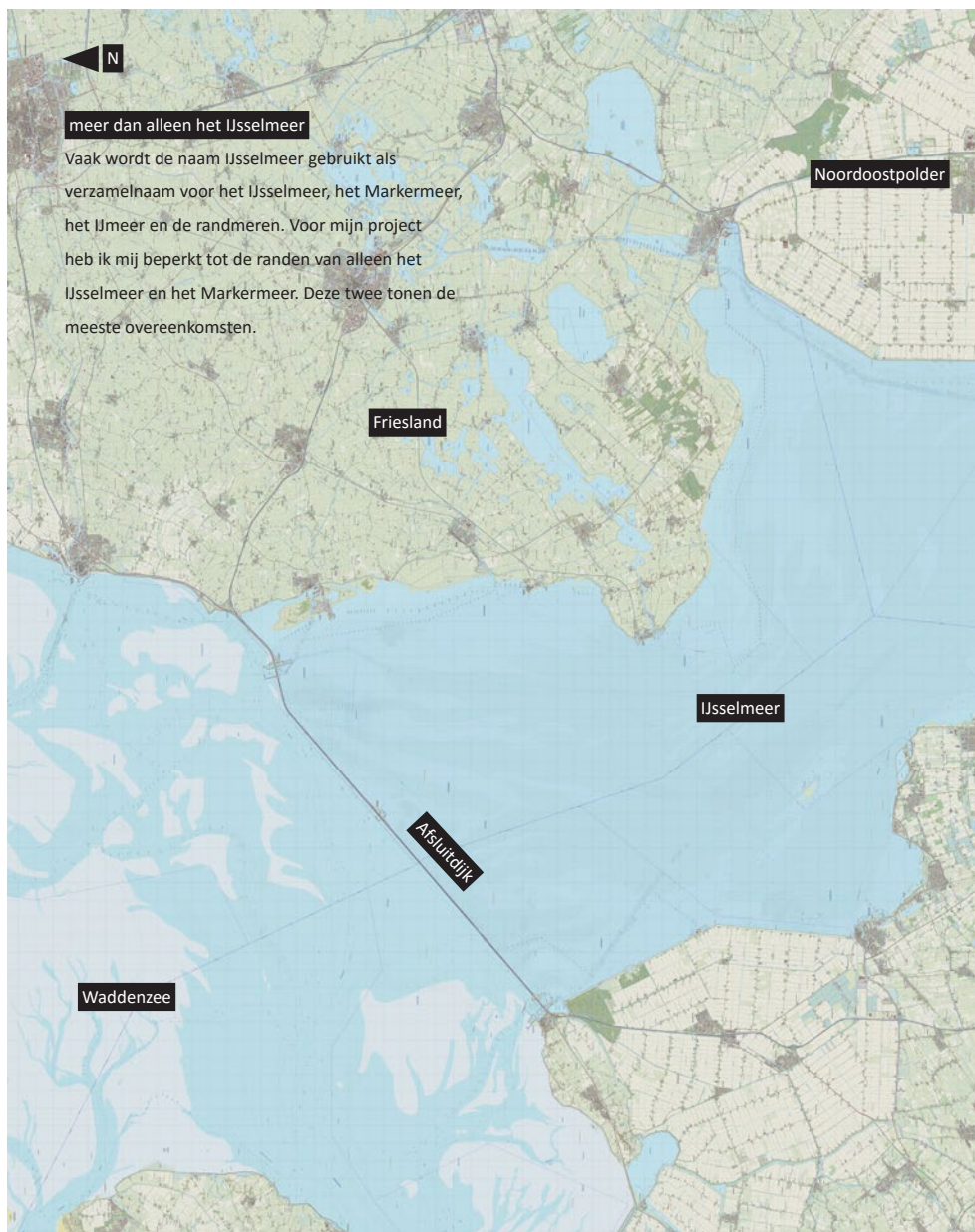
Het IJsselmeer ligt tussen twee grote wateren: de Waddenzee in het noorden en het Markermeer in het zuiden. De wateren worden gescheiden door de Afsluitdijk in het noorden en de minder bekende Houtribdijk in het zuiden.



recreatie en natuurgebied

Het water is steeds aantrekkelijker voor recreatie en toerisme geworden. Het is daarnaast een belangrijke voedselgebied voor vogels.

1.1 KENNISMAKING IJSSELMEER



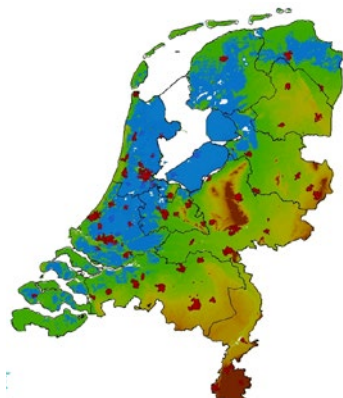


1.1 KENNISMAKING IJSSELMEER

onder zeeniveau maar wel droge voeten

Op deze kaart is duidelijk met blauw aangegeven dat een groot deel van Nederland en daarmee bijna alles rondom het IJsselmeer onder zeeniveau ligt. Het IJsselmeer zou dus makkelijk een stuk groter kunnen zijn als de dijken er niet waren. De rode lijnen in de kaart ernaast geven het stelsel van dijkkringen aan. Rood wil zeggen primaire kering.

kaart van Nederland onder NAP, bron: AHN



kaart van dijkkringen Nederland, bron: dutchicks.net

water tegenhouden, gebruiken en afvoeren

Het IJsselmeer is een groot zoetwaterreservoir. Zowel buiten de dijk als binnen de dijk kan waterlast ontstaan door (hevige) regenval. Dit water moet ten eerste worden afgevoerd. Het IJsselmeer dient voor de omringende gebieden vooral als afvoerplek. Het IJsselmeer wordt daarbij ook nog aangevuld door de grote rivieren. Via pompen wordt het water van de ene naar de andere plek gepompt. De Afsluitdijk is de laatste schakel in deze cyclus.



watersysteem IJsselmeer, bron: Rijkswaterstaat



snelweg over het water

De wateren in Nederland worden ook gebruikt als vervoersweg voor beroeps- en recreatievaart. Het IJsselmeer is in dit netwerk een groot knooppunt met meerdere vaarroutes.

productie landschap

De vele ruimte in het gebied zorgt ervoor dat het een hoge windenergie potentie heeft. Veel hoger dan in andere delen van het land. Daarnaast is er in het gebied veel ruimte ingedeeld voor landbouw (aangeven met oranje).



1.2 WAT IS DE OPGAVE?

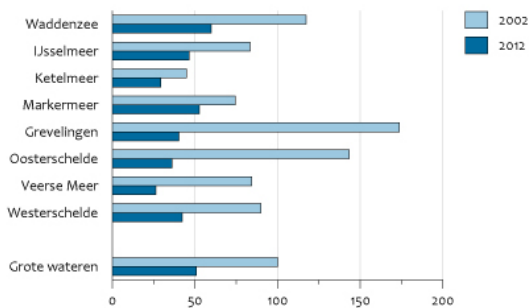
De eerste vraag bij elk afstudeerproject en vaak geformuleerd als probleemstelling. Naar mijn mening heeft het IJsselmeer vanuit de stedenbouwkunde geen problemen, maar zijn er juist veel kansen die voor het oprapen liggen.

Het gebied heeft vanuit ruimtelijk perspectief te maken met een interessante uitdaging. Hoe ga je om met nieuwe projecten in een gebied die geen tekort aan ruimte heeft, maar juist die hoeveelheid aan ruimte als grootste kwaliteit heeft?

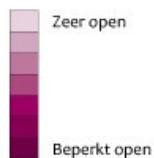
openheid

Het gebied heeft een zeer uitgesproken identiteit: namelijk de openheid over het grote water. Deze is echter steeds meer aan het afnemen.

Openheid grote wateren per watersysteem



bron: compendiumvoordeleefomgeving.nl



openheid van grote wateren in Nederland, bron: compendiumvoordeleefomgeving.nl

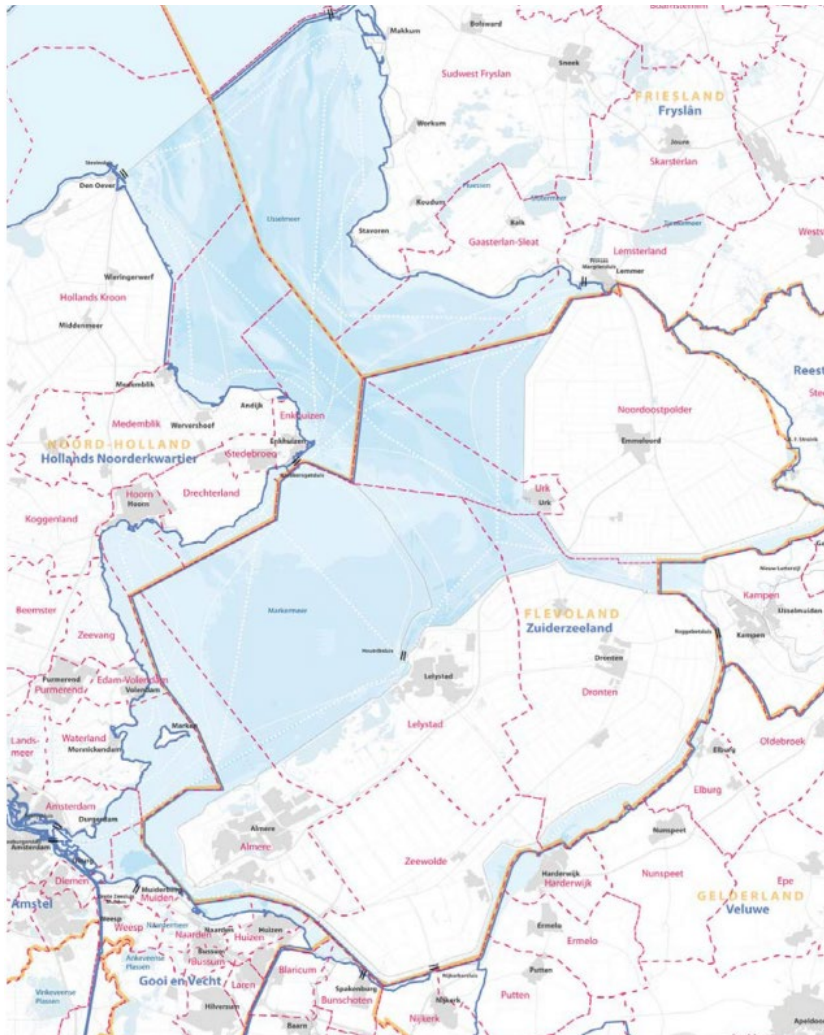
Deze kaart geeft aan dat de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied zeker nog niet stil staan. De stippen geven een overzicht aan projecten die in het gebied spelen. Wisselende thema's, maar allemaal op zoek naar een plekje en draagvlak in het IJsselmeer.



discussies over ruimte

Het gebied is daarnaast ook opgedeeld in verschillende bestuursdelen. Ze hebben allemaal andere belangen en eisen. Omdat het gebied toch door het water is verbonden moeten deze partijen veel met elkaar in gesprek over de ruimtelijke ordening.

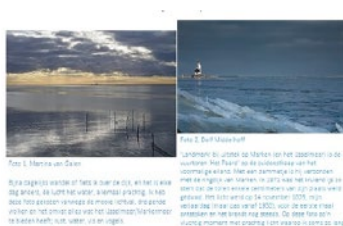
overzichtskaart bestuursgrenzen IJsselmeer, bron: Strooman landschapsarchitecten



1.2 WAT IS DE OPGAVE?

liefde voor de identiteit van het gebied

Waar aan de ene kant er allerlei projecten worden bedacht is er een tegenbeweging die roept tot rust. De IJsselmeervereniging, een vrijwilligersorganisatie, zet zich in voor onder andere het behoud van de openheid van het gebied. Een ander voorbeeld is die van bekende Nederlandse (en dijkbewoners) in actie tegen dijkversterkingsplannen. Reden van de actie is de angst dat het gebied haar identiteit verliest.



mijn rol in de discussie

Plekken op de grens van water en land hebben een bepaalde aantrekkingskracht, maar maakt die liefde ook blind? k wilde deze liefde voor het gebied begrijpen, zodat het gehoord en gezien kan worden. Op deze manier hoop ik nieuwe projecten een vorm en plek te geven die past bij het IJsselmeer.

hoofdvraag

Wat is de ruimtelijke identiteit (liefde) van het IJsselmeer op de grens van water en land?
Hoe kan ik dit op een duidelijke manier communiceren?
En toepassen op een ruimtelijk ontwerp?

"THERE IS A LACK OF LOVE FOR THE DIKES. IMPROVING THIS CAN BE THE STARTING POINT FOR DEVELOPMENTS"

- ROEL POSTHOORN (NATUURMONUMENTEN)

"THERE IS A NEED FOR BRANDING OF THE AREA AS ONE. THE GOVERNMENTAL COMPLEXITY OFTEN MEANS NOTHING IS HAPPENING"

- JOOST WENTINK ('T BLAUWE HART)

"UP UNTIL NOW WE HAVEN'T BEEN ABLE TO PROPERLY CONNECT THE WATER SAFETY ISSUES WITH OTHER OPPORTUNITIES."

- HETTY KLAVERS (DIJKGRAAF ZUIDERZEELAND)



1.3 HOE HEB JE HET AANGEPAKT?

Tijdens mijn studie Bouwkunde heb ik op een andere manier leren kijken naar de gebouwde omgeving. Omdat wij geacht worden transformaties hierin aan te brengen moet je op een veel technischere en berekenbare manier kijken. Het ontwerpen leert je echter ook op een conceptuelere manier te kijken. Elke ruimte benader ik nu vanuit een gelaagde blik.

Het IJsselmeer is voor mij in dat opzicht een ultieme uitdaging. De immense maat is namelijk lastig te vatten en laat zich niet makkelijk ontleden. Toch is er behoefte naar handvatten om het gebied ruimtelijk te definiëren, zodat de kwaliteiten van het gebied behouden en versterkt kunnen worden.

complexiteit van het gebied door visuele verbindingen

Niet alleen is het gebied van immense schaal, het is ook nog visueel verbonden. In deze kaart gemaakt door Jan Wouter Bruggenkamp (landschaparchitect) zijn allerlei visuele verbindingen gemaakt gebaseerd op waarnemingen. Zo is te zien dat het gebied niet alleen via het water, maar ook visueel is verbonden.

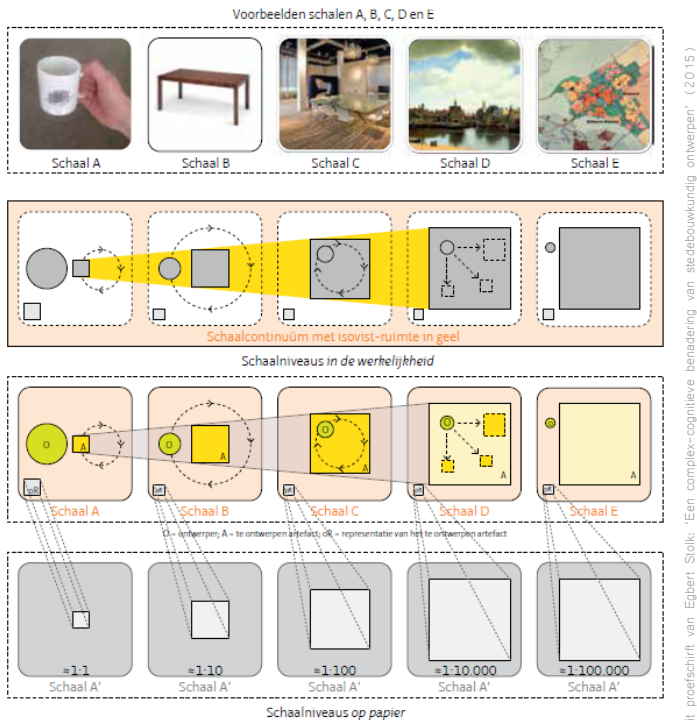
letterlijk de kaart op tafel tijdens gesprek met landschapsarchitect Jan Wouter Bruggenkamp



RUIMTE + RITME = IJSSELMEER

IJsselmeer: ruimtelijk gezien de ultieme uitdaging

Waarom is het zo lastig om het IJsselmeer ruimtelijk te vatten? Het antwoord ligt in de immense schaal van het gebied. Egbert Stolk legt in zijn proefschrift de relatie tussen een bepaalde schaal en de ontwerper uit middels een kwalitatieve benadering. Het komt simpel gezegd neer op hoe kleiner de schaal, des te beter je het kan begrijpen. De kleinste schaal gaat over objecten die kleiner zijn dan de mens en daarom makkelijk te begrijpen en te ontleden. Hoe hoger je in de schaal zit, des te lastiger/abstracter dit wordt. Het IJsselmeer ligt in schaal D en E en raakt daarmee het abstracte.



het gebied in, bewegen en gezond verstand

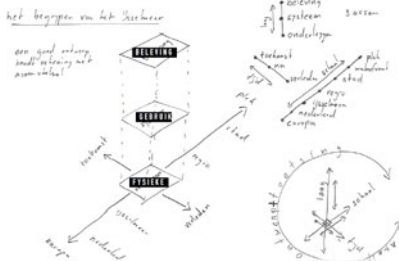
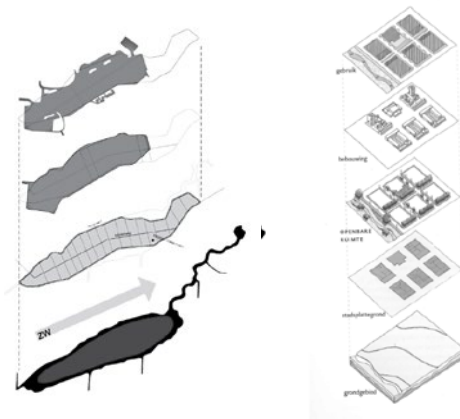
Schaal A kan je ervaren en begrijpen door het vast te pakken en te draaien. Hoe hoger je in de schaal gaat, des te meer je als mens moet doen om het te begrijpen. In feite vertelt dit dat ik het gebied door moet reizen om het te begrijpen. Een andere interessante opmerking over het begrijpen en vastleggen van de ruimte (te vinden in het proefschrift van Stolk) is het gebruik maken van vuistregels en aannames gebaseerd op eerder opgedane kennis en gewoon gezond verstand.

leren kijken en communiceren

Binnen deze complexe ruimtelijke opgave is het belangrijk je manier van kijken aan te scherpen. Dit betekent veel observeren, vastleggen en proberen aannemens te doen naar hoe het ruimtelijk werkt. Ik heb voor dit project duizenden foto's gemaakt en mijn bevindingen geprobeerd op een gelaagde bijna objectieve manier te presenteren.



lagenbenadering vanuit de landschapsarchitectuur en stedenbouw



een eigen kijk op deze benadering
een van de vele gedachtenspinsels

landschappen

Het is belangrijk om te beseffen dat het hier om grote landschappen gaat. Dit zijn plekken waar mensen naar toe gaan om te ontsnappen aan het alledaagse. Het is daarbij dus belangrijk ook zicht te hebben voor het meer poëtische van zo'n gebied. Meer hierover in mijn paper die in de bijlage van dit rapport zit.



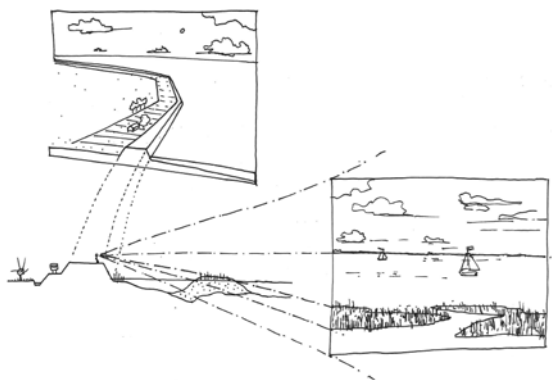
1. ENJOYING EACH OTHER'S COMPANY

2. GOING OUT: FINDING PEACE AND QUIET

3. INTEREST: IN THE NATURAL AND CULTURAL LANDSCAPE

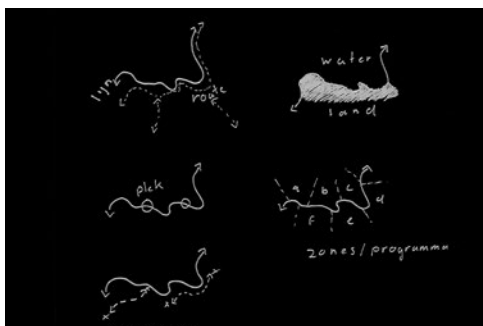
4. EMERGING INTO ANOTHER WORLD: GET TO PLACES NO ELSE DOES

5. CHALLENGE: SPORTS IN NATURAL ENVIRONMENTS



research by design

Alle bevindingen en gedachtenspinsels moeten uiteindelijk ergens naar leiden. Ontwerpen is daar bij uitstek een goede oefening voor. Het dwingt je om de bevindingen te toetsen aan weerstanden en maat. Ik heb de analyse en het ontwerpen zoveel mogelijk proberen te combineren om zo meer grip te krijgen op de identiteit van het gebied. Vandaar dat het afstudeerproject uiteindelijk ingaat op een concrete locatie en ontwerp (Enkhuizen).





RUIMTELIJKE IDENTITEIT IJSSELMEER

HOOFDSTUK 2

Ik ben zeker niet de eerste die op zoek is gegaan naar de ruimtelijk identiteit van het gebied, maar ik probeer het net van een andere kant te benaderen.

De ruimtelijke identiteit zit namelijk verscholen in een combinatie van beleving van het gebied en de betekenis die het gebied heeft. Naar mijn mening is er een gebrek aan beleving in voorgaande studies.



2.0 DE RUIMTELIJKE IDENTITEIT VAN HET IJSSELMEER

2.1

Korte
geschiede-
nis van het
Ijsselmeer.



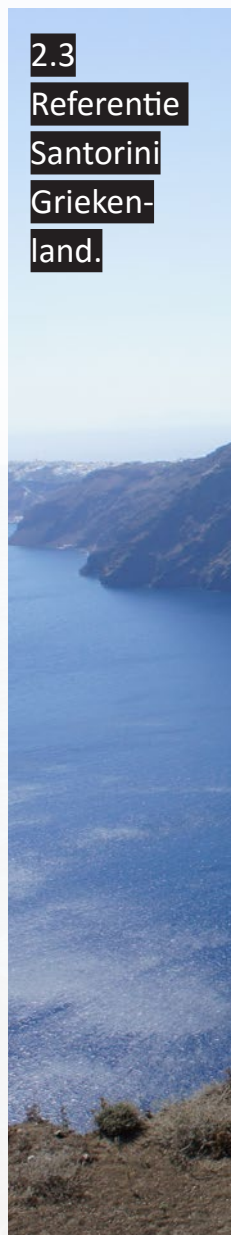
2.2

Studies
naar
ruimtelijke
kwaliteit
Ijsselmeer.



2.3

Referentie
Santorini
Grieken-
land.



2.4

Rondje
IJsselmeer
op zoek
naar
ruimtelijke
identiteit.



2.5

Conclusie
Een andere
kijk op het
IJsselmeer.



2.1 KORTE GESCHIEDENIS VAN HET IJSSELMEER

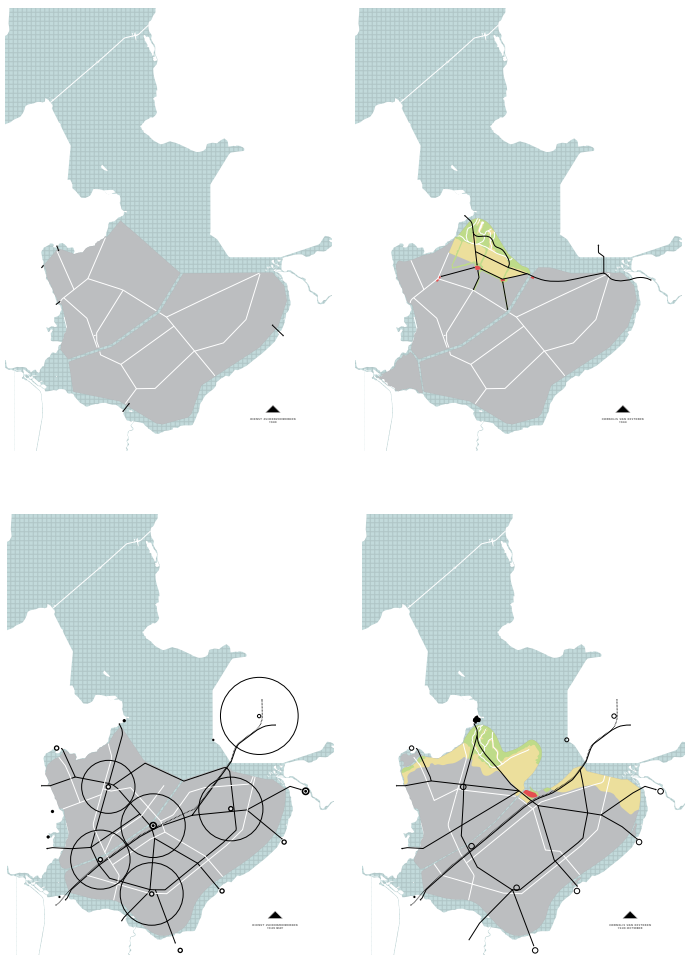


RUIMTE + RITME = IJSSELMEER

bron: Edward Wells

ontwerplab IJsselmeer

Het interessante aan het gebied is dat het eigenlijk door de eeuwen heen ontzettend veel veranderingen heeft doorgemaakt. Via natuurlijke processen en menselijk handelen heeft het gebied een bepaalde vorm gekregen. In dat opzicht kan het IJsselmeer als ontwerplab worden beschouwd. Nieuwe ideeën staan alweer klaar voor een nieuw hoofdstuk in de ruimtelijke veranderingen in het gebied. Hieronder viertal plannen van de Zuiderzeewerken met verschillende lijnen op de grens van water en land.



studie onderdeel van de leerstoel naar het ontwerp van de Houtrijdbijk

2.1 KORTE GESCHIEDENIS VAN HET IJSSELMEER

een dynamisch land

Het uitleggen hoe het IJsselmeer is ontstaan is niet los te zien van hoe Nederland is ontstaan. Het water heeft daarin een belangrijke rol gespeeld. Het is simpelweg uit te leggen als het aan en afvoeren van land door het water. In de kaarten is te zien dat het water daarin vrij spel had. Vanaf 50 na Chr. zijn de eerste contouren van het huidige IJsselmeer zichtbaar.



de Zuiderzee

Het IJsselmeer is niet altijd een meer geweest. Rond 1250 was er sprake van een open verbinding met de zee. Het IJsselmeer heette toen ook de Zuiderzee. Hierdoor ontstonden nieuwe economische mogelijkheden. Ten tijden van de Gouden Eeuw kenden de steden aan de Zuiderzee grote welvaart. Zelfs Amsterdam was verbonden met de wereld via deze route.

kaarten Nederland, bron: mappinghistory.nl



1250



1670

2.1 KORTE GESCHIEDENIS VAN HET IJSSELMEER

de Zuiderzeewerken

Het dichtslibben van de wateren en de oorlog zetten deze economie in een slaapstand. De dynamiek van het water blijft echter sterk aanwezig en veroorzaakt meer schade dan welvaart. De watersnoordamp waarbij Marken en een groot deel van Noord-Holland onder water komt (dit jaar precies 100 jaar geleden) luidt de Zuiderzeewerken in. Een grootschalig project waarin de Zuiderzee wordt afgesloten en nieuw stukken land worden bijgebouwd.



1935



2009

kaarten Nederland, bron: mappinghistory.nl

2.1 KORTE GESCHIEDENIS VAN HET IJSSELMEER

op zoek naar de juiste lijn

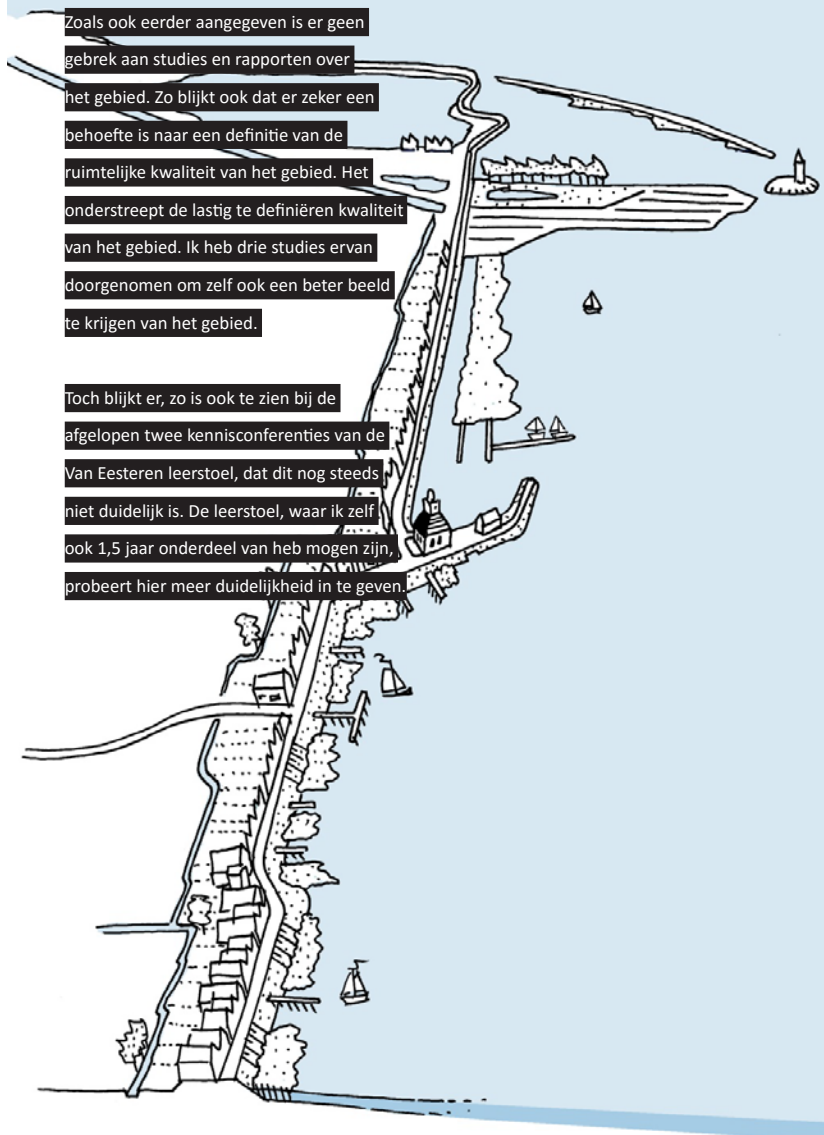
Hoe trek geef je het nieuwe land vorm? Vanuit economisch perspectief is de kortste route de beste, maar ontwerpen gaat verder dan alleen de goedkoopste oplossing. Het gaat om het maken van ruimtes en plekken en dat op de grens van water en land. Een studie naar de Houtribdijk geeft de zoektocht (in stippellijnen) naar de juiste lijn aan.



studie naar ontwerpen van de Houtribdijk
samen met Judith Gaazbeek Jansen gemaakt

Zoals ook eerder aangegeven is er geen gebrek aan studies en rapporten over het gebied. Zo blijkt ook dat er zeker een behoefte is naar een definitie van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Het onderstreept de lastig te definiëren kwaliteit van het gebied. Ik heb drie studies ervan doorgenomen om zelf ook een beter beeld te krijgen van het gebied.

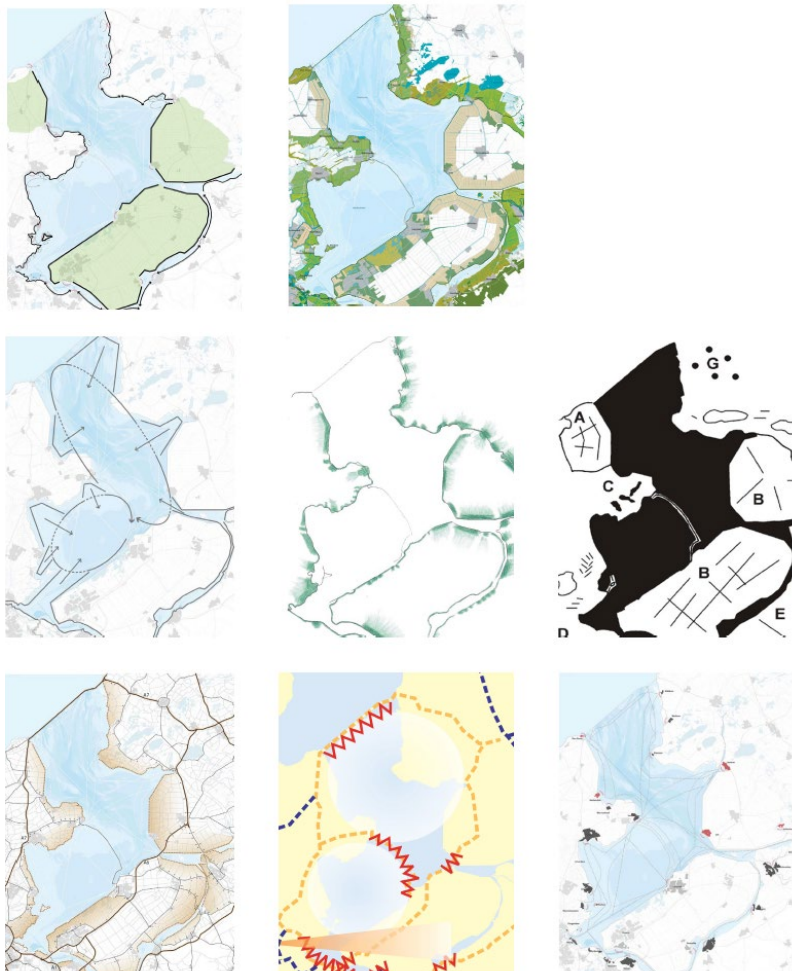
Toch blijkt er, zo is ook te zien bij de afgelopen twee kennisconferenties van de Van Eesteren leerstoel, dat dit nog steeds niet duidelijk is. De leerstoel, waar ik zelf ook 1,5 jaar onderdeel van heb mogen zijn, probeert hier meer duidelijkheid in te geven



een berg aan kaarten

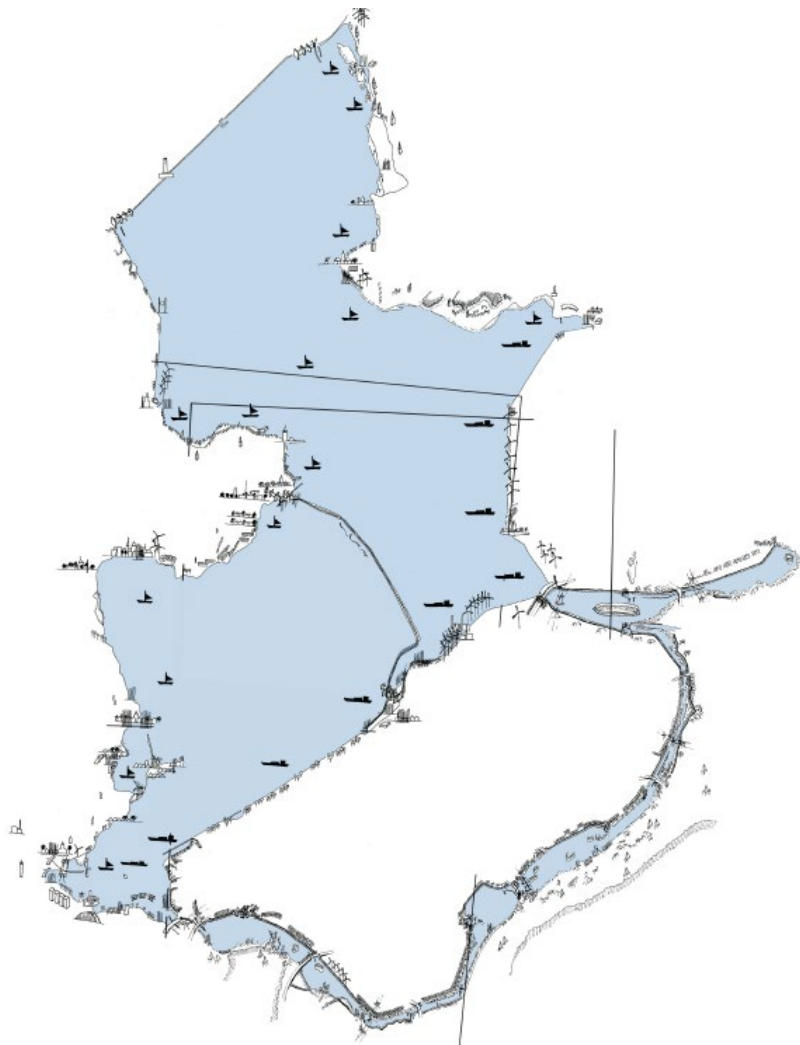
Als je iets wil lezen over het IJsselmeer, dan kom je een berg kaarten tegen. Ik heb deze kaarten op elkaar gelegd en met elkaar vergeleken. Ik kreeg zo veel informatie over het gebied, maar ook teveel en eigenlijk te abstract. Dit past ook bij deze schaal zoals Stolk (besproken in 1.3) aangeeft.

analyse kaarten van het IJsselmeer, bron: Vlugt, Bosch Slabbers en Stroomman Landschapsarchitecten



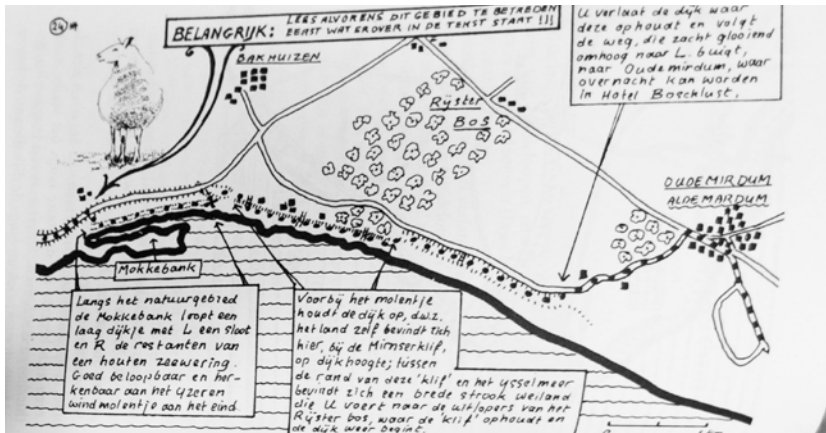
de communicatie van een kaart

In de stedenbouw zijn we gek op kaarten maken. Het is namelijk een objectief middel, maar is het is ook een taal op zich. Een kaart kan veel vertellen, maar communiceert niet altijd even sterk als je zou willen. Deze kaart van Vlугp vind ik een goed voorbeeld van hoe een kaart een ruimtelijk overzicht kan geven, maar het zegt nog niet zoveel over de beleving of de identiteit.



van kaart naar ooghoogte

De vertaling van een kaart naar ooghoogte gaat als ruimtelijk ontwerper een stuk makkelijker af, maar toch kreeg ik een beter beeld van het gebied door dit boekje: wandelen rond het IJsselmeer. Een verslaglegging met kaart en beeld van hoe het gebied is. Deze manier van ervaren, observeren en vastleggen spreekt meer tot de verbeelding.

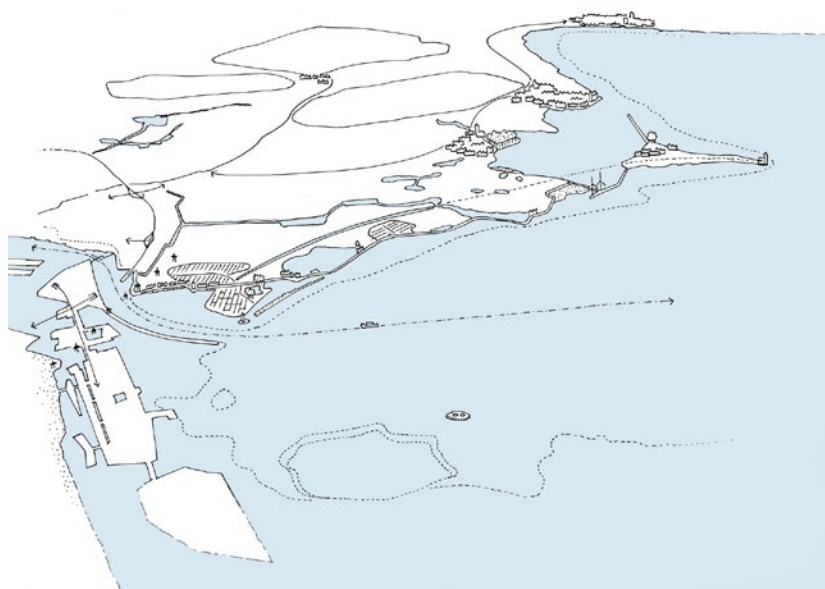


Henry Havard

Het ervaren en vastleggen is eerder ook door Henry Havard in het boek Pittoreske reis langs de dode steden van de Zuiderzee gedaan. Het gaf een momentopname onderbouwd door illustraties.

de Van Eesteren leerstoel

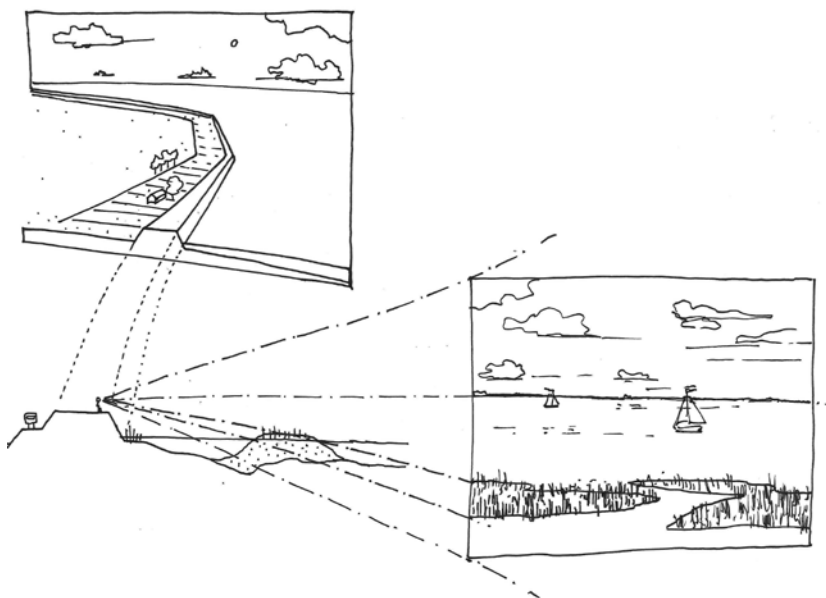
De Van Eesteren leerstoel weet met vogelvluchten en ooghoogte perspectieven een gebied vast te leggen. Het begint bij de herkenning van een gebied om vervolgens meer de diepte in te gaan.



vogelvlucht en ooghoogteperspectief door de Van Eesteren leerstoel, TU Delft

leren kijken

De leerstoel zoekt naar mijn mening de grens van het subjectieve en het objectieve op. De grens tussen de expert en de leek. Ik heb veel van hun manier van kijken geleerd en dit meegenomen tijdens mijn zoektocht naar de ruimtelijk identiteit van het gebied.



bron: Van Eesteren leerstoel, TU Delft

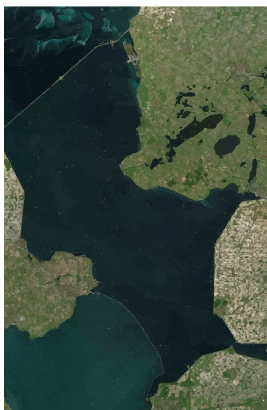


De ruimtelijke identiteit van een gebied begrijpen begint bij het bezoeken van het gebied en vervolgens een min of meer objectieve vastlegging van deze bevindingen.

Dit doe ik al onbewust tijdens vakanties. Door mijn passie voor de gebouwde omgeving en fotografie heb ik een grote database van dit soort belevingen.

Toen ik begon aan het IJsselmeer moest ik direct aan Santorini denken. De sublieme belevingen op de grens van water en land. Wat kan ik van Santorini leren en meenemen naar mijn manier van kijken naar het IJsselmeer?





kennismaking

Santorini is een Grieks eiland en is qua schaal te vergelijken met een klein stukje IJsselmeer. Alleen al de schaalvergelijking laat zien hoe immens het IJsselmeer is. Santorini is namelijk al van forse afmetingen.



route langs het water

De foto's in dit deel zijn door mij en mijn vriendin genomen tijdens onze vakantie naar dit gebied. Op een van deze dagen besloten wij spontaan om langs het water van Fira naar Oia te lopen. Deze route voltooide wij uiteindelijk in zes uur, maar op een of ander moment werd de route niet saai of vermoeiend. De route had namelijk een aantal ruimtelijke kenmerken waardoor wij constant verder wilden gaan en daar op punten ook voor beloond werden met prachtige uitzichten.

2.3 LEREN VAN SANTORINI

relatie land en water

Het IJsselmeer vergelijken met Santorini is als appels met peren, maar het gaat hier vooral om wat ze wel met elkaar gemeen hebben: de grens tussen water en land. In dat opzicht is er veel te leren van Santorini en de manier waarop de relatie tussen water en land is vormgegeven.



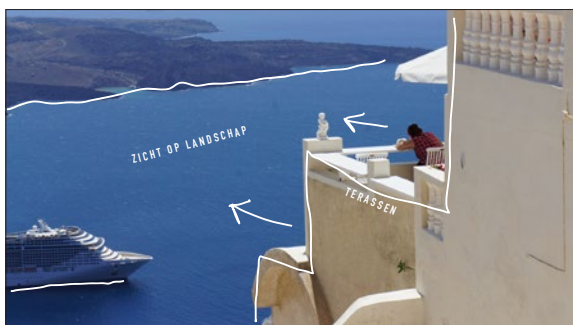
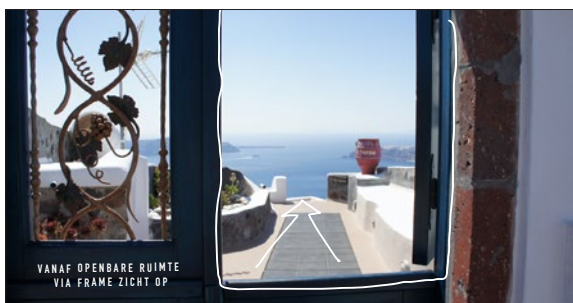
gebruik hoogteverschillen

De steden liggen getrappt op de berghelling waardoor vanuit de gebouwen er constant zicht is op het water. De openbare ruimte steekt er dwars doorheen en biedt zo hetzelfde panorama. De wirwar van gebouwen nodigt uit tot ontdekking.



framen

Er is veel aanleiding om het uitzicht optimaal te benutten. Dit wordt door middel van verschillende manieren gedaan. Hiernaast twee voorbeelden van een open hek een prive balkon.

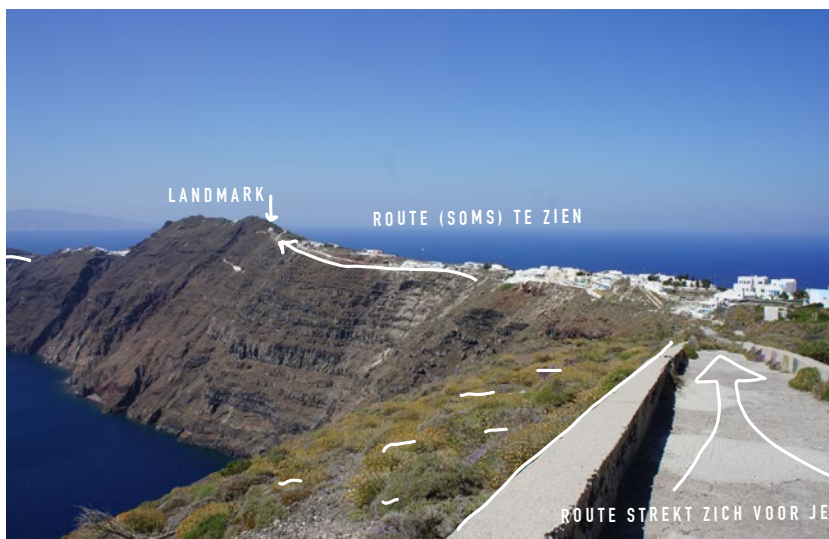


2.3 LEREN VAN SANTORINI



het verlaten van de stad

Buiten de stad opent het landschap zich des te meer. De afstand lijkt lang, maar in de verte zijn punten te herkennen die uitnodigen tot ontdekking.





gaten in de route

Niet overal is de route goed met elkaar verbonden. Hier lopen we een stuk over de snelweg, maar in de verte is de route weer zichtbaar.

beloning bij aankomst

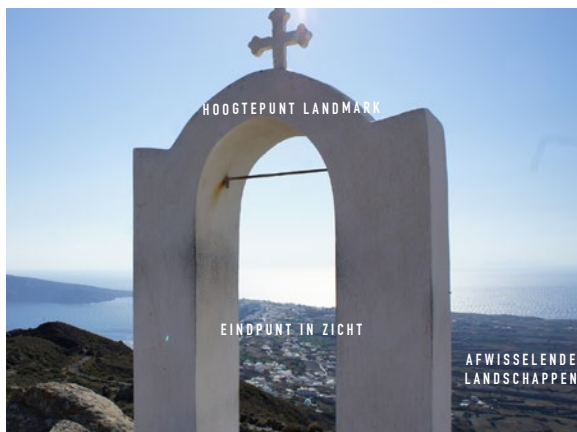
Dat kleine kerkje daar in de verte biedt uiteindelijk een mooie rustplaats waar de lokale bewoner ook in de schaduw geniet.



ontdekking

De route leek op een afstand wellicht veel van hetzelfde te bieden te hebben, maar eenmaal daar wanen wij ons op weer een ander stuk van de route. En zijn we op zoek naar wat er achter de hoek verscholen zit.

2.3 LEREN VAN SANTORINI



symbolisch

Op het hoogste punt vinden wij dit poortje. Een religieus symbool die past bij de cultuur van daar, maar dat is het ook iets wat het landschap oproept. In de verte wacht onze eindbestemming.



veranderende kleuren

Even verderop dalen we af en komen we in een ander landschap terecht. Deze veranderingen geven de hele beleving letterlijk meer kleur.



conclusie

Met recht kan gezegd worden dat Santorini tal van sublieme ervaringen in zich heeft. De manier waarop het landschap en de architectuur elkaar beïnvloeden spreekt sterk tot de verbeelding.

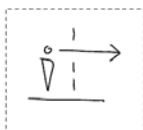
Uit deze analyse zijn een aantal punten te halen die kenmerkend zijn. De route langs het water is de drager van de beleving. De afwisseling op deze route geeft de beleving kleur. Vanaf de route is de relatie tussen land/stad en water leidend voor de ervaring ervan.



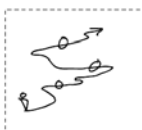
ZICHT OP ROUTE



STAD EN
LANDSCHAP
ALS EEN



SLIM OMGAAN MET
RELATIE LANDSCHAP
INZETTEN ALS
EXTRA KWALITEIT
CONTRASTEN



AFWISSELING
STAD/LAND
PROGRAMMA
LANDMARKS
VERRASSINGEN



AFWISSELING
LANDSCHAP

De analyse van Santorini in 2.3 biedt een andere kijk op de gebouwde omgeving. Meer vanuit belevingen en sferen. Maar door middel van fotografie ook objectief is vast te leggen. Ik heb geen dingen toegevoegd of speciale foto instelling gebruikt. Het is wat het is en geeft een goede indruk van het gebied.

Met dit idee ben ik het IJsselmeer rondgereisd om zo ook de beleving en sfeer te proeven. Ik was niet op zoek naar bepaalde kaarten zoals al genoemd in eerdere studies, maar meer een bepaalde manier van kijken naar de beleving van de plekken op de grens van water en land en de route die deze met elkaar verbindt. Middels fotografie en film heb ik dit proberen vast te leggen. In dit deel mijn verslaglegging daarvan.



leren kijken

Ik ging het IJsselmeer anders in dan Santorini. Ik was niet op vakantie. Ik wilde de ruimtelijk identiteit vast leggen. Ik heb het gebied meerdere malen bezocht. In verschillende seizoenen, met verschillende vervoersmiddelen.

De ongeveer 2000 gemaakte foto's en honderden filmpjes heb ik veelvuldig bestudeerd. Door een combinatie van analyse, ontwerp en discussie over de ruimtelijke identiteit ben ik uiteindelijk op drie kenmerkende identiteiten van het gebied gekomen.

1. de dijken als frame van het gebied
2. alle maten en schalen in een gebied
3. het (on)alledaagse

bronkaan opentop.nl, aangepast door auteur (rondje IJsselmeer)



2.4 RONDJE IJSSELMEER

#1 de dijken als frame van het gebied

Toen ik het gebied in ging werd ik verrast door de schoonheid van de dijken. De dijken zijn van een indrukwekkende maat. Het is de lijst van het IJsselmeer in en brengt je van plek naar plek. De schoonheid van elke plek is onlosmakelijk verbonden aan de vorm, afmeting en materialisering van dit kunstwerk.

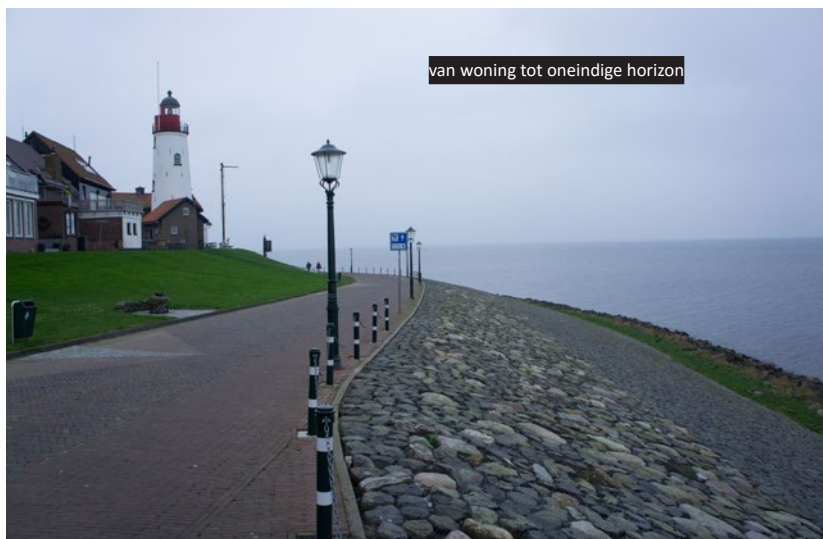




2.4 RONDJE IJSSELMEER

#2 alle maten en schalen in een gebied

Het IJsselmeer is een plek waar je alle maten en schalen tegenkomt. Van de oneindige horizon tot een kleine woning die achter de dijk ligt. Op sommige plekken is deze transitie prachtig vormgegeven en leidt tot een sublieme ervaring.



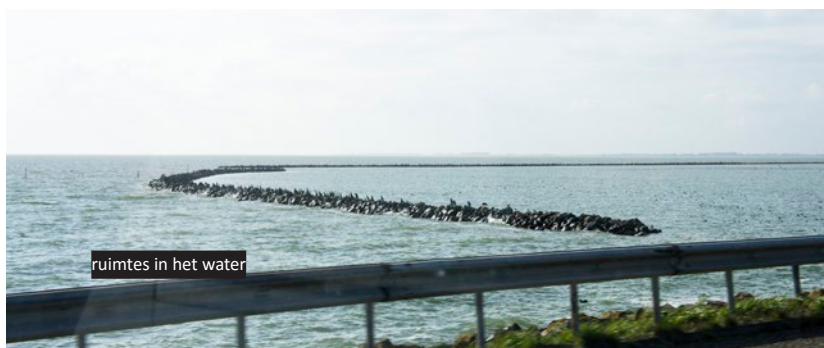
van woning tot oneindige horizon



immense afstanden



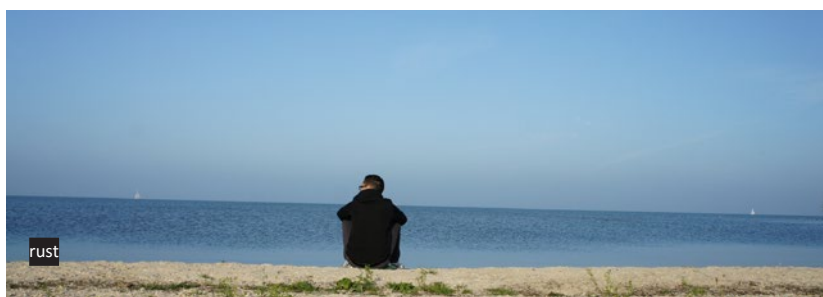
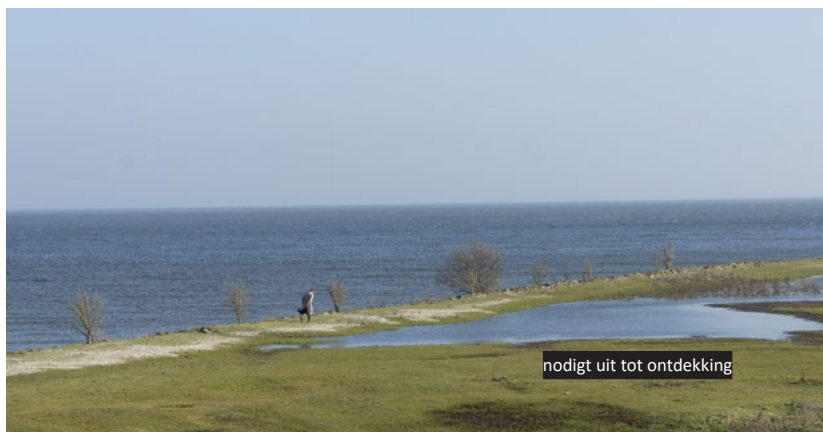
immense windturbines



2.4 RONDJE IJSSELMEER

#3 het (on)alledaagse

Het gebied heeft een bepaalde Nederlandse nuchterheid, maar het kan zo maar ineens verrassen. Op de grens van het oneindige daagt dit tot ontdekking uit. Als je door het gebied heen gaat, dan gaat er een bepaalde knop om. De rust en de ruimte versterkt de zintuigen.





momentopnames



ruimte en silhouetten

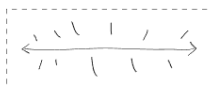
conclusie: meer dan alleen openheid

Deze drie ruimtelijke kenmerken van het gebied zijn naar mijn mening de ingrediënten die het gebied zo bijzonder en geliefd maken. Elke plek heeft deze ingrediënten wel in zich, maar worden ze ook optimaal benut? Ik ben zeker niet alleen maar mooie plekken tegengekomen.

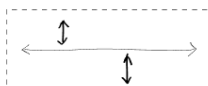
terugblik op Santorini

Een terugblik op de conclusie uit Santorini biedt een interessante uitkomst. Ten eerste is er zeker een vergelijking tussen beide te maken. De route speelt een belangrijke rol in het gebied. In het IJsselmeer zijn dat de dijken en die vervullen deze rol op een aantrekkelijke manier. De manier waarop de steden zich verhouden ten opzichte van het IJsselmeer is echter een reeks van gemiste kansen. Santorini maakt in dat opzicht ook optimaal gebruik van de bergen. Maken de steden wel optimaal gebruik van de dijken?

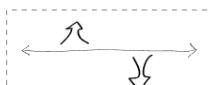
DE DIJK ALS RUGGENGRAAT ZIEN > POTENTIES ZIEN EN BENUTTEN



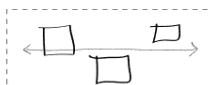
DIJK MET DUIDELIJKE IDENTITEIT ALS SNOER VAN HET IJSSELMEERGEBIED



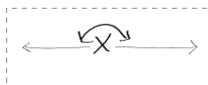
ROUTE NAAR DE DIJK EN AFBUIGINGEN NAAR ANDERE PLEKKEN VAN BELANG



DIJK ALS BELEVING VAN HET LANDSCHAP, RELATIE MET WATER VAN BELANG



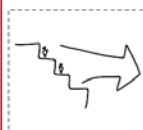
DIJK ALS PLEK OM IETS TE DOEN > OPENBARE RUIMTE MAAR OOK VAN DRUK NAAR RUST



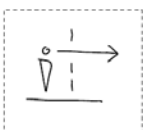
ONTBREKENDE SCHAKELS VERBINDEN OF OMBUIGEN



ZICHT OP ROUTE



STAD EN LANDSCHAP ALS EEN



SLIM OMGAAN MET RELATIE LANDSCHAP INZETTEN ALS EXTRA KWALITEIT CONTRASTEN



AFWISSELING STAD/LAND PROGRAMMA LANDMARKS VERRASSINGEN



AFWISSELING LANDSCHAP

de knooppunten aan het water

De steden aan het IJsselmeer zijn knooppunten. Een plek waar alle thema's samenkomen en een plekje aan het water zoeken. Het resultaat is vaak een verlies van de relatie ten opzichte van het water. In sommige steden is hier veel aandacht aan besteed, in andere veel minder. Hiernaast twee foto's van Enkhuizen met (een poging tot) het zicht op het water.



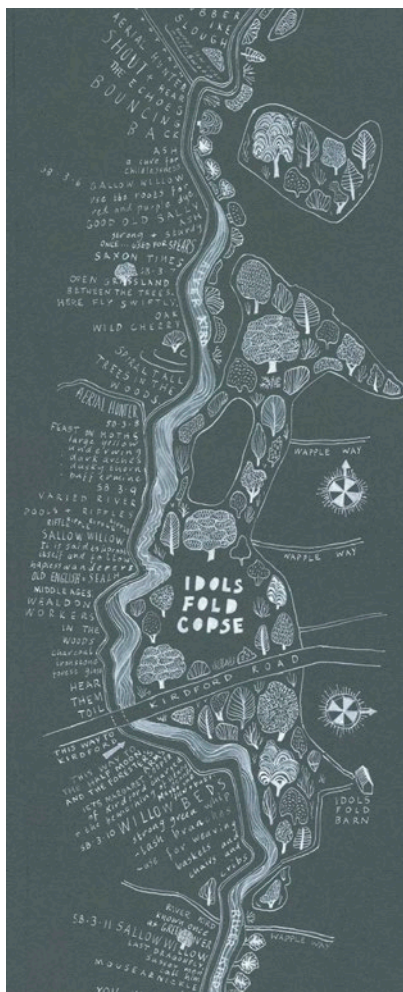
2.5 EEN ANDERE KIJK OP HET IJSSELMEER

Als conclusie op dit hoofdstuk wilde ik een bepaalde manier van kijken op het IJsselmeer presenteren. De drie ruimtelijke karakteristieken zijn daar een van, maar die doen nogal subjectief aan. Hoe zit het met een meer objectieve kijk? Dan kom je toch weer bij de kaarten terecht, maar dan op de grens van de beleving.

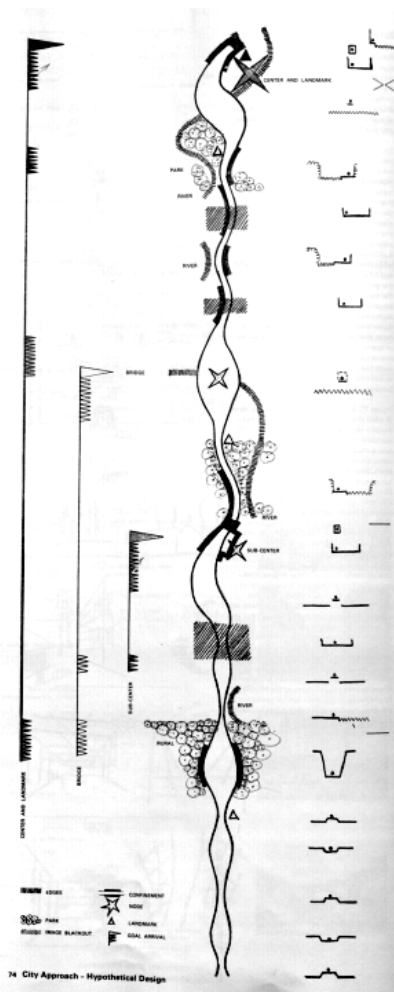
RUIMTE + RITME = IJSSELMEER

view from the road

Een inspiratie voor deze manier van benaderen kreeg ik ten eerste van Hellen Cann. Als tekenaar van beroep maakte ze de volgende tekening. Deze tekening deed mij denken aan de route langs het water en hoe je dit kan vastleggen. In het boek 'View from the Road' van onder andere Kevin Lynch wordt de snelweg als ruimtelijke opgave ontleed. Ik wilde deze methode gebruiken om de route over de dijk ruimtelijk te ontleden.



bron: Helen Cann



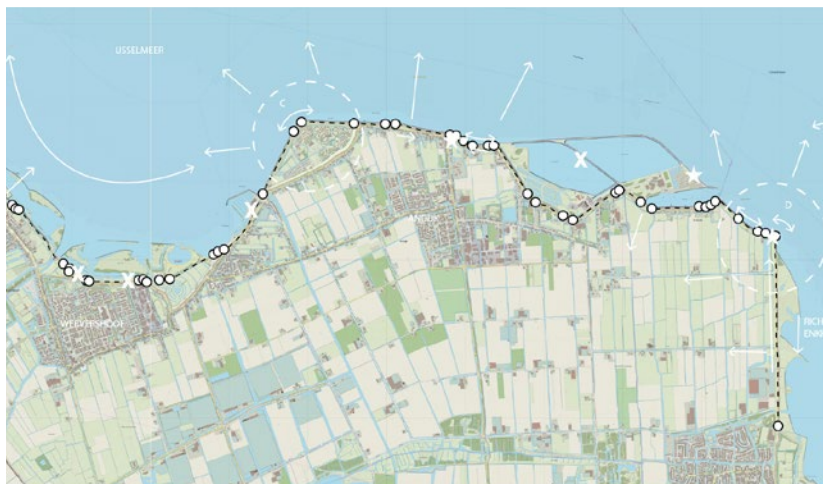
bron: View From the Road, Appleyard, Lynch, Myer

RUIMTE + RITME = IJSSELMEER

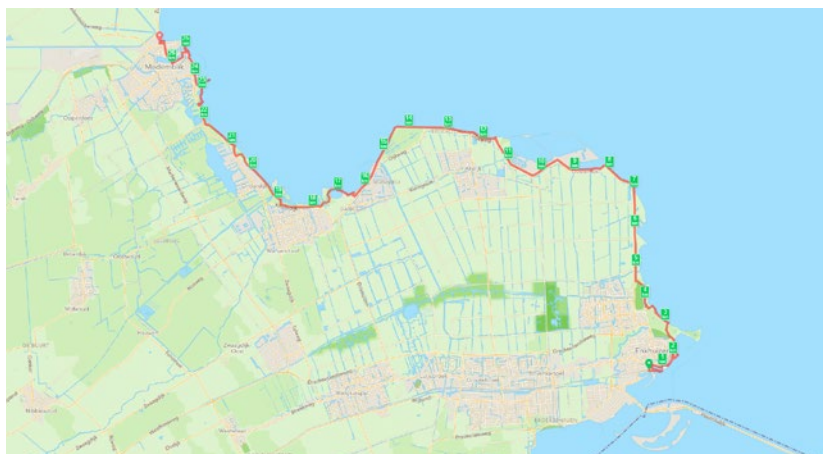
lijn analyse

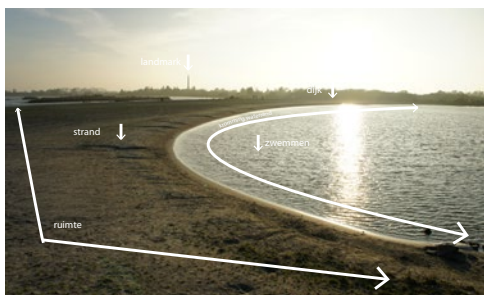
Ik bedacht een combinatie tussen beide manieren van vastleggen. Om dit te doen ging ik op zoek naar ruimtelijke elementen die kenmerkend waren en deze op de meter na nauwkeurig te noteren. Dit waren bijvoorbeeld zaken als type materiaal dat ik op de dijk aantrof, of waar landmarks zaten. Wanneer ik zicht had op binnendijks gebied en andersom en wat ik dan ook zag. Hetgeen wat misschien wel meest kenmerkende was waren de krommingen van de dijk. Ik deed dit nauwkeurig meten, plaatsen in een excelsheet en kreeg vervolgens een soort van code eruit.

een deel van de route geanalyseerd, stippen geven een bepaalde kenmerk aan



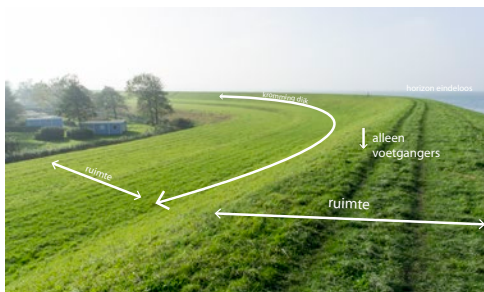
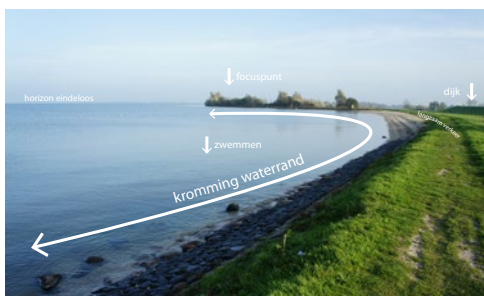
gps tracking van mijn wandeling, bron: runkeeper



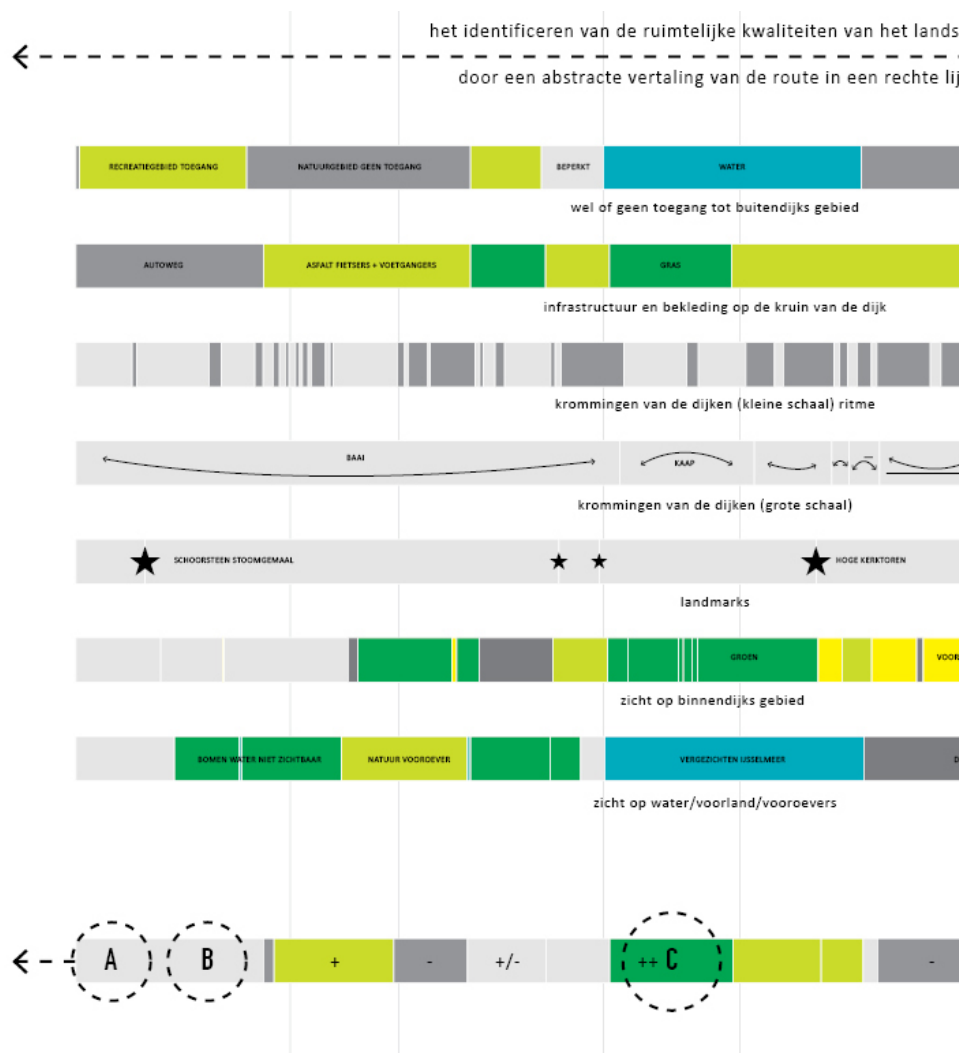


wat wel en wat niet

Tijdens mijn wandeling maakte ik foto's en noteerde ik mijn bevindingen. Deze heb ik meegenomen in de analyse.



2.5 EEN ANDERE KIJK OP HET IJSSELMEER



overtrekken van ruimtes

Wil je een gebied leren kennen, dan moet je het eerst overtrekken. Dit is een beproefde methode in het bureau van Frits Palmboom. Doordat je met je hand dezelfde beweging maakt als het gebied, sla je deze in je hersens op. Het tekenen van iets bepaald zorgt ervoor dat je keuzes moet maken. Wat teken je wel en niet. Waar leg je de nadruk op? Ik heb het gebied ook zo leren kennen door het gebied volledig over te trekken. De schaal van het gebied zorgde er echter voor dat ik digitaal te werk moest gaan om een hoog detailniveau te bereiken.



nieuwe basiskaart

De meest interessante lijn die ik tekende was die van op de grens van water en land. Ik draaide de kaarten zodat het land onder kwam en het water boven. Net zoals je in het gebied ook aan het water staat. Het resultaat is een reeks zwart-wit kaarten die het gebied op een andere manier laat zien. De kracht zit erin in het feit dat het een objectieve kaart is, direct de focus van mijn project aanstipt: de ruimtelijke identiteit van het IJsselmeer en daarmee een nieuwe basis voor discussie kan zijn.



Stavoren met de punt naar voren in het water. Dit punt vangt ook nog eens de dominerende windrichting op en is zo een ultieme plek om het open klimaat van het IJsselmeer te trotseren. De velen kribben verraden deze strijd.



Lemmer is een stad ingeklemd door de nieuwe Noordoostpolder die van links met een bocht naar de stad toedraait. In dit puntje heeft de stad nog verbinding met het water, maar domineren de buitendijkse havengebieden het waterfront.

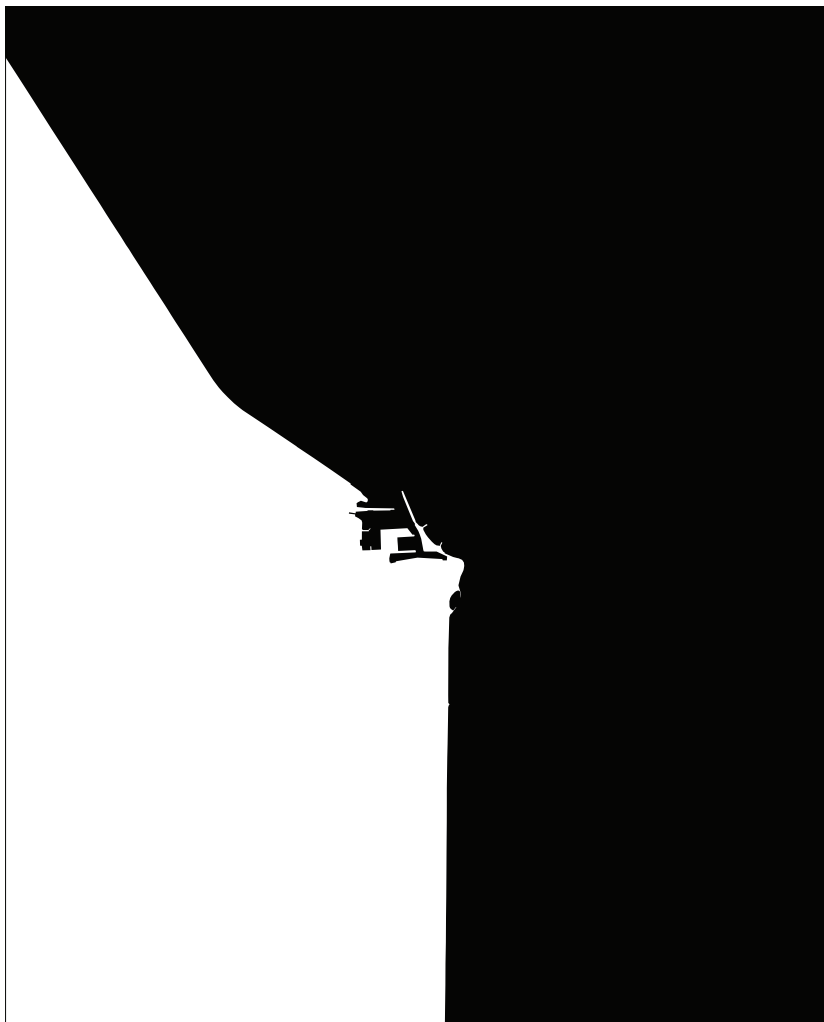


2.5 EEN ANDERE KIJK OP HET IJSSELMEER

Marken als sprong over het water. Het eiland (inmiddels schiereiland door de wegverbinding) is een van de weinige plekken in het IJsselmeer waar je de sprong in het water kan wagen. Dit komt goed tot zijn recht in het uiterste puntje bij de vuurtoren.

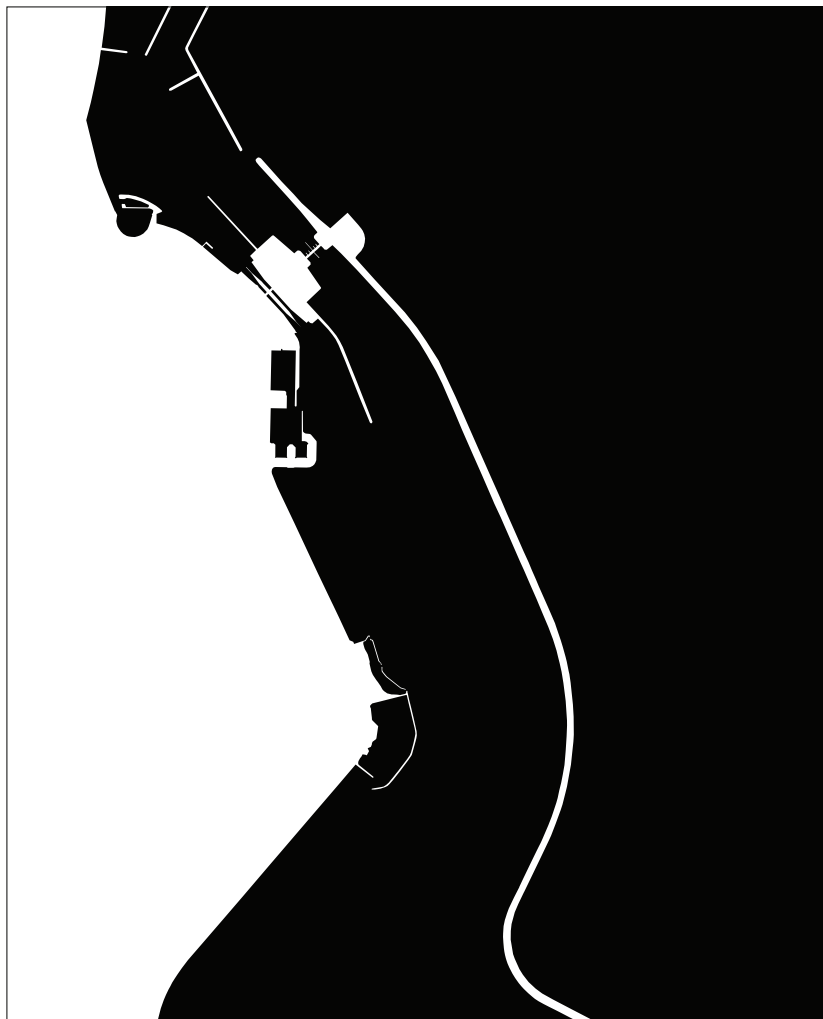


Urk als het balkon aan het IJsselmeer. Dit voormalige eiland is het uiterste puntje van de nieuwe Noordoostpolder. De subtiele, maar duidelijk aanwezige knik biedt de bezoeker een zicht over het weidse water.



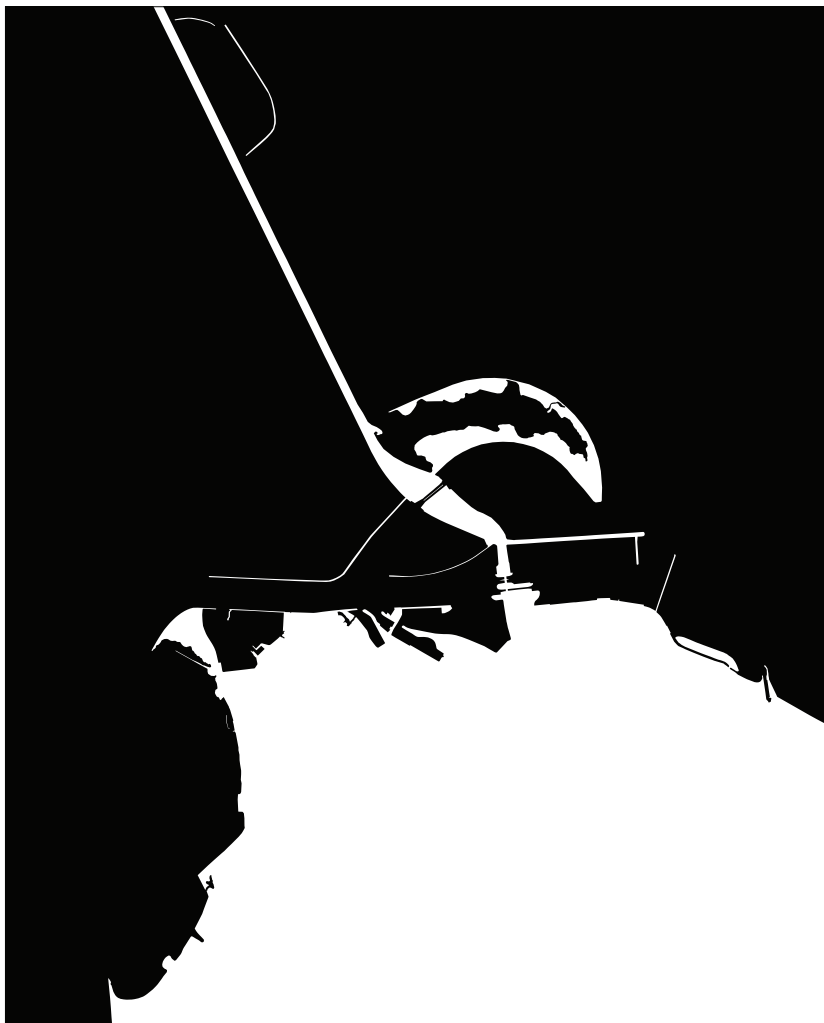
2.5 EEN ANDERE KIJK OP HET IJSSELMEER

Lelystad de stad achter de dijk, achter de dijk. Een sterk technische lijn van grote maat die de beweging van de Houtribdijk volgt. Of is het andersom? In deze grote maat probeert de recent geplaatste cirkel een meer hanteerbare maat te vinden.



de volgende stap

De vraag is echter hoe het daar nou precies is. Eerder constateerde ik al dat de steden een complexe relatie aangaan met het water. Dit leidt soms tot verrommeling. Om dit verder te onderzoeken heb ik een stad als case study uitgekozen. Enkhuizen, een stad met een wirwar aan lijnen leek mij daar een goede uitdaging voor.



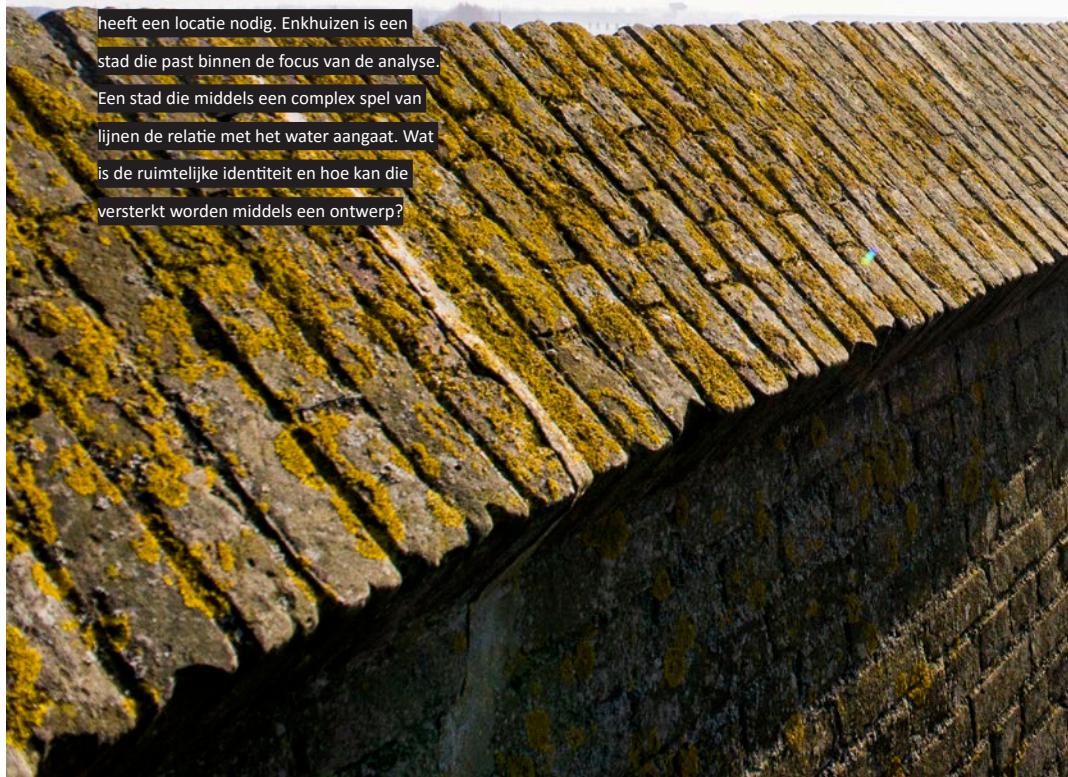
CASE STUDY ENKHUIZEN

HOOFDSTUK 3

Het verder doorontwikkelen van de analyse

heeft een locatie nodig. EnkhuiZEN is een stad die past binnen de focus van de analyse.

Een stad die middels een complex spel van lijnen de relatie met het water aangaat. Wat is de ruimtelijke identiteit en hoe kan die versterkt worden middels een ontwerp?





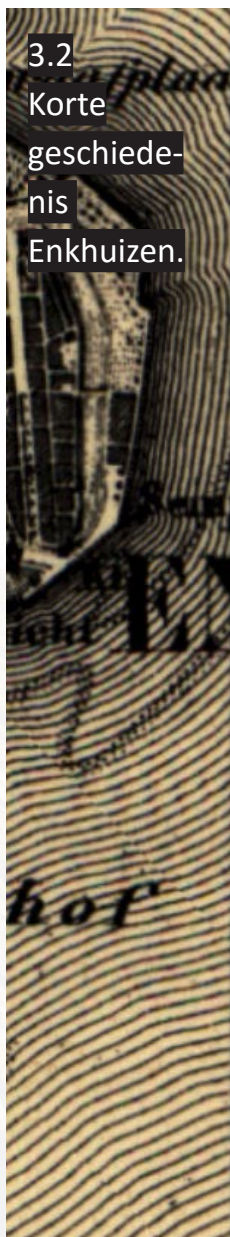
3.1

Kennis-
making
Enkhuizen.



3.2

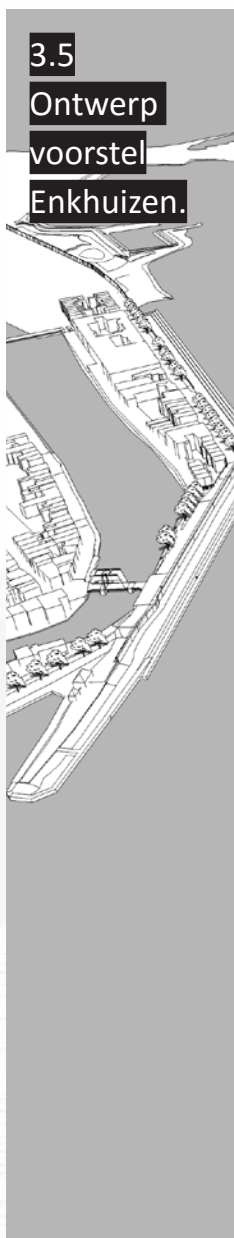
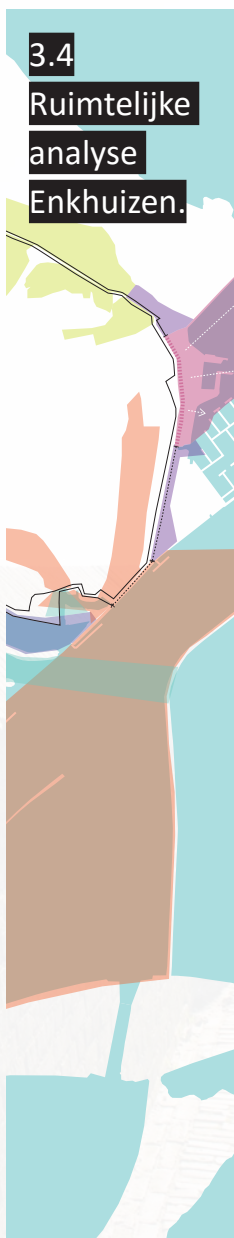
Korte
geschiede-
nis
Enkhuizen.



3.3

Visie
Enkhuizen.





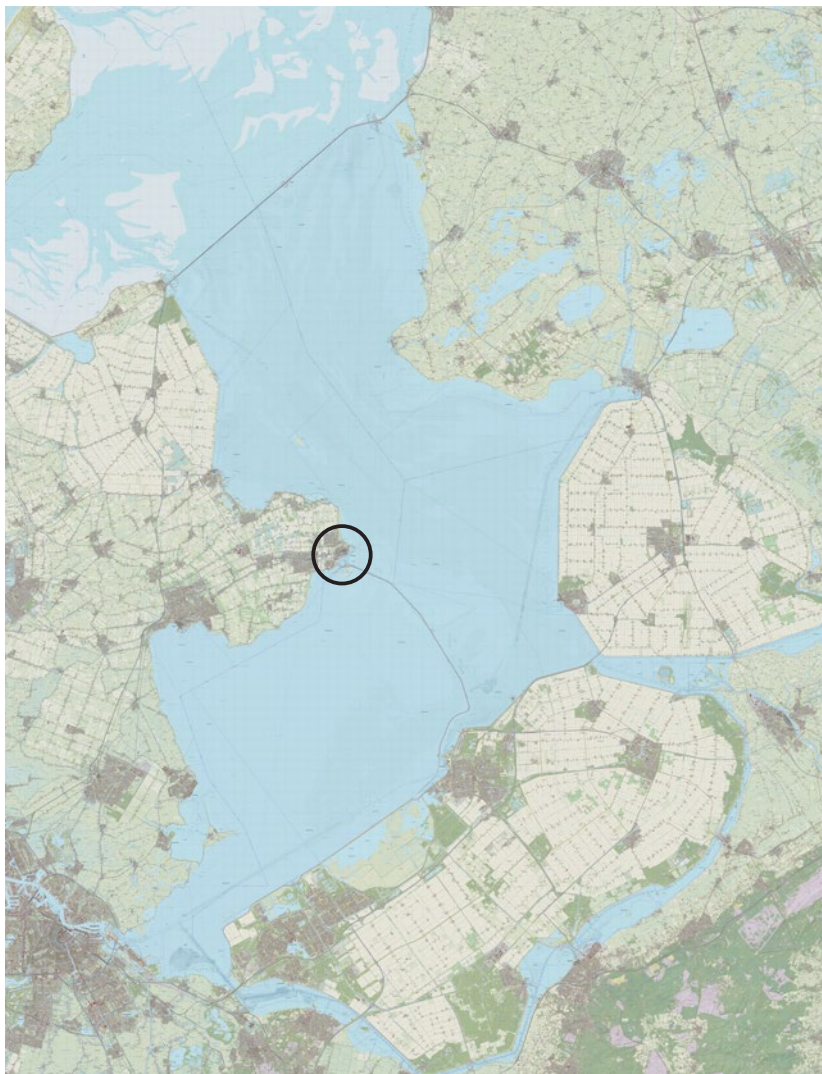
3.1 KENNISMAKING ENKHUIZEN

Enkhuizen is een van de, relatief gezien, grotere steden aan het IJsselmeer. De economie van de stad draait voornamelijk op toerisme, watersport en een internationaal bekende zaadveredelingscluster: Seed Valley.



Waar ligt Enkhuizen?

Enkhuizen ligt op de grens tussen het IJsselmeer en het Markermeer. Een grens die is opgeworpen door de Houtribdijk.

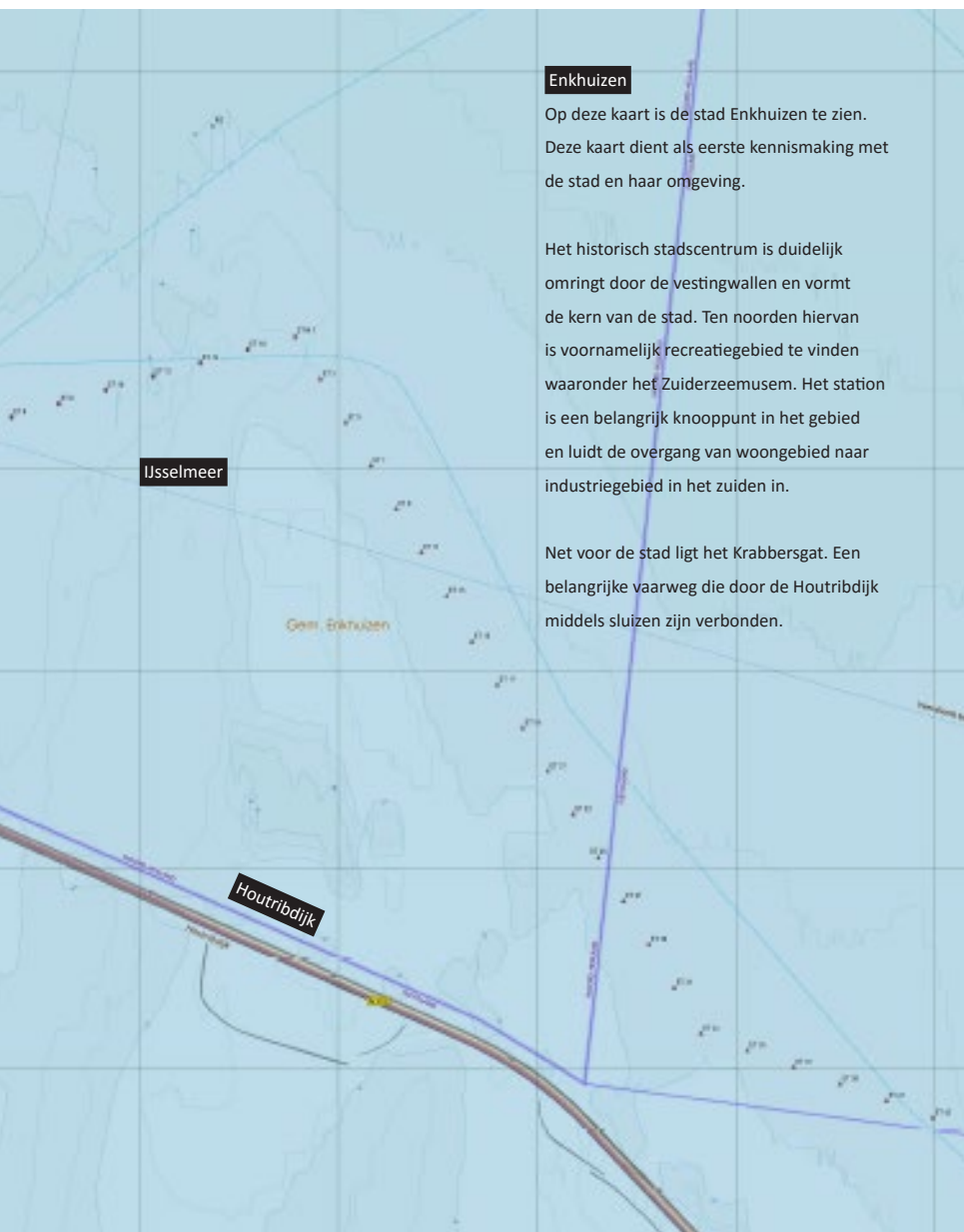


bron: opentopo.nl

3.1 KENNISMAKING ENKHUIZEN



bron: opentopo.nl



Enkhuizen

Op deze kaart is de stad Enkhuizen te zien. Deze kaart dient als eerste kennismaking met de stad en haar omgeving.

Het historisch stadscentrum is duidelijk omringt door de vestingwallen en vormt de kern van de stad. Ten noorden hiervan is voornamelijk recreatiegebied te vinden waaronder het Zuiderzeemuseum. Het station is een belangrijk knooppunt in het gebied en luidt de overgang van woongebied naar industriegebied in het zuiden in.

Net voor de stad ligt het Krabbersgat. Een belangrijke vaarweg die door de Houtribdijk middels sluisen zijn verbonden.

3.1 KENNISMAKING ENKHUIZEN

historisch centrum

De stad heeft een rijke geschiedenis met betrekking tot de Gouden Eeuw. Veel daarvan is nog terug te zien in de stad en is mede daarom ook een toeristische bestemming.



vaarweg Krabbersgat / naviduct

Voor de stad ligt het Krabbersgat. Een drukke vaarweg die door de recente toename van recreatievaart er een tweede sluis in de Houtribdijk bijkreeg in de vorm van wereld's eerste naviduct. Door de naviduct kan het autoverkeer probleemloos doorgaan. Dit is anders bij Lelystad.



Zuiderzeemuseum

Dicht bij het centrum ligt het grote openlucht museum. In dit museum zijn gebouwen en gebruiken uit de Zuiderzee periode letterlijk naar verhuisd.

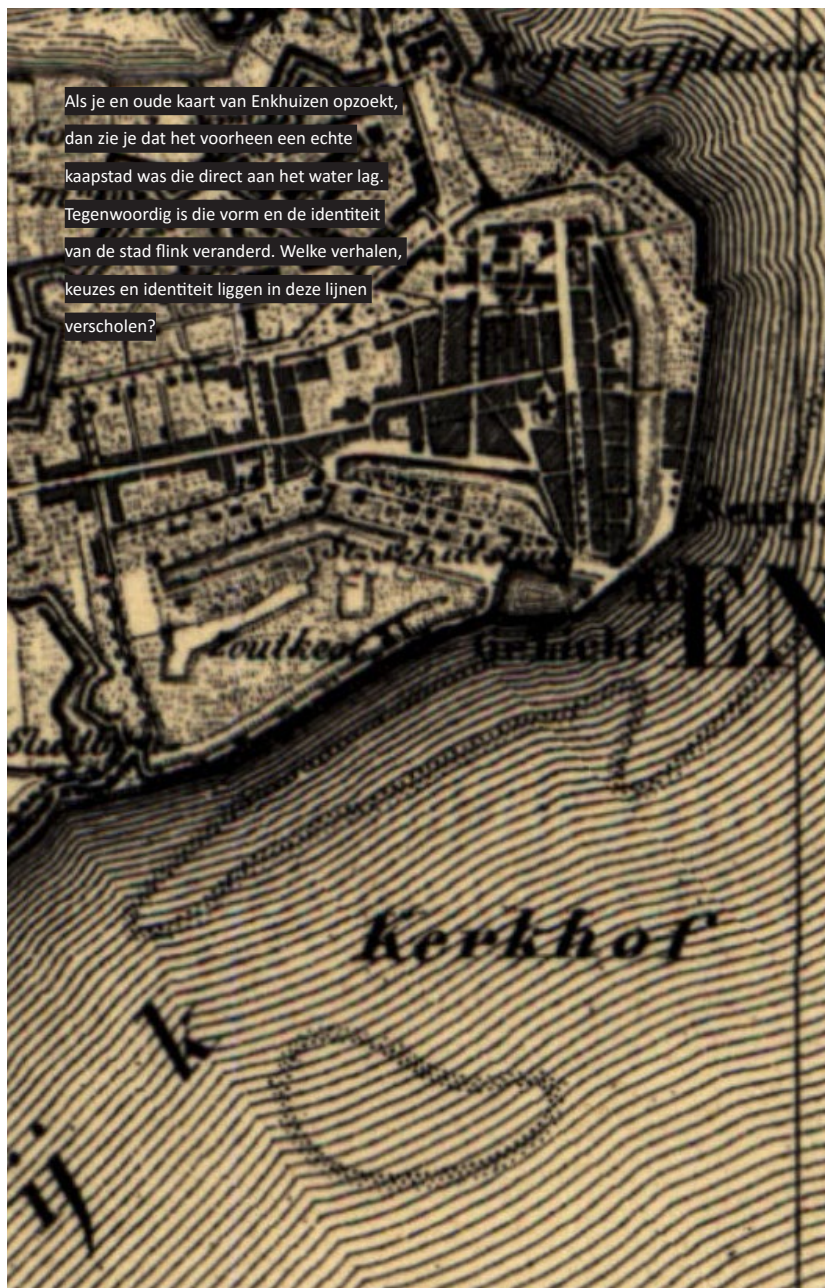


havens

De stad is een grote haven en in de zomer is het daardoor druk in de stad en op het water.



Als je een oude kaart van EnkhuiZEN opzoekt, dan zie je dat het voorheen een echte kaapstad was die direct aan het water lag. Tegenwoordig is die vorm en de identiteit van de stad flink veranderd. Welke verhalen, keuzes en identiteit liggen in deze lijnen verscholen?





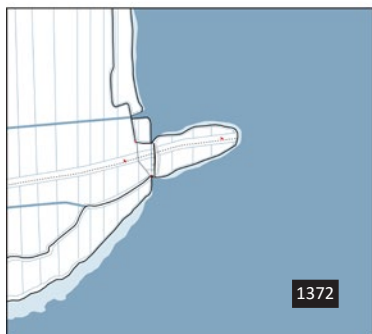
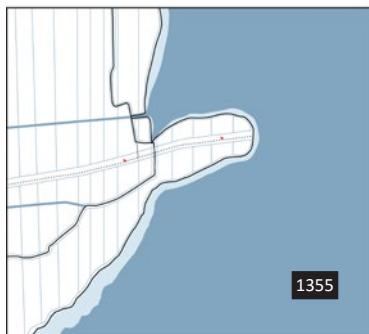
grip op lijnen

Waar komen alle lijnen vandaan? Het telkens opnieuw tekenen van de stad vanuit mijn hoofd gaf mij meer grip op de lijnen. Ik wilde weten waar elke lijn voor bedoeld was. Waar ligt de flexibiliteit in deze lijnen?



nog voordat het een stad was

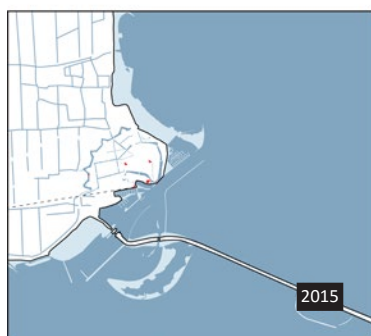
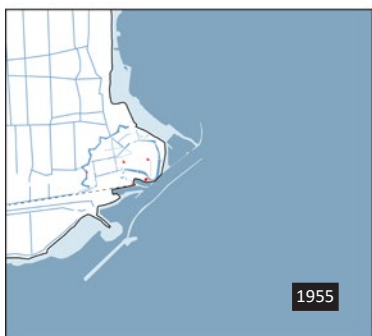
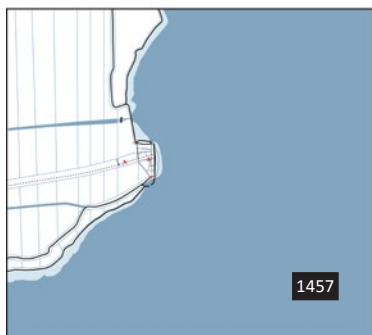
Als we ver terugduiken in de geschiedenis is in meer detail te zien hoe de lijn tussen land en water constant verschoof. Dit had te maken met natuurlijke processen van eb en vloed en het toen nog ontbreken aan de juiste technische middelen om het land te behouden. Ron 1412 moment moest de stad letterlijk terugdeinzen voor het water en werd de kerk op het eiland afgebroken en meer binnenlands verplaatst.



bron: kaartenreeks een reproductie van eerder kaarten i.s.m. Paul Broekhuizen

van zachte tot harde vorm

In de Gouden Eeuw neemt de stad een stevige vorm als kaapstad aan en breidt het zich juist uit op het water tot de stad die het vandaag de dag is.

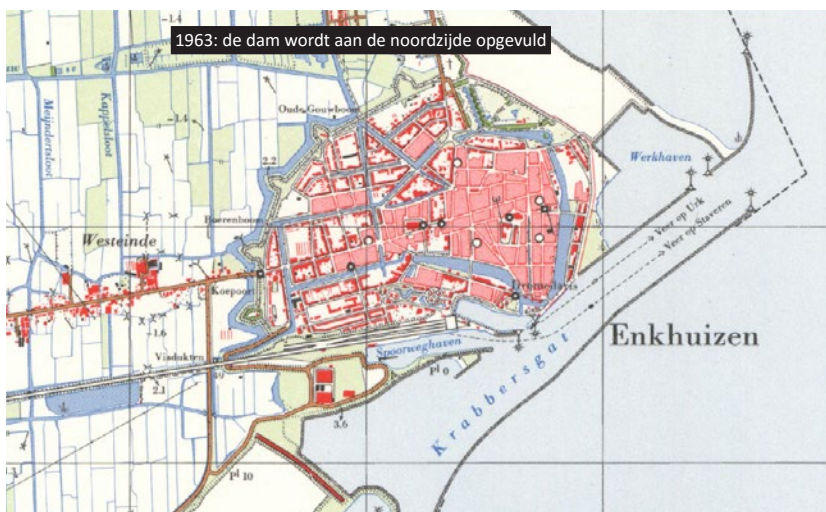


3.2 KORTE GESCHIEDENIS VAN ENKHUIZEN

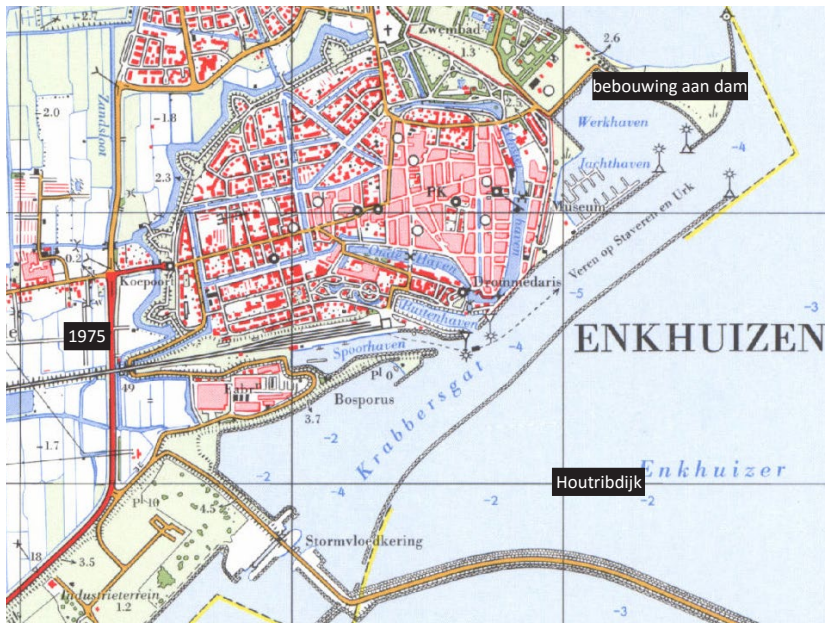
van Gouden Eeuw tot nu in detail

Tussen de Gouden Eeuw en nu zijn de meeste aanpassingen ontstaan. Het herleiden van deze stappen legt de ruimtelijke keuzes die de stad heeft genomen bloot.





3.2 KORTE GESCHIEDENIS VAN ENKHUIZEN





spel van lijnen door ontwikkelingen

Het is duidelijk te zien hoe de stad door de eeuwen heen zich aan het water heeft getransformeerd van kaapstad tot een complex spel van lijnen. Veel ontwikkelingen zijn havengerelateerd zoals de recente toevoeging van de Gependam om het toerisme meer ruimte te bieden. Heeft de stad haar aantrekkelijke historische identiteit wel kunnen behouden door al deze transformaties?

3.3 VISIE ENKHUIZEN



identiteit

Over identiteit staat het volgende in de stadsvisie 2030 van Enkhuizen: “Het beschermde stadsgezicht van Enkhuizen is tegelijk het historisch kapitaal. Het ruimtelijke beleid is gericht op de cultuurhistorische kwaliteit. Continuïteit van het karakter van de binnenstad is uitgangspunt voor alle ontwikkelingen.”

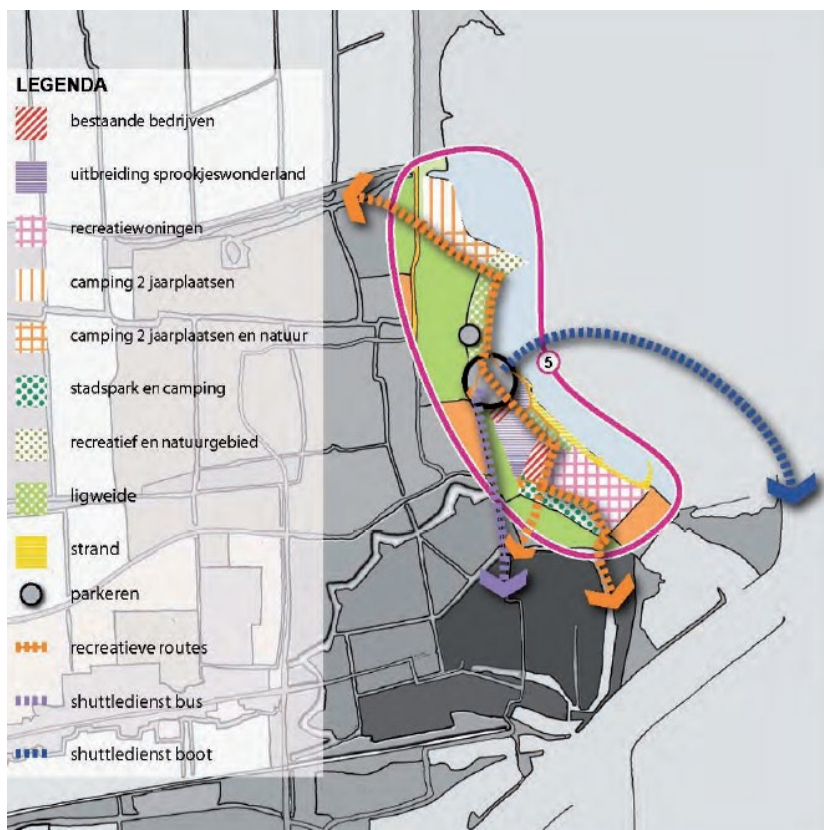
Ik verbaas mij eerlijk gezegd dan over de plannen die ze bedacht hebben voor het uitbreiden van het toerisme in een soort van pretpark achtige manier.



3.3 VISIE ENKHUIZEN

recreatie en toerisme als belangrijk speerpunt

De stadsvisie zet sterk in op recreatie en toerisme. Dit willen ze koppelen aan de al grote hoeveelheid aan recreatieve voorzieningen in het noordelijk deel van de stad.



waterplein: visitekaartje Enkhuizen

Volgens de Stadsvisie is door de aanleg van de Gependam het Waterplein meer bij de stad betrokken. Het heeft echter nog een verdere recreatieve invulling nodig. Hiervoor geven ze de volgende randvoorwaarden: veel waarde hechten aan landschappelijke inpassing (visitekaartje Enkhuizen) & de nautische veiligheid staat voorop.



bron: stadsvisie Enkhuizen 2030

identiteit en toerisme: gaan die samen?

Dat een historische stad toerisme aantrekt lijkt mij duidelijk, maar kan er ook sprake zijn van teveel toerisme en op een verkeerde manier vormgegeven waardoor de identiteit uiteindelijk verloren raakt?

3.4 RUIMTELIJKE ANALYSE ENKHUIZEN

Hoe kan ik de manier van kijken uit
hoofdstuk 2 projecteren op de stad
Enkhuizen?

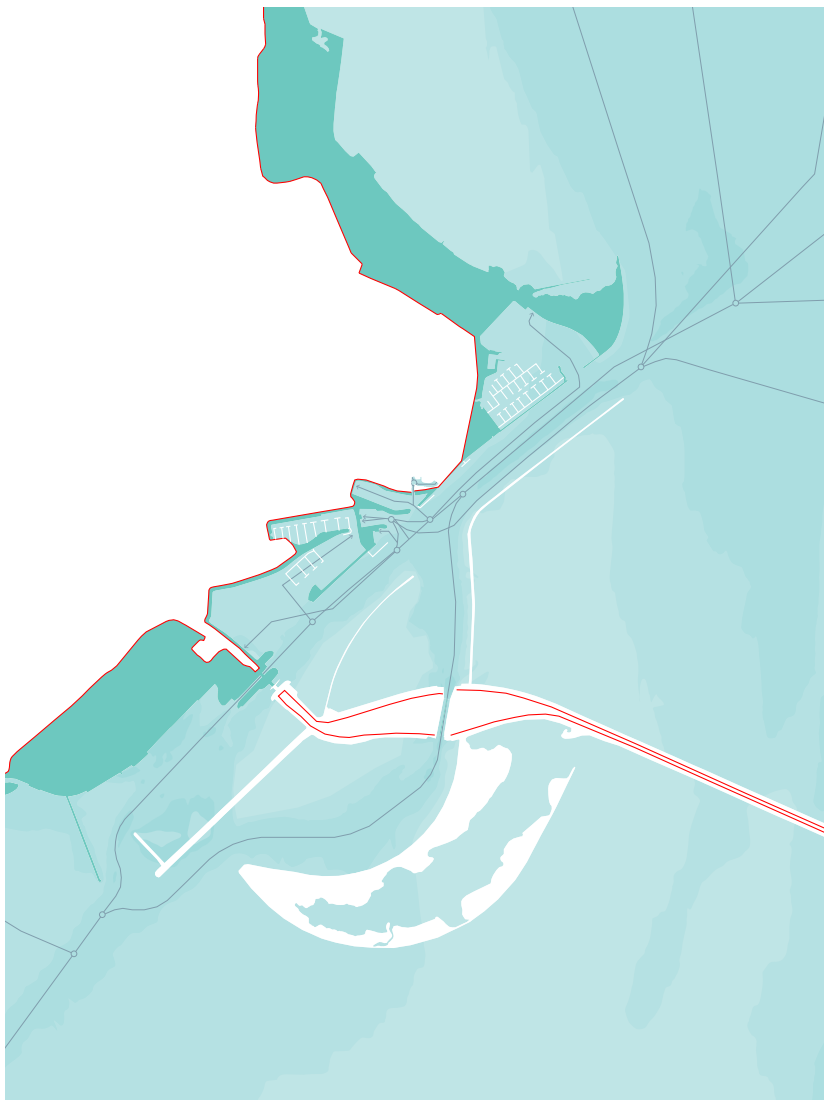
Mijn focus ligt op de route langs het water,
waarbij de dijk een belangrijke rol speelt.
Ik heb de stad viermaal bezocht. Telkens
kwamen er weer nieuwe inzichten vanuit
ontwerpidéeen. De analyse uit hoofdstuk 2
krijgt hier dus een vervolg.

RUIMTE + RITME = IJSSELMEER

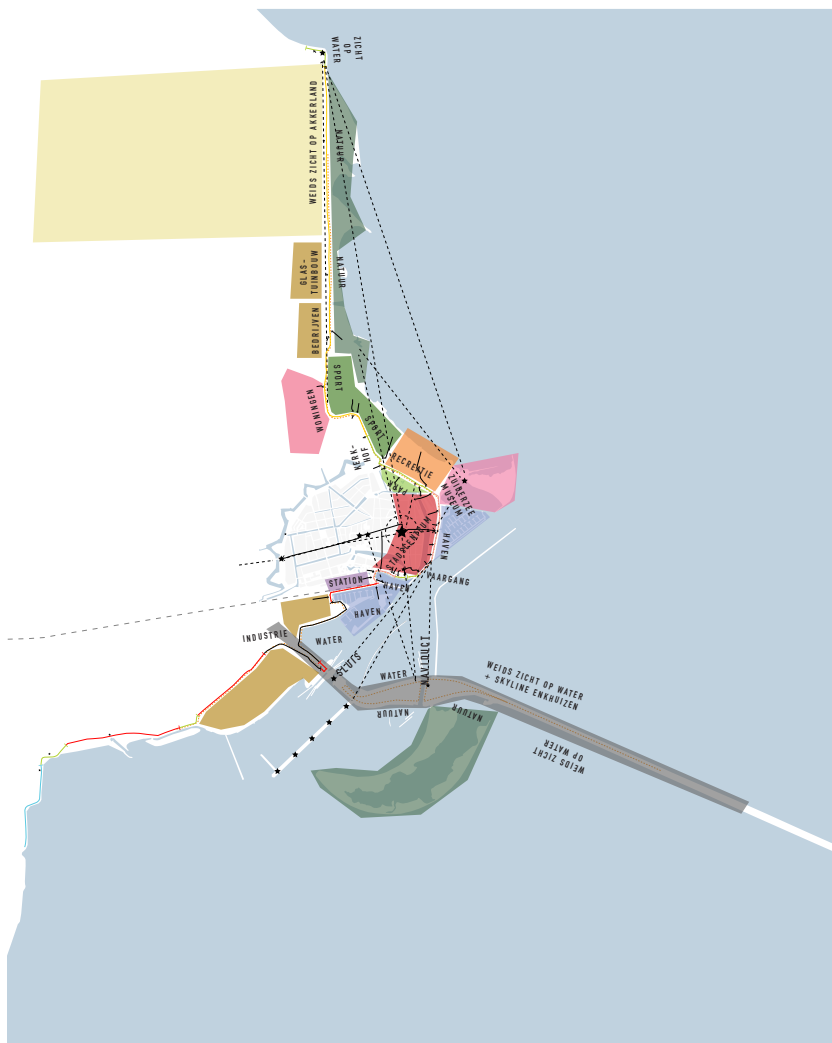


oude kaap verstoopt

De rode lijn van de dijk laat de oude kaapstad nog zien die tegenwoordig verstoopt gaat achter tal van nieuwe en buitendijkse functies. De ondieptes zijn duidelijk zichtbaar en maken buitendijkse uitbreidingen daarom makkelijker. De routes over het water verraden de drukte die er is.

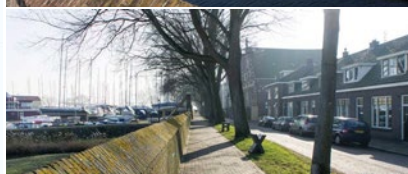
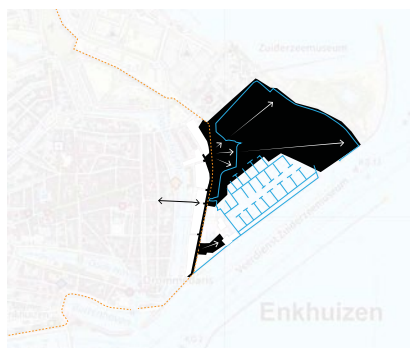
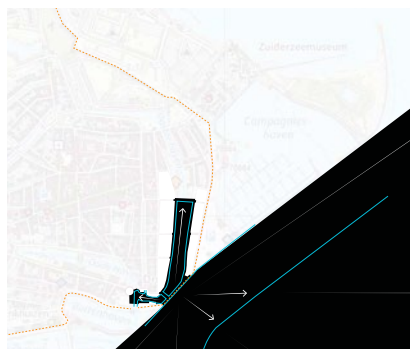
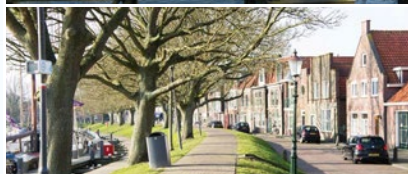


De route langs het water is op te delen in verschillende zones die gekoppeld zijn aan de functies die er aan liggen. Ten zuiden is voornamelijk industrie te vinden. Vanaf het station is het een opeenstapeling aan havens die zich rondom het hart van de stad hebben geplaast. In het noorden is het recreatiegebied te vinden met o.a. het Zuiderzeemuseum. De lijnen geven de zichtlijnen van landmarks aan.



ruimtes en ritme

Tijdens de analyse is de ritme van de route/de opeenvolging van ruimtes te herkennen. Dit heb ik voor drietal ruimtes met een eigen maat, vorm en zicht op het water vastgelegd. De zwarte lijnen geven de visuele begrenzingen van de plek aan. Het water is daar onderdeel van.



de hoofdroute en belangrijke knooppunten

Uit de analyse van functies is een hoofdstraat van de stad te halen. Deze start bij het treinstation en gaat richting het Zuiderzeemuseum. Onderweg zijn er belangrijke knooppunten die aansluiten op de structuur van de stad. Dit zijn ook de plekken waar je naar het water loopt als je vanuit de stad komt.



samenvattende analyse kaart

De ritme van de route is in deze kaart verwerkt. Elke kleur geeft een ruimte aan. Zo is te zien dat er maar op een punt in de stad zicht is op het water. En dat dit wordt geblokkeerd door de golfbreker. De relatie tussen stad en water lijkt hiermee sterk ingeperkt. Zo is ook te zien door de nieuwe buitendijkse gebieden.



het ruimtelijke ritme van de stad

Om de stad beter te begrijpen heb ik de stad in 3D gemodelleerd. Zo kan ik de hoofdroute ook beter visueel communiceren in een serie afbeeldingen uit dit model. De serie begint bij het stationsgebouw en loopt door tot het Zuiderzeemuseum. Deze serie is terug te herleiden naar samenvattende analyse van een pagina terug.



entree tot de stad



directe relatie tot het
water



langs de dijk



door de Drommedaris



van brug naar brug
door de smalle straat



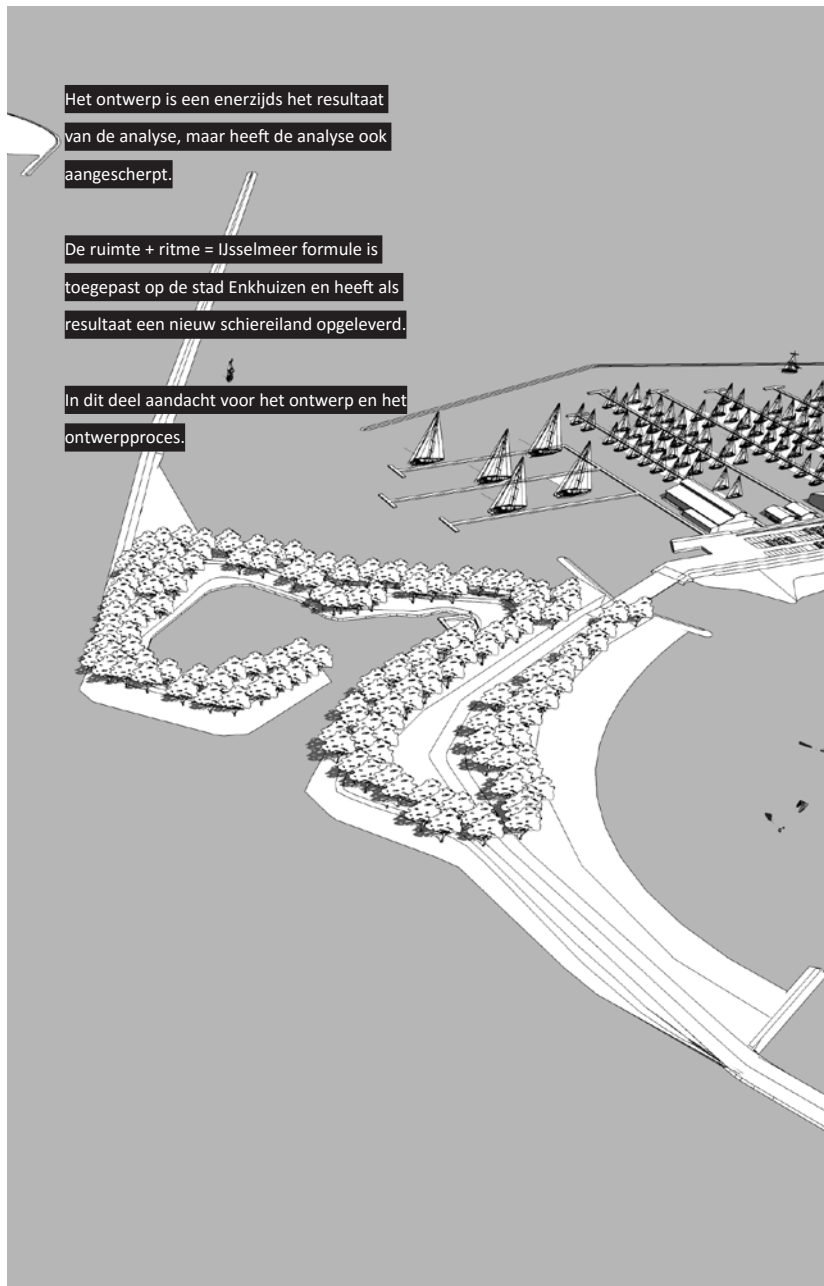
entree tot het water
zonder water

Het ontwerp is enerzijds het resultaat van de analyse, maar heeft de analyse ook aangescherpt.

De ruimte + ritme = IJsselmeer formule is toegepast op de stad Enkhuizen en heeft als resultaat een nieuw schiereiland opgeleverd.

In dit deel aandacht voor het ontwerp en het ontwerpproces.

RUIMTE + RITME = IJSELMEER



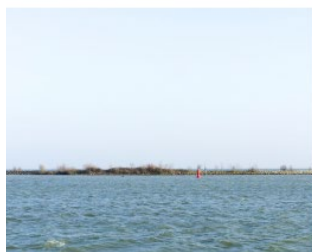
kennismaking ontwerp

Ten eerste een korte voor en na van het ontwerp om te laten zien wat het eind resultaat is geworden. In het nieuwe ontwerp is de kaap weer vrijgehouden door het verplaatsen van de jachthaven. De jachthaven verplaatst naar de overkant van het water waar een nieuw eiland ontstaat bestaande uit een bos en een strand. De locatie is met de auto bereikbaar via de Houtribdijk en via veerpont verbonden met het centrum.



van analyse naar eerste ideeën

Tijdens de analyse kwamen een aantal ideeën al naar boven. Waarom wordt er geen gebruik gemaakt van de dam aan de overzijde van de stad? Kan de oude kaap niet op een of andere manier worden teruggebracht?



openbreken kaap, claimen golfbreker

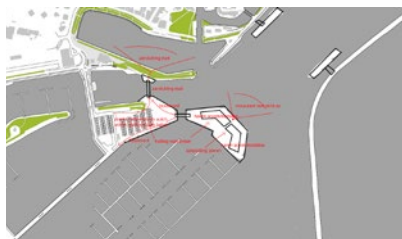
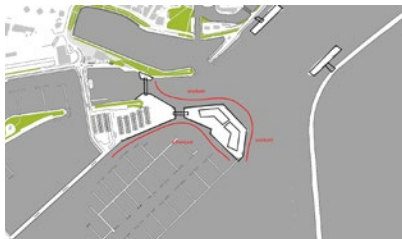
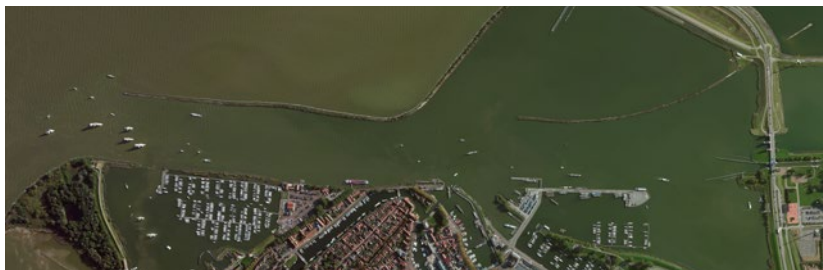
In het voorstel wordt de kaap deels opengebroken door de jachthaven die er nu zit te verplaatsen. Dit resulteert in een invulling van waterplein in het zuiden. De golfbreker wordt in strand veranderd. Het resultaat is een sterkere relatie met het water. Vanaf het strand kan teruggekeken worden op de stad.



3.5 ONTWERP SCHIEREILAND

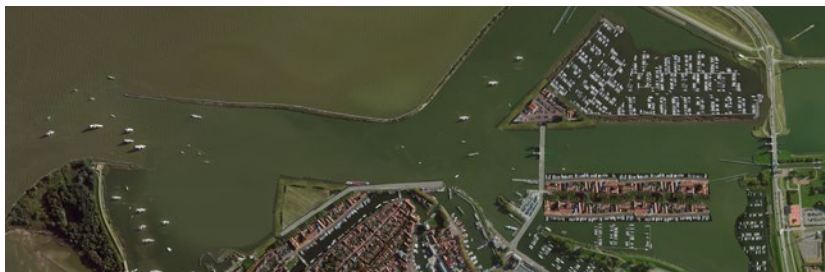
locatie keuze jachthaven

Het verplaatsen van de jachthaven is nogal een opgave. De jachthaven ligt nu redelijk dicht op het centrum en heeft daarmee een goede locatie. Het heeft echter geen uitbreidingsmogelijkheden meer. Een nieuwe plan voor het waterplein zou een win-win situatie kunnen opleveren.



ontwerpen in het waterplein

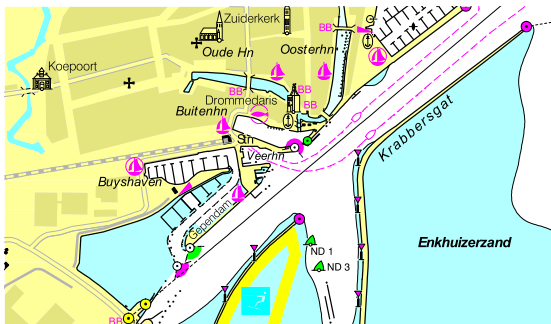
Het waterplein is ook de meest directe aansluiting met de stad. Het recent aangelegde Gependam zou daarin een rol kunnen spelen. De meeste ruimte wordt geboden door de golfbreker, maar betekent ook het lossere verbinding met het centrum. Onderaan een aantal mogelijke invullingen.



ontwerpen op de snelweg van het water

Waar veel plannen er interessant uit zien en nieuwe ruimtelijke belevingen zou kunnen toevoegen aan de stad is het echter onrealistisch gezien de maritieme regelgeving.

bron: varendebejamen.nl



veiligheid staat voorop

Door de regelgeving die vooral veiligheid voorop stelt laat duidelijk zien dat er weinig mogelijkheden zijn om de jachthaven in het waterplein te plaatsen.

bron: richtlijnen vaarwegen 2011

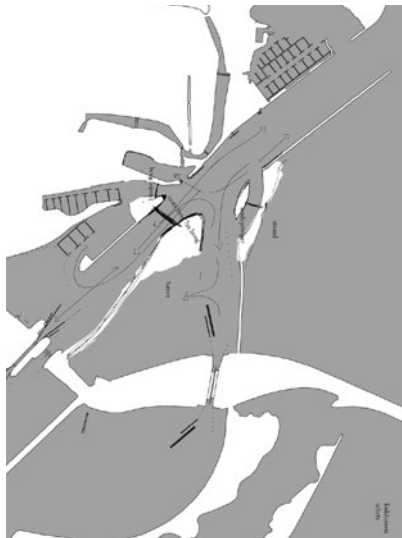
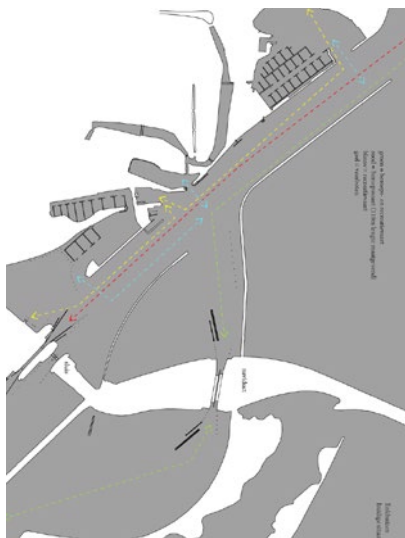
Bron:richtlijnen vaarwegen 2011	Bron:richtlijnen vaarwegen 2011	Bron:richtlijnen vaarwegen 2011	Bron:richtlijnen vaarwegen 2011
27.84	Vaartweg door het randsloot Krabbersgat (0.00)		
27.85	Krabbersgat (0.00)		
28.85	Weg, ingang van de haven algemeen	110.00/11.00/0.00	
28.86	Traject Krabbersgat		
28.87	Centraal		
28.88	Krabbersgat (0.00)	110.00/11.00/0.00	
28.89	Krabbersgat, brug over bodemwater (0.00)	110.00/11.00/0.00	
28.90	Centraal		
28.91	Centraal		
28.92	Centraal		
28.93	Centraal		
28.94	Centraal		
28.95	Centraal		
28.96	Centraal		
28.97	Centraal		
28.98	Centraal		
28.99	Centraal		
29.00	Centraal		
29.01	Centraal		
29.02	Centraal		
29.03	Centraal		
29.04	Centraal		
29.05	Centraal		
29.06	Centraal		
29.07	Centraal		
29.08	Centraal		
29.09	Centraal		
29.10	Centraal		
29.11	Centraal		
29.12	Centraal		
29.13	Centraal		
29.14	Centraal		
29.15	Centraal		
29.16	Centraal		
29.17	Centraal		
29.18	Centraal		
29.19	Centraal		
29.20	Centraal		
29.21	Centraal		
29.22	Centraal		
29.23	Centraal		
29.24	Centraal		
29.25	Centraal		
29.26	Centraal		
29.27	Centraal		
29.28	Centraal		
29.29	Centraal		
29.30	Centraal		
29.31	Centraal		
29.32	Centraal		
29.33	Centraal		
29.34	Centraal		
29.35	Centraal		
29.36	Centraal		
29.37	Centraal		
29.38	Centraal		
29.39	Centraal		
29.40	Centraal		
29.41	Centraal		
29.42	Centraal		
29.43	Centraal		
29.44	Centraal		
29.45	Centraal		
29.46	Centraal		
29.47	Centraal		
29.48	Centraal		
29.49	Centraal		
29.50	Centraal		
29.51	Centraal		
29.52	Centraal		
29.53	Centraal		
29.54	Centraal		
29.55	Centraal		
29.56	Centraal		
29.57	Centraal		
29.58	Centraal		
29.59	Centraal		
29.60	Centraal		
29.61	Centraal		
29.62	Centraal		
29.63	Centraal		
29.64	Centraal		
29.65	Centraal		
29.66	Centraal		
29.67	Centraal		
29.68	Centraal		
29.69	Centraal		
29.70	Centraal		
29.71	Centraal		
29.72	Centraal		
29.73	Centraal		
29.74	Centraal		
29.75	Centraal		
29.76	Centraal		
29.77	Centraal		
29.78	Centraal		
29.79	Centraal		
29.80	Centraal		
29.81	Centraal		
29.82	Centraal		
29.83	Centraal		
29.84	Centraal		
29.85	Centraal		
29.86	Centraal		
29.87	Centraal		
29.88	Centraal		
29.89	Centraal		
29.90	Centraal		
29.91	Centraal		
29.92	Centraal		
29.93	Centraal		
29.94	Centraal		
29.95	Centraal		
29.96	Centraal		
29.97	Centraal		
29.98	Centraal		
29.99	Centraal		
30.00	Centraal		

Va	Groot Rijnsluis	120 x
Vb	Groot Rijnsluis	120 x

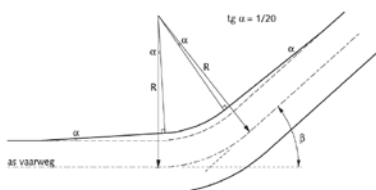
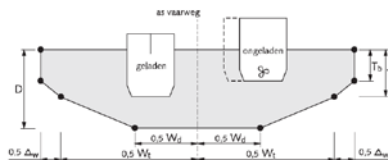


keuze locatie: golfbreker

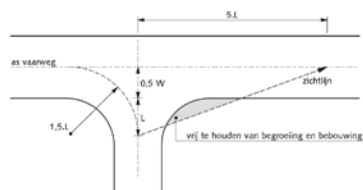
De enige optie die overblijft is de golfbreker. Er ontstaat echter nog een aanpassing in de vaarweg, maar volgens expert Jan Willem Koeman (Port Consultants Rotterdam) is dit wel mogelijk mits het recreatievaart voldoende gescheiden blijft.



normaal profiel		of	
krap profiel		of	
enkelstrooks profiel		bestaat niet	



Figuur 9: Overgang tussen een rechtstand en een boog



Figuur 12: Vrije zichtlijn op een splitsingspunt

referenties bij de sprong over het water

Doordat het nieuwe schiereiland los komt te liggen van de stad biedt dit de kans om het contrast op te zoeken. In Dubrovnik is zo'n sterk contrast te vinden tussen stenen stad en groen eiland. Dit contrast nodigt uit tot ontdekking. De vormgeving van dit groene eiland kan ook de geborgenheid en de openheid van de plek versterken.



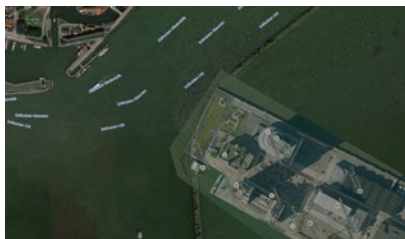
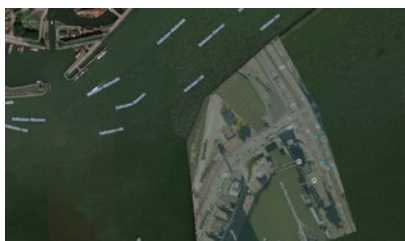
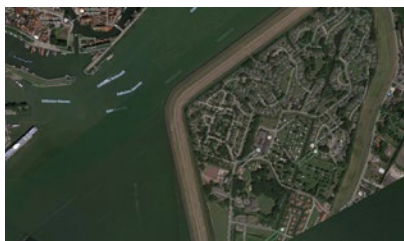
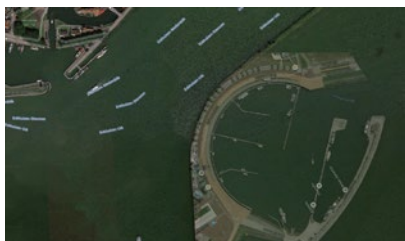
op zoek naar een anker

De sprong naar de overkant heeft een anker nodig. Een plek van waaruit het eiland kan groeien. De referentie van een klein eiland in de randmeren gaf de inspiratie. Het opengewerkte bos dient als start van het gebied door er een aanlegsteiger in te plaatsen.



maatstudies

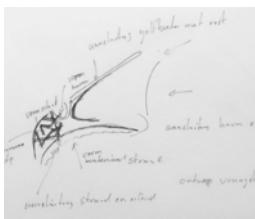
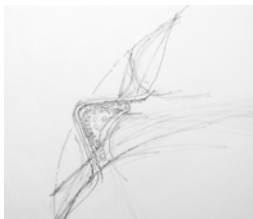
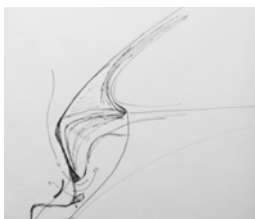
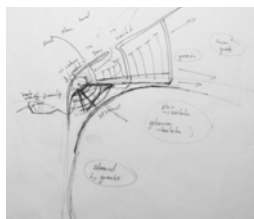
Om grip te krijgen op het maken van de kaap heb ik onder andere gebruik gemaakt van het inpassen van plekken waarvan ik de ruimtelijke beleving begrijp. Zo kon ik de kaap een bepaalde vorm en maat meegeven.

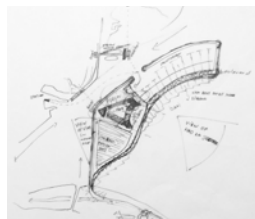
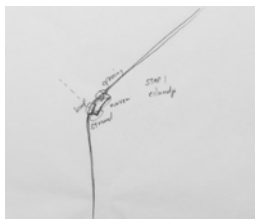
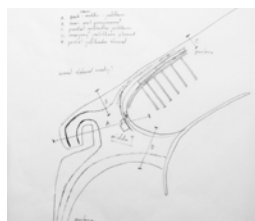
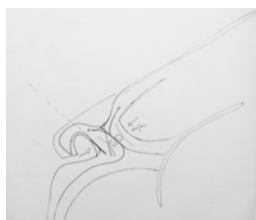
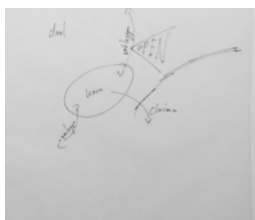
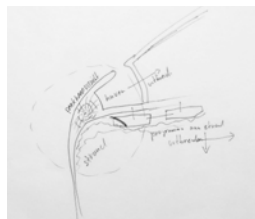
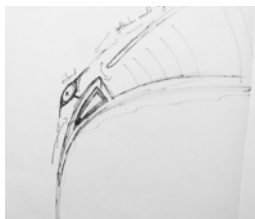


3.5 ONTWERP SCHIEREILAND

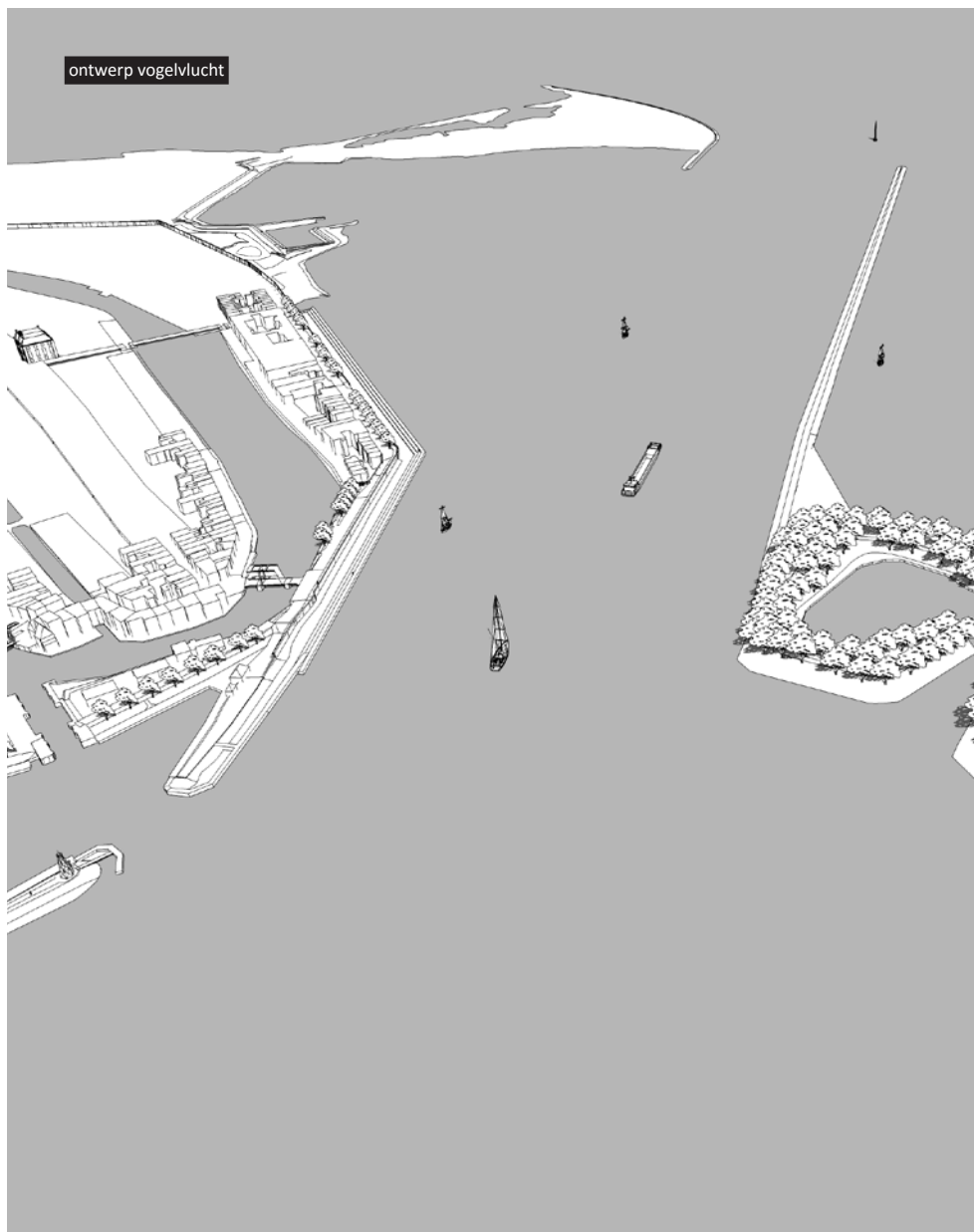
opzoek naar de juiste lijnen

Hoe ontwerp je nieuw land? Ik heb tal van ontwerpen gemaakt om tot de juiste vorm te komen waarin het programma, de beleving en flexibiliteit zat opgenomen. De zoektocht naar de juiste lijnen.

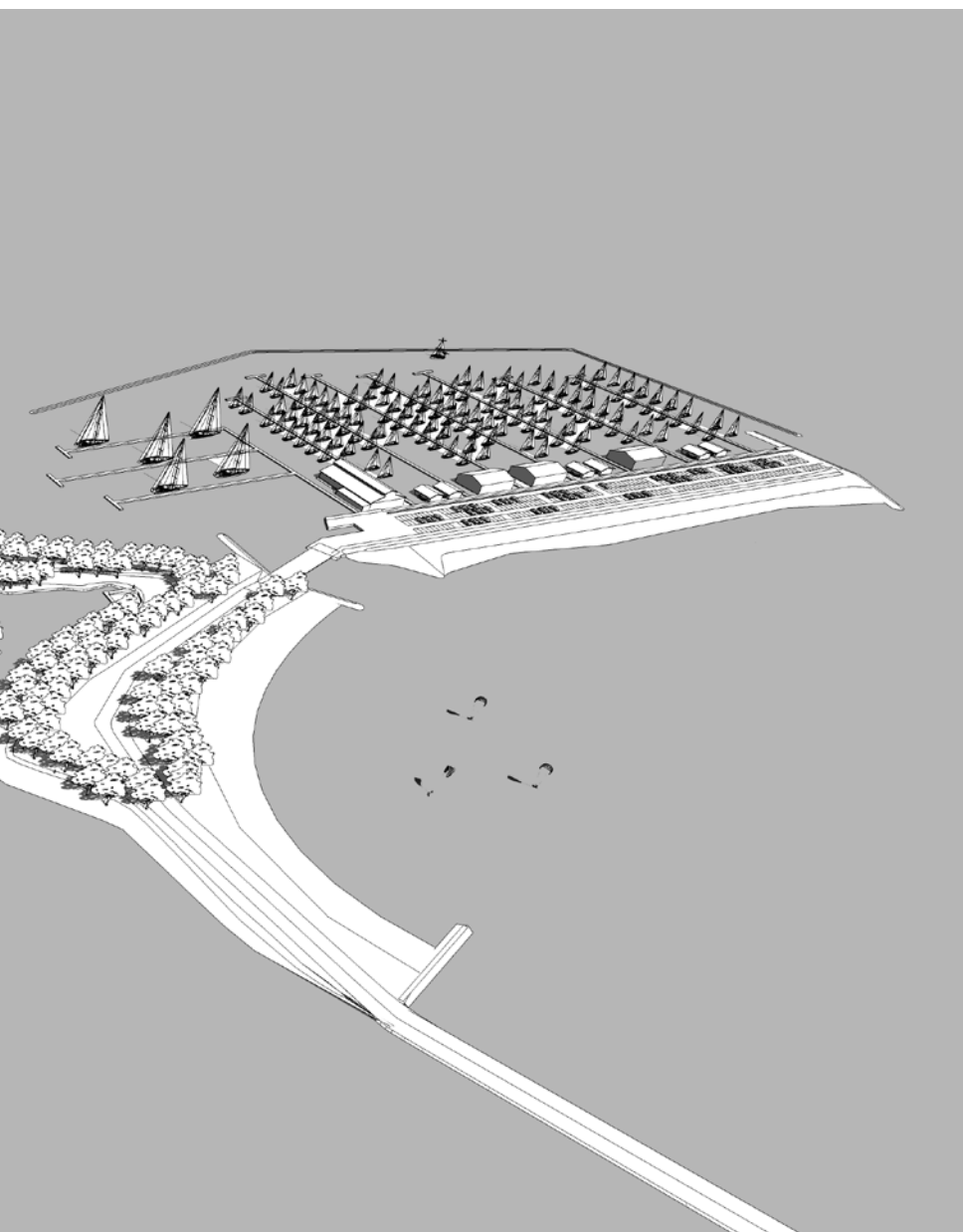




ontwerp vogelvlucht



RUIJME + RIJME = IJSELMEER



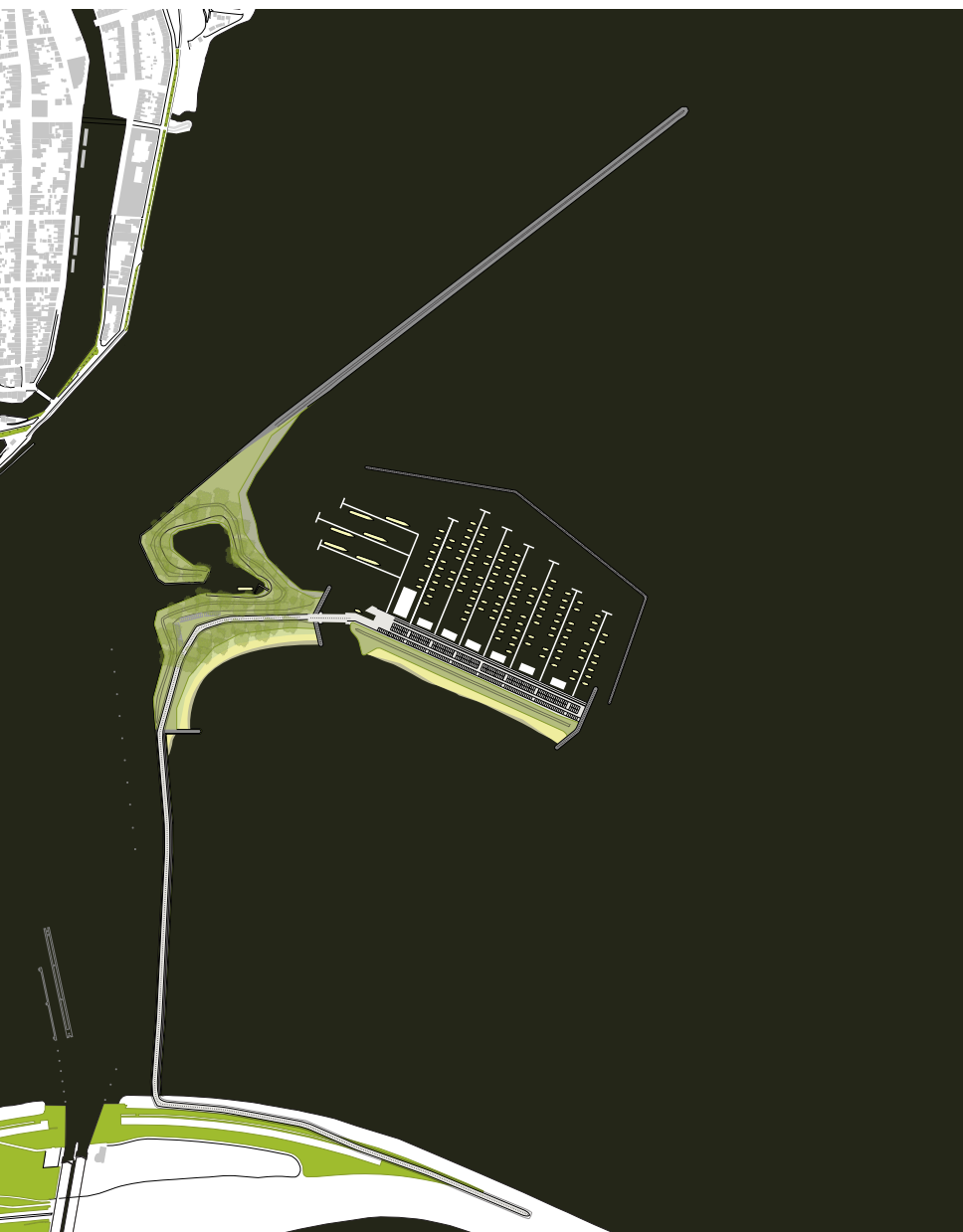
RUIMTE + RITME = IJSSELMEER

3.5 ONTWERP SCHIEREILAND

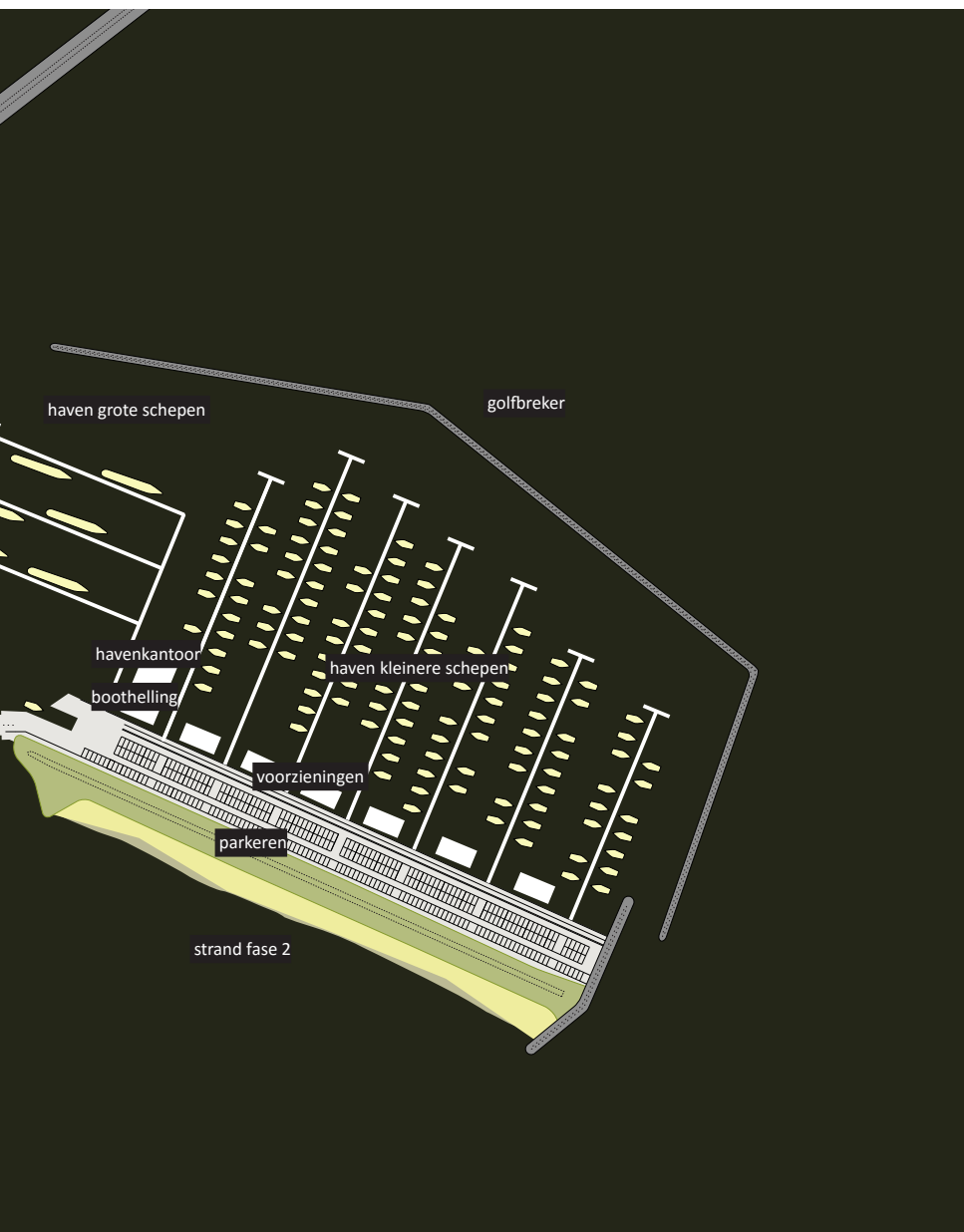
ontwerp 1:10.000

RUIMTE + RITME = IJSSELMEER









groeimodel

Het ontwerp is ontstaan vanuit het idee dat het eiland begint bij de kern en zicht later kan uitbreiden. Dit geeft het eiland de tijd om zich te manifesteren als nieuw visitekaart voor de stad. De aanlegsteiger en verbinding met de Houtribdijk laten bezoekers het eiland (bos en strand) verkennen.

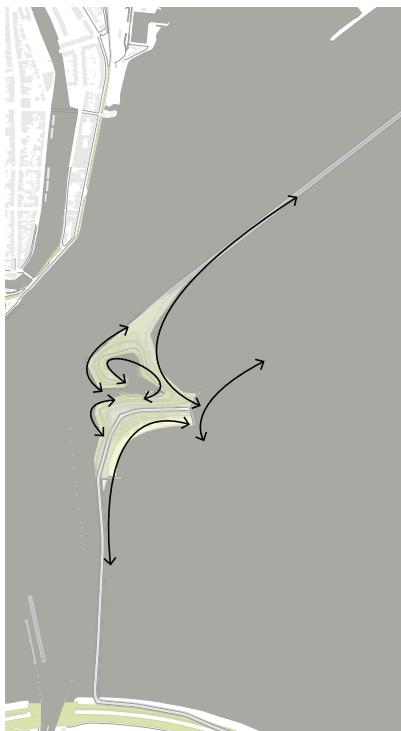
een samenkost van lijnen

Het ontwerp is gebaseerd op een samenkost van lijnen die samen het eiland vormen. Door deze lijnen te kneden heeft het gebied ritme en ruimte gekregen. Kleine knikjes zijn ingezet om ruimtes open te breken of juist intiem te maken.

RUIMTE + RITME = IJSSELMEER



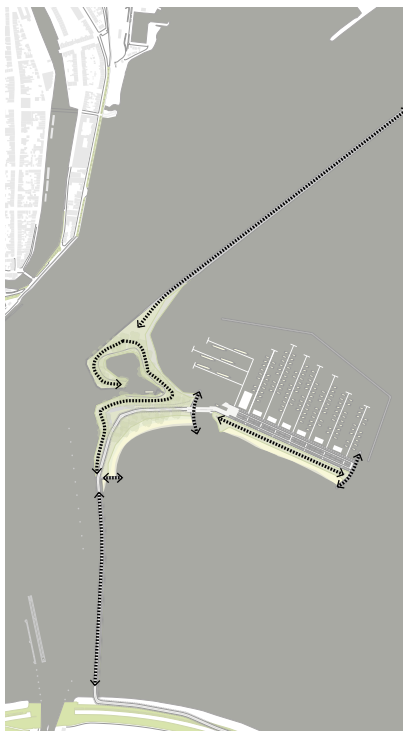
De jachthaven breidt zich in de tweede fase min of meer als los eiland in de luwte van het eiland uit. De kern/identiteit van het eiland blijft intact.



De lijnen komen samen en geven vorm aan het eiland.

dijken

De lijnen zijn in het ontwerp getransformeerd in dijken of golfbrekers. Deze combinatie past niet alleen bij het IJsselmeer, maar versterkt ook het ritme + ruimte in het ontwerp. De dijken wisselen van hoogtes om zo een bepaalde hiërarchie aan belevingen aan te brengen.



De kern/constructie van het eiland is een stelsel van dijken en dammen.

ritme + ruimte

Er is veel aandacht besteed aan het ritme + ruimte principe. De kern van het schiereiland is een geborgen plek en is ook als landmark in het landschap te herkennen en roept uit tot ontdekking. Vanuit deze kern is terug te kijken op de stad en wordt de openheid van het strand en de jachthaven versterkt. In de kern zelf is ruimte om aan de drukte te ontsnappen en in de luwte tot rust te komen.



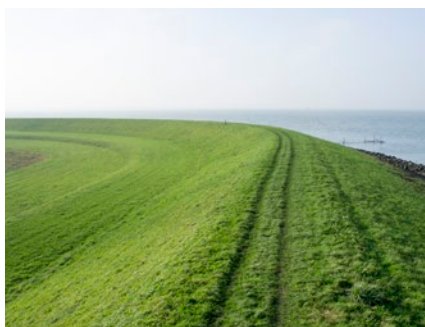
De cirkels zijn de luwe kernen van het gebied. Vanuit daar kan men over de dijk naar de open gelegen gebieden.

luwte en uitzicht

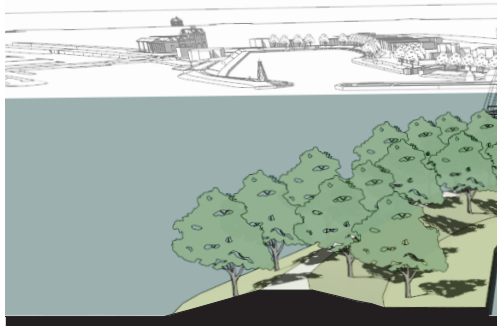
Het bos is het hart van het eiland en biedt luwte voor mens en dier. De vele vogels in het IJsselmeer hebben er een nieuw plekje bij en dat gaat voor de bezoeker een interessante plek opleveren. De dijken rondom de kern zorgen enerzijds voor de luwte en bieden na een kleine klim een prachtig zicht op onder andere de vaarweg en het silhouet van de stad.

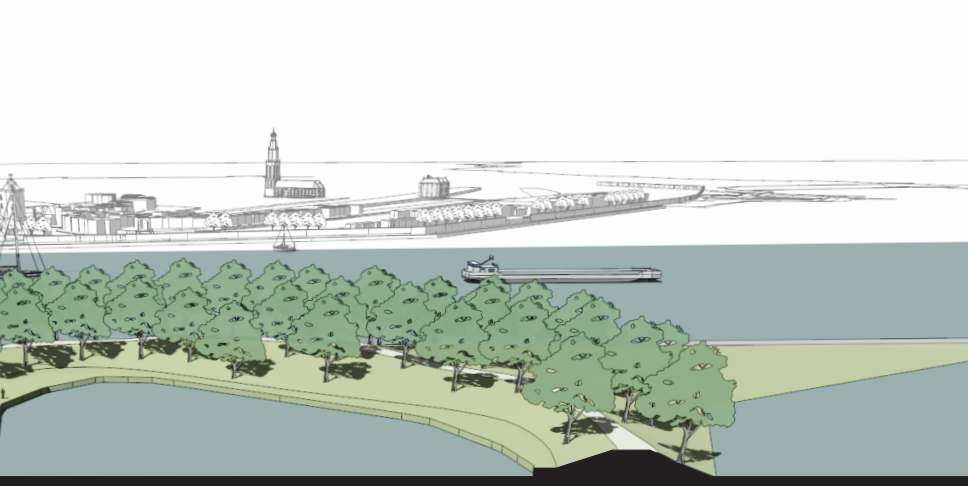
referenties

Polder Andijk is qua materialisering en vorm een goede referentie voor de kern. De grote groepen vogels die het IJsselmeer rijk is zoeken graag luwte ondiepe plekken op. Zo kwam ik tijdens mijn rondje indrukwekkende ver uitgestreken velden met vogels tegen.



vogelbos doorsnede 1:1000 + ooghoogte perspectief



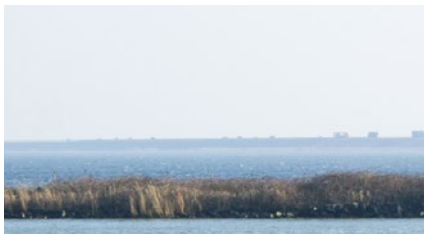


doorsnede / impressie strand

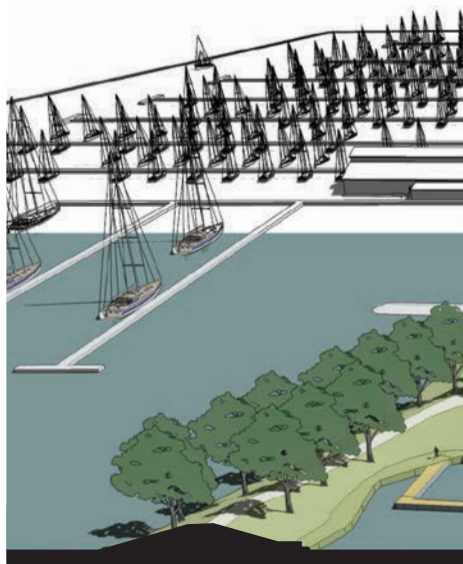
Het bos loopt over op het strand in een vloeiende beweging. Deze overgang benadrukt het natuurlijke karakter van het bos en het strand. Zo kan er ook worden gekozen om buiten de zon te blijven onder de schaduw van het vogelbos. Deze vloeiende overgang versterkt ook het 'wow' effect van het open water met in de verte de lange lijn van de Houtribdijk waar de silhouetten van auto's op en neer bewegen.

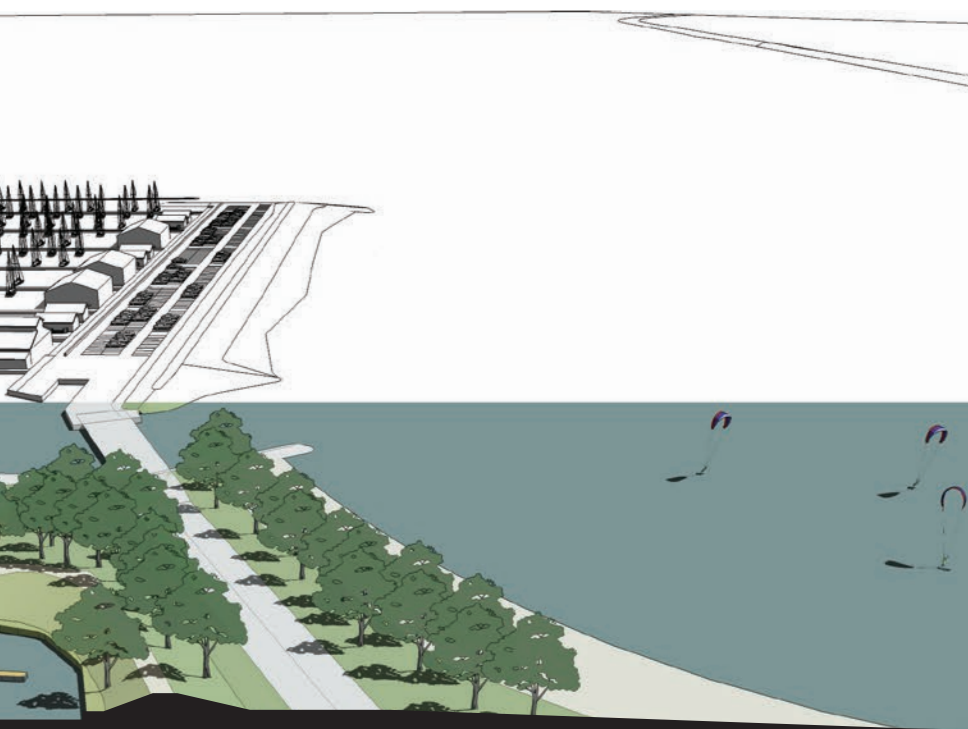
referenties

Ten eerste het zicht op de Houtribdijk. De lange lijn van de dijk die door een knik in de horizon verdwijnt met daarboven op de voorbij passerende silhouetten van auto's zorgt voor een sublieme framing van het IJsselmeer. Daarnaast wordt afwisseling tussen grote en kleine ruimte benadrukt door de vervloeiende beweging van bos naar strand. Referentie van Lelystad aan de sluis.



strand doorsnede 1:1000 + ooghoogte perspectief





fase 2: jachthaven

De jachthaven is de economische motor achter dit project. Toch is deze opgenomen in fase 2 van het ontwerp. Door het vogelbos en het strand wordt de locatie eerst op de kaart gezet als visitekaartje van Enkhuizen. Zo wordt later ook de jachthaven verleid de sprong over het water te maken.

aantallen, groei en logistiek

Het ontwerp voor de jachthaven is gebaseerd op aantallen, groei en logistiek gemak. Alle functies zijn zo langs dezelfde lijn geordend om zo loopafstanden zo klein mogelijk te houden. Bouwregels voor de gebouwen zijn een of tweelaags. De masten domineren daardoor het silhouet.

een kleine klim

Het grote parkeerdek wordt opgebroken door de dijk die er evenwijdig aan loopt. Na een kleine klim is het strand te bereiken en de grote open ruimte erachter. Met een voor de dijk subtiel hoogte verschil van 2.2 meter is dit net genoeg om het zicht voor beiden te blokkeren en daarmee op te delen in twee (en bovenop de dijk derde) ruimtes/ belevingen. De nabijheid van het strand is een extra kwaliteitsimpuls voor de jachthaven.

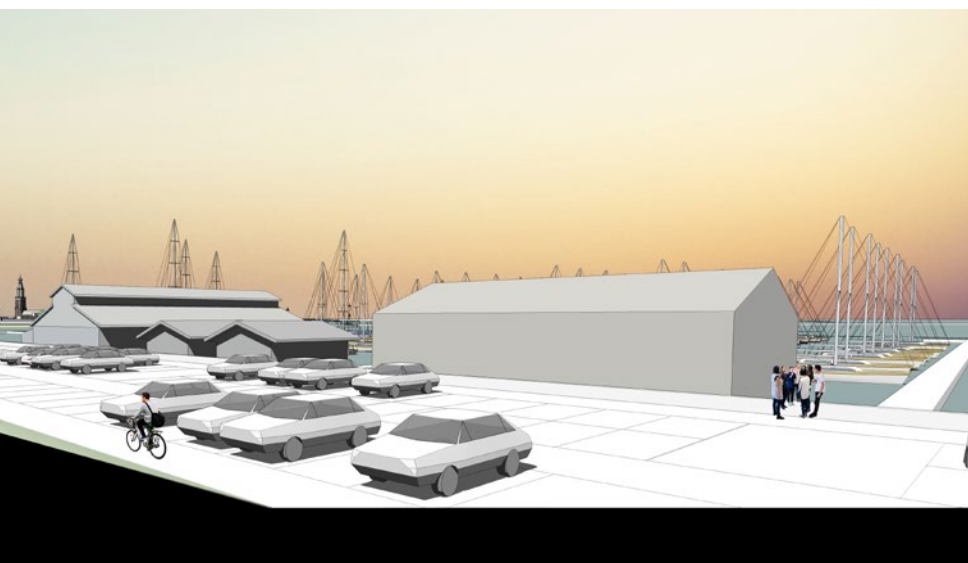
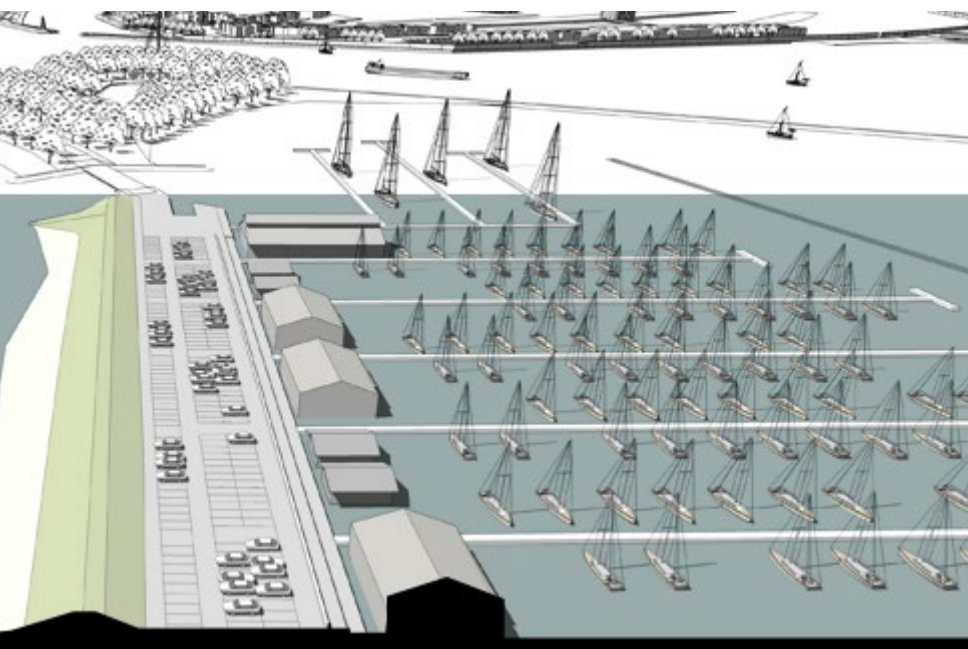
de dijk als frame

Door met het oog de dijk te volgen wordt het vogelbos ingeleid. Door de lijn van het bos te volgen opent zich het zicht op de Zuiderzeekerk van Enkhuizen.



haven doorsnede 1:1000 + ooghoogte perspectief





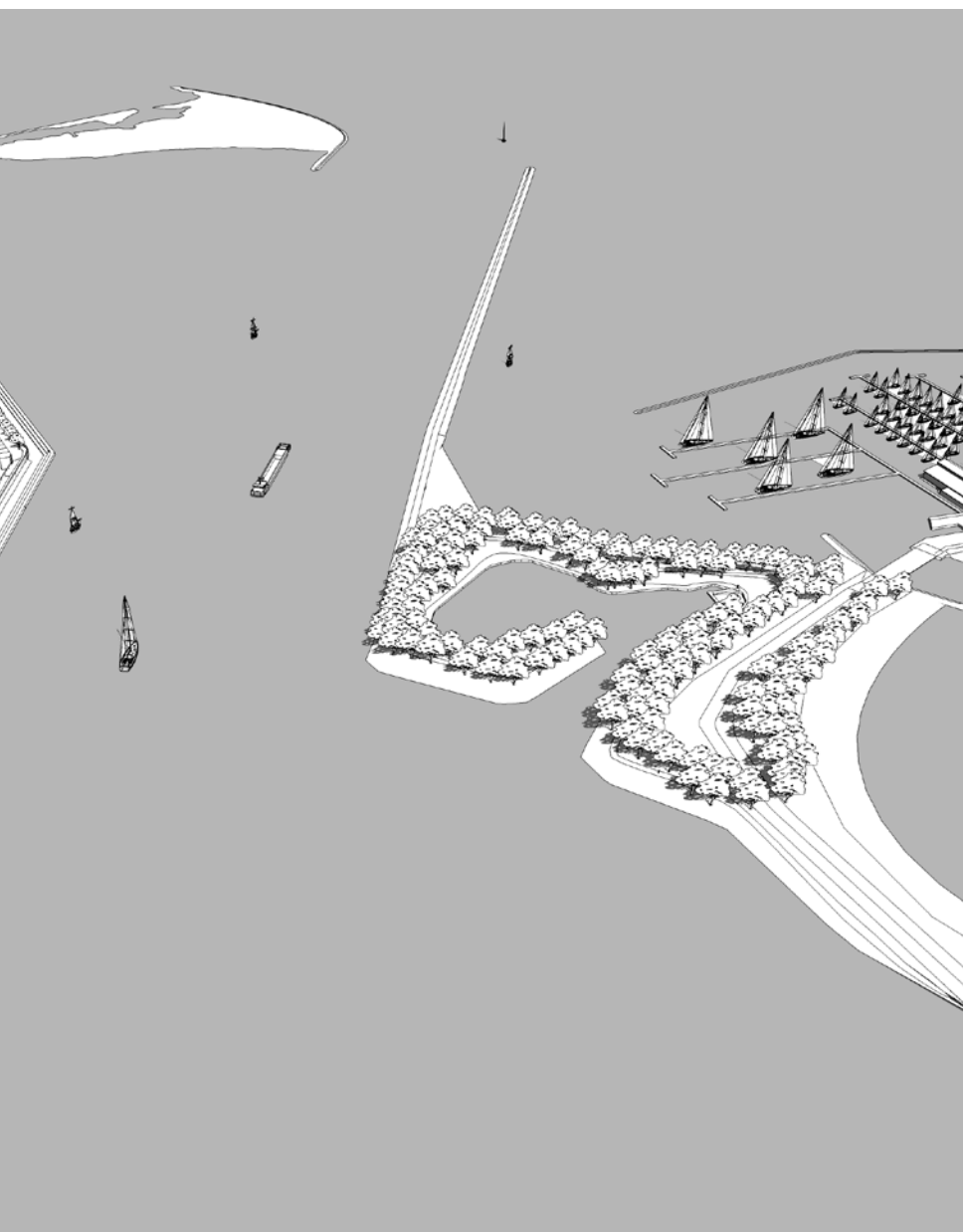
conclusie

Door analyse en ontwerp is de ruimtelijke identiteit van het gebied vast te leggen in drie karakteristieken. (1) De dijken zijn letterlijk de omlijsting van het IJsselmeer. Ze werken daardoor als frame voor de visuele beleving van het gebied. (2) In het gebied komen alle maten en schalen terug. Van de oneindige horizon tot een kleine woning achter de dijk. Het IJsselmeer komt het best tot haar recht door een juiste vormgeving van en overgang tussen deze schalen. (3) Het gebied ligt op de grens van water en land en is sterk landschappelijk van aard. Men gaat naar dit soort gebieden om los te komen van het alledaagse/op ontdekking te gaan en vereist daardoor extra aandacht voor de ruimtelijke schoonheid/identiteit.

In mijn analyse voor de stad Enkhuizen heb ik geconstateerd dat de stad, door de eeuwen heen - en voornamelijk in de laatste tientallen jaren -, haar ruimtelijk identiteit als kaapstad heeft verloren. Onder andere het ruimtelijke vraagstuk om toerisme en recreatie te faciliteren speelt hierin een grote rol. De vraag is hoe lang de stad dit ongestraft kan blijven doen, totdat de bezoeker op zoek gaat naar iets anders.

Mijn ontwerp probeert deze ruimtelijke balans van de stad te herstellen door het verplaatsen van de grote jachthaven. De dam, die het zicht op het water vanuit de stad blokeert, vormt het startpunt van deze ontwikkeling. De stad maakt daarmee letterlijk een sprong in het water. In het ontwerp is veel aandacht besteed voor de drie ruimtelijke karakteristieken. Door het sterk landschappelijke karakter zoekt het schiereiland de balans op tussen stad en landschap en tussen mens en dier(vogelbos). Waar in eerste instantie de gedachte van een eiland voor de stad de openheid en identiteit zou verstoren functioneert het juist als ontbrekend ruimtelijke schakel in hoe de stad Enkhuizen zich tot het IJsselmeer verhoudt.





BIJLAGEN

REFLECTIE

PAPER ALLES IS LANDSCHAP

PAPER WHY PEOPLE ENJOY LANDSCAPES

In het project heb ik veel kennis gemaakt met het landschappelijk principe. Ik ging op zoek naar antwoorden in twee papers over de vraag: wat is landschap en wat is daarin het domein van de stedenbouwkundig ontwerper? En waarom zijn landschappen zo geliefd?





introduction to the location, goals and results

The project takes place in the IJsselmeer (Netherlands) and is part of the Delta Interventions studio (Urbanism). The mentors are prof. ir. Frits Palmboom and ir. Inge Bobbink. My main goal of this final step into practice was to understand what role I could play as an urban designer and improve the skills I needed. This raised a lot of questions and some very fundamental. For example: What does an urban designer do? What made me choose this over architecture? Why do people enjoy water? How do you communicate about designs in practice?

The IJsselmeer proved to be the biggest design challenge I had yet to encounter. It has to do with the immense scale and the fact of it being one visual connected space with a lot of discussions about spatial quality. The most known and most obvious spatial quality is the openness. This also seems to be the #1 topic in spatial quality debates about the area. People have come to love this area because of it and recreation is finding its way to area in growing numbers. However the area hasn't always been like this and can't maintain its present physical state forever. This has to do with the fact it has to deal with the dynamics of water. To defend the land against flooding, to maximize the use of fresh water and take care of the ecological balance. It is also known for being a productive landscape: huge new polders for agriculture, high potential for wind energy and the water functions as transportation infrastructure. So how do these themes coexist in one space? What is the spatial quality of the IJsselmeer and how can new plans find a suitable place in it?

This resulted in two products. The first product is a series of images and maps explaining what the spatial quality of the IJsselmeer is. The second is a design proposal for a transformation of the waterfront of the city Enkhuizen. In this design the theme of recreation and nature development are used to create a new piece of land that enhances the spatial quality and experience of the IJsselmeer.



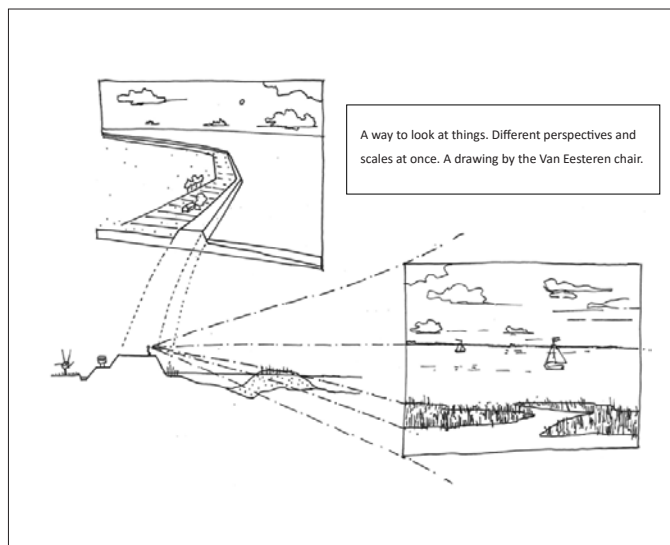
the relationship between the theme and approach of the graduation lab and those chosen by the student

The theme and approach of the graduation lab

I was part of the Delta Interventions studio in which you could choose between Houston and the IJsselmeer. The choice for the IJsselmeer as location was one that made it possible to combine my graduation project and my work as student assistant of the Van Eesteren chair. The chair is urbanism based, run by prof. ir. Frits Palmboom and has a strong influence on the Delta Interventions studio. His views on the practice of urbanism is strongly embedded in the way the research of the chair and the education at the studio is given shape.

In his inaugural speech Frits Palmboom explained his views of the 'Delta Paradox'. In his first lines he talks about the fact that designing on the interface of water and land is one of the most challenging one: "This is where the solid meets the fluid, the tactile the endless, the defined the undefined." He also talks about the ecological and spatial side effects of having a safe, but closed off system due to the many man-made interventions in the Netherlands: "The delta landscapes are basically fluid landscapes. This flowing gradient from small to big and from fresh to salt water, determines both the spatial identity of our landscapes and its ecological value."

In his speech he also talks about the design education and how urban designs are usually inspired by motives that are not necessarily of spatial character themselves: words, numbers and figures. This leading to multiple interpretations. In his own practice they try "to look through the problems and draw inspiration from what the space already has to offer, to start out by falling in love with it, letting it grab you - and only then trying to fathom it.". To tackle the design challenges he states that drawing is a powerful instrument to explore and get a grip on the space. He firmly believes in the importance of drawing by hand as a physical activity: "...of which you feel what you are doing and you see what you are making. You follow what the lines are doing, how they are flowing..".

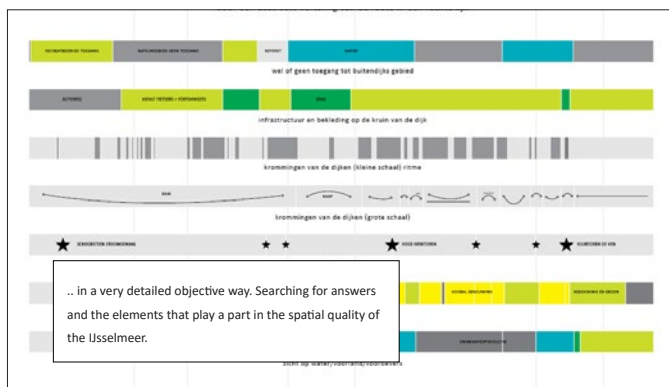
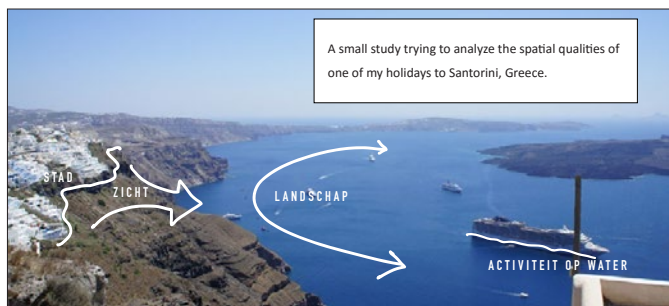


My theme and approach

Usually the topic of a graduation project defines the person. It's the last step you take before trying to make it in the real world. It's something you use during job interviews. So I had to find something that felt like me. Maybe find something to do in the place I grew up in? The place I live in? I found out that it is not about finding the perfect location, but it is more about the way you look at things, how you think, how you act and how you present your ideas. You never get to choose your location, but you get to choose the way you handle it. And if you want to make it out there, it better be a good way of handling things. The thing I found most successful during my study is good communication. Being able to explain your ideas to anyone (and reflect on it yourself making yourself a better designer) and furthermore get people excited about it. This is extremely important as an urban designer, because we are creating public spaces and everyone has or should have a say in it.

I started my graduation project not with a problem statement, but with a fascination for water-land landscapes. It is a fascination which is very obvious and common among many others. Water-land landscapes have a certain spatial expectation. You somehow know it can be fascinating. I actually think it always should try to live up to that expectation. I mean it's this obvious spatial quality just waiting to be framed. I later found out that there are a lot of discussions about the spatial quality of the IJsselmeer and that should be something I would have an opinion about. I however never encountered it in a design, which means I didn't went through the process of truly understanding what elements play a role in that. This is the core of my project and to start I went browsing through my holiday pictures. Trying to understand what made those water-land experiences so fascinating and hoping I could find that in the IJsselmeer. And what better way of understanding this than being physically there?

I went there numerous times during different seasons and via different means of transportation. The physical act of

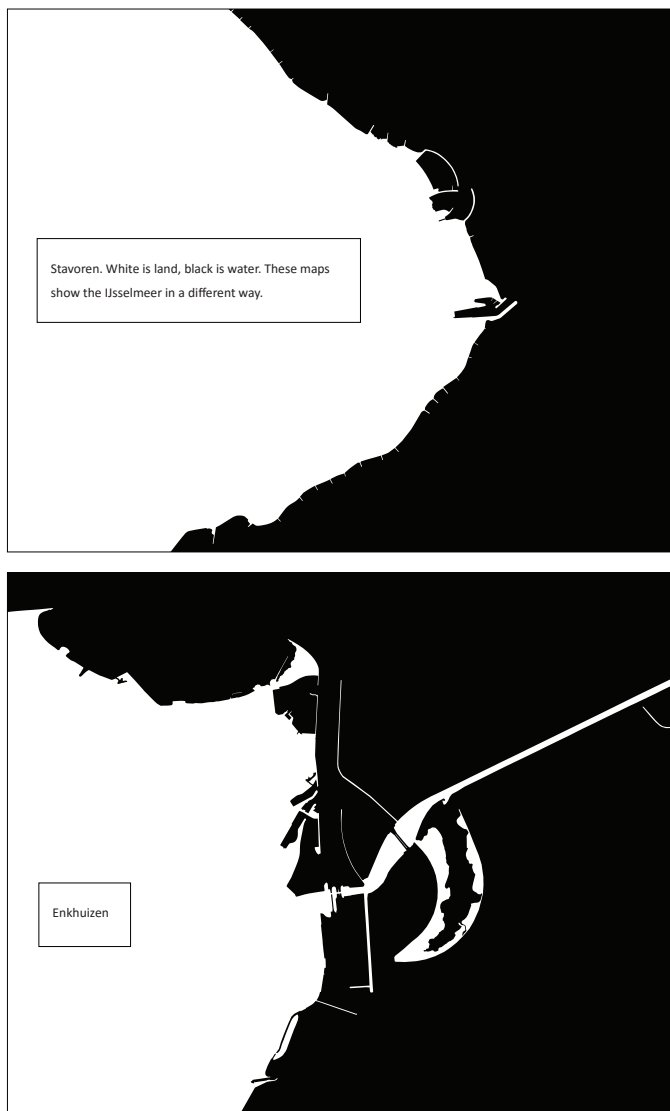


actually being there proved to be extremely valuable in understanding the area's spatial complexity and quality. The main challenge is to be able to communicate that in a way that everyone directly understands it. So I knew I had to document my experiences to get a grasp on the area. I tried various tools: film, photo, maps and methods inspired by other designers. I wanted to find an image that could identify the specific qualities of the space. This turned out to be the black and white maps I made of the area. Simply by retracing the line between water and land. These maps gave a new perspective to the area. Something more of the human scale, objective, interesting, intriguing and it is already there.

and it's relation to that of the graduation lab

The more I progressed in my project, the more I understood the influence my mentors and the chair had on my way of thinking. In a way the chair was in the same progress as my graduation project. Their conclusions became more clear towards the end and so did mine and because I spoke to them on a weekly basis I can't deny the very strong relation to it. I even like to think I helped their way of thinking as well.

While I was writing this reflection and reading Palmboom's inaugural speech again I now better understand what he was trying to say, because I went through this process of working with him for over a year. For me that says something about the steps I made during this time as a designer. There is a still a lot to learn and I'm looking forward to it.



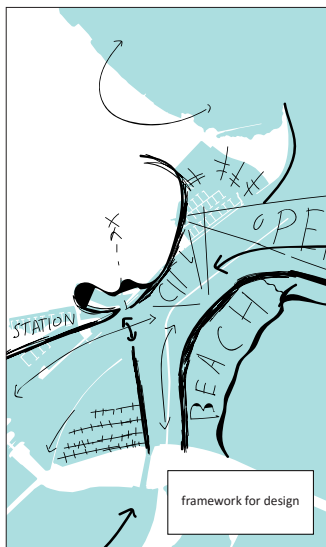
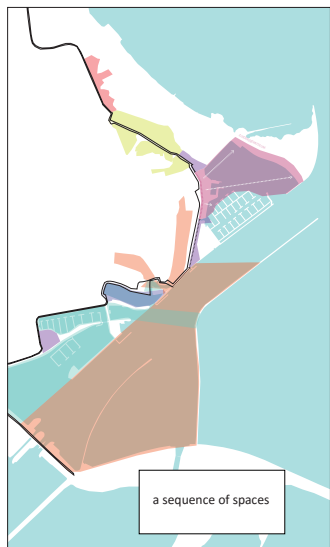
the relationship between research and design

In my opinion everything you do in life can be interpreted as research for spatial design. Because everything you do takes place in a space (just look at 'takes place' in this sentence). That makes this profession one of the most fascinating in my opinion. The world is our library. There is so much to learn and experience. I think that is the core of our research as spatial designers. Trying to grasp and understand what every space means and knowing how to recreate or improve those meanings.

My ambition was not to add to the body of knowledge about urban design perse, but to understand what it means to be an urban designer. What role can I play in practice? What skills are needed? I focused on trying to understand the spatial quality of the IJsselmeer from a designer's point of perspective. This meant I had to get a grip on the space in a way that I could communicate about it's qualities and make new designs to enhance it.

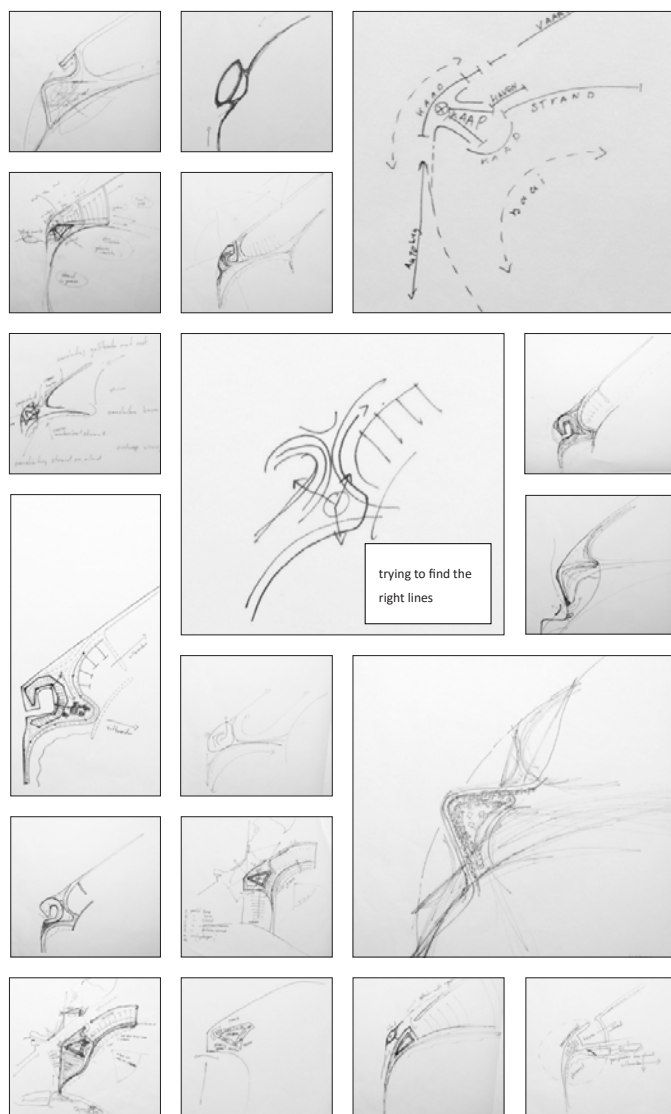
Because of this immense scale and no objective to start with I had a lot of trouble trying to get a grip on the area. This strongly relates to the confusion about the spatial quality of the area. When you try to define the quality of a space you need to understand what it's borders are. In the IJsselmeer these borders are difficult to define. Which makes it feel like it's one big continuous space. The thing here is that you can't tell distances. It becomes abstract, almost impossible to define. This uncertainty of a sense of space makes it difficult to get a grip on the space, because in my opinion every designer should be able to explain every meter of space made in their designs. The thing that helped was trying to relate it to the human scale. Yes, in a way it is one big continuous space, but you can somehow sense that it's a sequence of spaces. I used this way of thinking to analyze and further understand the area.

In my design I propose to make new land in Enkhuizen's waterfront. So every line I made had to relate to something. I started drawing all kinds of plans. Trying to fit the program, relate to the context. In the end I made a design which



seems to fit really well. Not just the program, but also the composition. Somehow it just made sense. Now i had to communicate about it. What decisions let to this?

The end result makes me think of a lecture I once followed by Peter Zumthor. When he starts a project he starts writing down things he sees or thoughts that come to mind when looking at a place. He then tries to translate that into a design. For me that says a place should have a meaning/a certain feel to it. That is something you can design and that is how my design came to be. It's something that fits the IJsselmeer. A sequence of spaces, a sequence of meanings, a sequence of feelings. To further determine the spaces I used numerous examples of which I know their feeling and meaning and tried to use some of it's spatial features in my design. So in a way every little bit of research I did all comes back to the design.



Alles is landschap

De vervagende grens tussen stad(stedenbouw) en land(landschapsarchitectuur) in Nederland.

AR1U120, History and Theory of Urbanism

Kjai Tjokrokoesoemo

4041704 - mail@kjai.nl

april, 2015

RUIMTE + RITME = JUSSELMEEER

Abstract – Nederland heeft een interessante ruimtelijke geschiedenis waarin stad en land eeuwenlang – mede door de natuurlijke condities – sterk gescheiden was. Het woord landschap vindt ook haar oorsprong in de Nederlandse Gouden Eeuw. Deze sterke grens tussen stad en land heeft lange tijd de boventoon gevoerd in Nederland. Met deze traditie en tijdens de Zuiderzeewerken ontstonden de disciplines stedenbouw en landschapsarchitectuur halverwege de 20^e eeuw. Tegenwoordig is de grens (als daar nog sprake van is) tussen stad en land steeds vager geworden en daarmee ook het werkveld van beide disciplines. Hoe moeten de disciplines zich nu verhouden ten opzichte van elkaar?

Kijkend naar het ontstaan van de disciplines en hoe zij zich positioneren blijkt dat ze duidelijk hun eigen focus hebben, namelijk het gebruik(stedenbouw) tegenover de natuur(landschapsarchitectuur). Dit onderscheid komt ook terug in de stedelijke ontwikkeling van Nederland waarin gebruik(stad) en natuur(land) min of meer elkaars tegenpolen waren (en in veel gevallen nog steeds zijn). Door de eeuwen heen is de grens tussen stad en land vervaagt en is er sprake van functionele overlapping. Relatief nieuwe termen als verstedelijkt en metabolisch landschap proberen dit als zodanig te omschrijven. De grens tussen stad en land wordt hierbij losgelaten en vervangen door alles als landschap te beschouwen. Dit vereist een nieuwe manier van denken waarbij de stedenbouwkundig ontwerper en landschapsarchitect – of het nou in de stad, buiten de stad of op de grens van de stad betreft – met hun eigen instrumenten en expertise samen op zoek moeten gaan naar nieuwe landschappelijke kwaliteiten.

Key words – stedenbouwkundig ontwerpen, landschapsarchitectuur, grens stad en land, stedelijke ontwikkeling Nederland

1 Introductie

De grens tussen stad en land is steeds moeilijker te definiëren (Hamers, 2014). Het doel van deze essay is om in deze context het verschil tussen de ontwerpdisciplines stedenbouw (stad) en landschapsarchitectuur (land) beter te begrijpen. Er is namelijk sprake van steeds meer overlap. Hoe is deze overlapping ontstaan en hoe verder?

Om hier antwoord op te krijgen wordt er gekeken naar het ontstaan en de fundamenteën van deze disciplines. De door de eeuwen heen alsmat veranderende ruimtelijke grens tussen stad en land wordt daarna behandeld waarin een aantal kenmerkende projecten de revue passeren. Met oog op de huidige en toekomstige context wordt in het deel erna het begrip verstedelijkt landschap behandeld. Afsluitend volgt de conclusie en een reflectie op de wisselwerking tussen de masters

stedenbouw en landschapsarchitectuur op de TU Delft. In alle delen wordt er gekeken binnen de Nederlandse context.

2 Het ontstaan en de essentie van stedenbouw en landschapsarchitectuur

In dit deel wordt eerst ingegaan op de definities van stad en landschap. Vervolgens wordt het ontstaan van de twee ontwerpdisciplines behandeld. Afsluitend volgt de vorming van de ontwerp domeinen.

2.1 Definities van stad en landschap

De stad en het landschap zullen bij veel een bepaald beeld oproepen: Het silhouet van de stad tegenover het weidse landschap. Dit beeld is terug te herleiden naar de oorsprong van het woord landschap. Dit vindt namelijk haar oorsprong in Nederland in de 16^e eeuw (Lörzing, 2001). Vastgelegd in vele schilderijen. De definitie van het woord landschap heeft hierdoor ook een sterk esthetisch karakter aan ontleend. In de definitie van het landschap gaat om het een onbebouwd gebied met vergezichten die vaak vanaf een punt goed te zien waren. Een meer recentere definitie van The European Landscape Convention: het landschap als een gebied die waargenomen wordt door mensen van waar het zijn karakteristiek ontleent aan het resultaat van actie of interactie tussen natuur en menselijke factoren (Nijhuis et al., 2011).

Het woord stad wordt gedefinieerd als een plek waar mensen wonen. Een aanscherping van deze definitie is te vinden in de essentie van de stedenbouwkundige discipline. Volgens Heeling, Meyer & Westrik (2009) is dat namelijk het componeren van de stadsplattegrond. De stadsplattegrond wordt hierbij omschreven als een kaart waarop de territoriale inrichting van een grondgebied is weergegeven, variërend van dorp tot metropool, ten behoeve van de huisvesting van mensen (wonen) en van andere menselijke activiteiten.

2.2 De professionalisering van stedenbouw en landschapsarchitectuur

Voor iets wat al eeuwen aan de gang is, namelijk het ontstaan en uitbreiden van steden en het

cultiveren en inrichten van het landschap, zijn de studies stedenbouw en landschapsarchitectuur pas halverwege de 20^e eeuw tot stand gekomen. Hierin een korte omschrijving van het ontstaan en focus van deze disciplines.

De studie stedenbouw kreeg voor het eerst vorm in 1919 op de Technische Hogeschool Delft doordat architectuur professor Van Der Steur het vak 'de esthetische principes van stedenbouw' gaf (Hooimeijer, 2014). Vijf jaar later voegde Grandpre Molière hier het vak 'de algemene principes van stedenbouw' aan toe en zette zich vervolgens in voor een zelfstandige studie stedenbouw. Dit lukte hem in 1947 waarmee twee leerstoelen werden opgezet die bezet werden door Van Lohuizen en Froger. Tijdens zijn intrede: 'het domein van de stedenbouw' omschrijft Froger dat het gaat om het maken van mooie plekken en dat dit in de stad, maar ook op het platteland kan zijn. Hij ziet de polders, waaronder de detaillering van onder andere de dijken, bomen en groenstructuren als stedenbouwkundige ontwerpen. Van Lohuizen geeft daarnaast in zijn intrede aan dat complex onderzoek naar socio-economisch en demografische data de bouwstenen zijn voor een mooie en goede stedenbouwkundige vorm.

Terwijl in 1947 de studie stedenbouw in Delft werd opgezet, was een jaar eerder in Wageningen de studie Tuin- en Landschapsarchitectuur ontstaan. Hoofdpersoon en hoogleraar hierbij was J.T.P. Bijhouwer (Andela, 2011). Tegelijkertijd was hij ook actief in Delft en gaf hij de vakken tuin- en landschapskunst en in 1948 werd hij benoemd tot buitengewoon hoogleraar landschapskunde. In zijn eerste colleges werden de contouren van het vak geschetst. Het toenemende ruimtebeslag voor stadsuitbreidingen, verkeer en recreatie ten koste van het agrarisch gebruik speelde een belangrijke rol. Zo uitte hij onder andere kritiek op het uitbreidingsplan van Dudok voor Den Haag waarbij niet voldoende naar de kwaliteit van de ondergrond werd gekeken. Andere colleges stonden in het teken van algemene landschapskennis: de componenten waaruit het landschap is samengesteld en de wijze waarop ze elkaar beïnvloeden. De eigentijdse invloed van de auto op het landschap liet velen voor het eerst beseffen dat het Nederlandse cultuurlandschap

en landschap in het algemeen een ontwerpogave vormde (Andela, 2011).

2.3 Het ontwerpdomein van stedenbouw en landschapsarchitectuur

Voor beide disciplines is recentelijk via een 'lagenbenadering' aangegeven op welk vlak zij opereren. Hierin een omschrijving van beide benaderingen waarin ook het verschil wordt aangeduid.

De stedenbouwkundige benadering gaat uit van vijf lagen waarbij wordt uitgegaan dat de stedenbouwkundige voor elke laag een uitspraak doet. Deze vijf zijn het grondgebied, de stadsplattegrond, de openbare ruimte, de bebouwing en het gebruik (Heeling, Meyer & Westrik, 2009). De bovenste en de onderste laag vormen de basis. Er is namelijk grond en die moet klaar worden gemaakt voor gebruik. De stadsplattegrond fungeert als verbinding (structuur) tussen de verschillende lagen waarbij de openbare ruimte en bebouwing de uiteindelijke uitwerking ervan zijn. Deze drie laatste worden gezien als het stedelijke weefsel.

Volgens Bobbink (2002) begeeft de landschapsarchitectuur zich op drie lagen die door de tijd heen over elkaar zijn komen te liggen: de natuurlijke, culturele en stedelijke laag. De natuurlijke laag bestaat uit het geomorfologische reliëf, water en begroeiing (iets wat in Nederland strikt genomen niet meer bestaat). De culturele laag gaat over het beschikbaar stellen van de grond voor gebruik. Waterbeheersing speelde hier een grote rol in, denk bijvoorbeeld aan dijken. De stedelijke laag betreft de nederzettingen en infrastructuur. De landschapsarchitect maakt in een van deze lagen een architectonische bewerking. De architectonische bewerking wordt omschreven als de interpretatie, verandering of transformatie van de ondergrond, of van een plek (Steenbergen & Reh, 2003). Ontwerpmiddelen die worden ingezet zijn dus divers en beperken zich niet tot alleen de natuurlijke en culturele laag, maar zoeken juist de relatie op tussen gebouw, tuin, domein en landschap. Hierbij speelt compositie en herkenbaarheid een belangrijke rol: situering, zicht, route, verhouding, maat en schaal (Bobbink, 2002).

Volgens de lagenbenadering begeven beide disciplines zich in elkaars 'klassieke' domein van stad en landschap. Waar zit dan het verschil? Volgens Steenbergen & Reh (2011)

vindt elk landschaparchitectonisch ontwerp zijn oorsprong in de morfologische kenmerken van het natuurlijke landschap. De natuur wordt in het ontwerp tegelijkertijd getemd, verklaard en geborgen. De natuur speelt daarom een centrale rol. Kijkend naar de stedenbouwkundige lagen lijkt juist het gebruik een centrale rol te spelen en de ondergrond een dienende.

2.4 Conclusies

In zowel de definities van stad en land, de fundamente van de studies en de lagenbenaderingen van de disciplines valt op dat er sprake is van overlapping. Dit draagt enerzijds bij aan de verwarring tussen de disciplines, maar geeft anderzijds aan dat ze sterk in verband staan met elkaar.

Een wezenlijk verschil tussen beide is te vinden in de kern focus. Voor stedenbouw is dat het gebruik en voor landschapsarchitectuur de natuur.

3 Beknopte geschiedenis van de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland

De waardering van het landschap – en karakterisering als buitenruimte – is een uitvinding van de stad. (Van Der Velde, 2012). Zonder stad geen landschap. Dit geeft de sterke relatie tussen deze twee aan waarin stedelijke ontwikkelingen het landschap hebben gedefinieerd. In dit deel wordt de geschiedenis van de stedelijke ontwikkeling bekeken en hoe dit zich dus heeft verhouden tot het land(schap). Een aantal kenmerkende projecten en theorieën worden hierbij toegelicht. Een van de belangrijkste ontwikkelingen in het landschap is de verkeersinfrastructuur waaraan stedelijke groei en spreiding is te herleiden (Taverne, Abrahamse & Brinkman, 2012).

3.1 800-1500: het ontstaan van de Nederlandse steden

Voor 800 na Chr. was Nederland nauwelijks bevolkt. Het was dan ook voornamelijk een groot moerassig landschap waar de natuurkrachten van wind en water heersten (Hooimeijer, 2014). Mensen die hier wel kwamen wonen voor de visrijke gronden en grasland maakte gebruik van opgehoogde

stukken land, namelijk terpen. Hiermee konden de getijden accepteren en de voeten droog houden (Pleijster, Van Der Vreeken & Jongerius, 2014).

Rond het jaar 1000 kwamen de eerste steden tot stand op vertakkingen van rivieren op 'geestgrond': een stevige ondergrond bestaande uit een combinatie van klei, veen en zand (Hooimeijer, 2014). Door hier een dam aan te leggen ontstond een veilige plek tegen het water en een interessante positie die handel en dus mensen aantrok. Deze plekken waren het begin van veel steden die ook de naam 'dam' dragen zoals Amsterdam. Deze steden groeiden in eerste instantie op een organische manier: zonder masterplan, maar gebaseerd op de natuurlijke ondergrond en het dagelijks leven van de bewoners (Kstof, 1991).

Terwijl de steden ontstonden vond er in de periode van 1000-1500 de 'Grote Drooglegging' plaats (Hooimeijer, 2014). Een systeem van sloten en vaarten zorgde ervoor dat grote delen grond geschikt werd gemaakt voor landbouw. Dit bracht structuur en patronen aan in het landschap. De ontdekking dat veen gebruikt kon worden als brandstof zorgde er echter voor dat het veen werd afgegraven en een kwetsbaar landschap werd achtergelaten. Samen met deze periode vond de introductie van de dijk plaats die ervoor zorgde dat de natuurlijke condities verder gemanipuleerd konden worden.

3.2 1500-1800: techniek en welvaart

Techniek en welvaart speelden een rol in deze periode: de opkomst van de windmolen en de Gouden Eeuw. Door de welvaart groeiden de steden en de nieuwe techniek maakte dit mogelijk. De windmolen zorgde er namelijk voor dat grote hoeveelheden water weggepompt konden worden.

Een kenmerkende theorie voor deze tijd was dat van de 'ideale stad' van militair ingenieur Simon Stevin (Hooimeijer, 2014). Hij voorzag een rationeel stadsmodel met als kern de markt, kerk en huizen (gebaseerd op de damstad), rondom agrarisch grond met kanalen (gebaseerd op de polderstructuur) en dat alles omsloten door een vestigingswerk ter verdediging. Een goed voorbeeld van deze periode en theorie is de grachtengordel in Amsterdam. Deze grote stadsuitbreiding combineert een deel van de natuurlijke ondergrond – namelijk de huidige kanalen

rondom de stad - met een nieuwe grid structuur (Kstof, 1991). Een belangrijk detail is het doortrekken van de waterstructuur van de stad, maar niet te vergeten is de rol van de verdedigingswerken rondom de stad die de grens tussen stad en land dramatisch versterken. Gelijktijdig bij de vorming van de uitbreidingsplannen van Amsterdam werd het plan voor de drooglegging van de Beemster gemaakt. Ook hier werd een rationele structuur op geprojecteerd om een zo'n efficiënt mogelijk landbouwgrond te maken.

3.3 19^e eeuw: industriële revolutie

Na het rampjaar van 1672 verloor Amsterdam haar plaats als handelstad van de wereld en daarmee ook de groei van steden in Nederland. Dit duurde tot ongeveer 1850. Door de industriële revolutie begon de trek naar de steden weer toe te nemen. Door de technologie werd het mogelijk om grote projecten te ondernemen waarbij water als economische motor werd gezien (Hooimeijer, 2014). Watermanagement werd op grote schaal toegepast en is van grote invloed op het landschap. Waar voorheen trekvaarten nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maakte werden in deze periode de spoorwegen aangelegd waarlangs nieuwe industriesteden ontstonden.

Deze stedelijke groei ging gepaard met nieuwe uitdagingen. Het waterplan van architect W.N. Rose voor Rotterdam is daar een reactie op. Het plan had vier doelen waaronder het doorspoelen van het stadswater, maar ook het toevoegen van kwaliteit aan de stad. Hij werd hierbij bijgestaan door landschapsarchitecten J.D en L.P Zocher (Hooimeijer, 2014).

3.4 eerste helft 20^e eeuw: economische bloei

In opvolging van het waterplan van Rose komt het ontwerp van Grandpre Molière voor Tuindorp Vreewijk. Hierin adopteerde hij het concept van de Garden City, daarmee kreeg het landschap ook vorm in woonwijken.

Nieuw landschap werd gemaakt met de afronding van de Afsluitdijk en de daaraan gekoppelde nieuwe droogmakerijen. Sterk leidend voor de inrichting van deze droogmakerijen was de landbouw. Voor deze sterk functionele inrichting werd wel expliciet gezocht naar de schoonheid (Feddes, 2004). Dit vertaalde zich in inrichtingsmodellen gevormd

door zowel een stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten. Niet geheel toevallig valt deze periode samen met het ontstaan van de twee disciplines en waren onder andere Van Eesteren en Bijhouwer bij deze projecten betrokken.

3.5 tweede helft 20^e eeuw: Wederopbouw en Ruimtelijke Nota's

Tijdens deze periode van wederopbouw kwam het modernisme op door onder andere CIAM invloeden en kreeg sociaal-economische motieven de boventoon in stedenbouw. Dit leidde tot de jaren zeventig tot ontwerpen die niets of nauwelijks de relatie aangingen met de ondergrond (Hooimeijer, 2014). De vele ontwikkelingen zorgde voor steeds meer verdichting. De Randstad als verdichte metropool werd als schrikbeeld gezien en zo ontwikkelde de nationale overheid een serie van Ruimtelijke Nota's. Om het landschap open te houden ontstond zo het Groene Hart (Meyer et al., 2014).

3.6 Conclusie

Nederland bestond rond 800 na Christus uit een totaal natuurlijk landschap waar wind en water heerste. De eerste nederzettingen waren sterk gedefinieerd door deze natuurlijke invloeden. Natuurlijk gunstige plekken (stevige hoge grond langs het water) en civiel technische modificaties (dammen en dijken) in het landschappen werden gebruikt om de eerste steden te bouwen. Dit zorgde al voor een sterke scheiding tussen stad en land. Dit werd in de middeleeuwen versterkt door de behoefte aan defensie met verdedigingswerken als rand van de stad (en land). Met de toenemende welvaart en techniek (windmolens, stoomgemalen) werd steeds meer mogelijk en werd op grotere schaal mogelijk het land te manipuleren (Beemster, Zuiderzeewerken). Ook infrastructuur werd op grotere schaal uitgerold (trekvaarten, spoorwegen, snelwegen). Dit alles zorgde ervoor dat langs deze infrastructuur ook stedelijke ontwikkelingen plaatsvonden. De scheiding tussen stad en land werd steeds minder zichtbaar. Als tegenbeweging van deze stedelijke ontwikkeling waarbij (fysieke en mentale) gezondheid een belangrijke rol speelde ontstond onder andere the Garden City theorie. Het enigszins natuurlijke landschap drong daarmee de stad in (waterplan Rose, tuindorp Vreewijk). Na de Tweede

Wereldoorlog werd er steeds meer verdicht en werd het open landschap steeds meer onder druk gezet. Dit werd erkent door de nationale overheid en zo werden de Ruimtelijke Nota's ontwikkeld.

Zo is te zien dat in alle ontwikkelingen de grens tussen stad en land een belangrijke rol speelt. Eerst bepaald door natuurlijke condities – daarna door defensieve belangen – vervolgens steeds meer onder druk gezet door infrastructurele uitbreidingen – tot het punt dat de nationale overheid ingrijpt en probeert dit open landschap te verdedigen.

4 Verstedelijkt landschap

De stad als landschap beschouwen is iets van de laatste jaren. De Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam van 2014 stond dan ook in het teken van 'Urban by Nature'. Klimaatverandering is de drijvende kracht in deze manier van denken, maar het opent ook de deuren voor beide disciplines om hun ontwerpdomain te verbreden. In dit deel wordt ten eerste het begrip verstedelijkt landschap behandeld. Daarna volgen twee recentelijke geschreven stukken van zowel een stedenbouwkundig ontwerper en een landschapsarchitect die op hun wijze het eigen ontwerpdomain proberen aan te scherpen.

4.1 Architectonische stad vs verstedelijkt landschap

Verstedelijkt landschap is een term verleent aan het gelijknamige boek van stedenbouwkundig ontwerper Frits Palmboom: Rotterdam, verstedelijkt landschap (1984). In zijn boek bekritiseert hij de tabula rasa manier van denken tijdens de wederopbouw en zoekt hij naar een betere omgang tussen ondergrond en ingreep. In een vergelijking tussen Amsterdam en Rotterdam komt hij tot de conclusie dat Amsterdam met haar grachtengordel een architectonisch gevormde stad is. Rotterdam daarentegen ziet hij als een verstedelijkt landschap die door de eeuwen heen zo gevormd is waarbij de ondergrond en natuurlijke condities een belangrijke rol speelden. Hiermee erkent hij het verschil tussen het sterk manipuleren van het landschap (Amsterdam) tegenover het laten inspireren of leiden door het landschap (Rotterdam).

4.2 Stad als landschap

Van der Velde (2012) (landschapsarchitect) spreekt over drie thema's van het stedelijke landschap: landschap binnen de stad, landschap onder de stad en de stad als landschap. De eerste gaat over de openbare ruimte waarin hij ook de sociale problematiek benoemt die door ingrepen van de landschapsarchitect aangepakt kunnen worden. Hij blijft daarbij wel in zijn discipline door het te hebben over landschappelijke context en hoe deze tot verder uiting kan worden gebracht en daarmee een meerwaarde kan zijn voor de ervaring en hechting met de openbare ruimte. Met het tweede thema: landschap onder de stad benoemt hij de kwaliteiten van het onderliggende landschap en bekritiseert hij ook de tabula rasa manier van denken van het modernisme tijdens de wederopbouw. Voor het derde thema refereert hij naar The Emerald Necklace in Boston als voorbeeld voor hoe landschap een rol speelt in de structuur van een stad. Hij ziet urbanisatie dan ook als een fase in de transformatie van het landschap.

4.3 Tussen stad en land

Michiel Dehaene (2014) schrijft over vier typen ontwerpexercities die zich sinds de jaren 1990 in het 'buitengebied', dus buiten de stad plaatsvonden. Dehaene focust zich op het tussenland: tussen stad en land. De laatstgenoemde oefening is die van metabolische landschappen zoals door Dirk Sijmons genoemd tijdens het IABR 2014. Dehaene merkt op dat het woord tussenland al niet meer wordt genoemd. Het gaat hier dan ook om de stad als landschap te benaderen. Volgens Dehaene laat Sijmons er geen twijfel over bestaan dat in de huidige situatie – waarin stad en natuur elkaar functioneel overlappen – bij uitstek een landschappelijke opgave is. Het risico hiervan is echter dat de landschapsarchitect zich hier vertilt (Dehaene, 2014).

4.4 Conclusie

Zowel de stedenbouwkundig ontwerp als de landschapsarchitect probeert zich te positioneren in het nieuwe debat waarin alles als landschap wordt beschouwd. Direct wordt ook duidelijk dat de overlapping zorgt voor een uitbreiding van het ontwerpdomen, maar dus ook met het risico teveel naar zich toe te

trekken. Er lijkt wel consensus te bestaan over het beter omgaan met de natuurlijke condities.

Interessante voorbeelden zijn de architectonische structuur van Amsterdamse grachtengordel tegenover de landschappelijke structuur van Boston's Emerald Necklace. Een tussenweg (deels ook experiment) lijkt Rotterdam als verstedelijkt landschap.

5 Conclusies

Het doel van deze essay was om de verschillen tussen landschapsarchitectuur en stedenbouw in Nederland beter te begrijpen.

Zoals te zien in het tweede deel is dat beide disciplines (officieel) nog geen eeuw oud zijn, maar al eeuwen tot uiting zijn gekomen. Een belangrijke overeenkomst is dat ze beiden werken op hetzelfde vlak, namelijk de natuurlijke ondergrond. Het belangrijkste onderscheid tussen beide professies is het essentiële uitgangspunt. Voor de stedenbouwer is dat het programma en voor de landschapsarchitect de natuur.

De natuurlijke ondergrond is door de eeuwen heen sterk veranderd. In het derde deel is te zien dat stedelijke ontwikkeling, infrastructuur en cultivering van het land(schap) belangrijke ontwikkelingen waren. In de middeleeuwen tot aan de Gouden Eeuw was er duidelijk een sterk verschil tussen stad en land, gedefinieerd door de verdedigingswerken. Door het uitbreiden van de infrastructuur lekte de stad uit in het landschap. Technologie om de natuurlijke condities naar de hand te zetten speelde hierbij een belangrijke rol. De natuurlijke ondergrond werd door deze ontwikkelingen telkens anders bekeken. Van een totaal natuurlijk landschap – naar een harde grens tussen stad en land – naar een steeds zachtere en slechter te definiëren grens waarbij de stad het landschap in gaat, maar ook andersom – tot uiteindelijk een totaal gecultiveerd landschap. Een interessant punt in de geschiedenis zijn de Zuiderzeewerken. Een periode waarin letterlijk nieuw land wordt gemaakt door zowel stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten. Gelijktijdig ontstaan ook de ontwerpdisciplines.

In het laatste deel wordt het begrip verstedelijk landschap besproken. Dit sluit aan bij het derde deel waarin de totale natuurlijke ondergrond is gecultiveerd. Urbanisatie wordt

dan ook als een transformatie van het landschap gezien en in feite dus alles als landschap wordt beschouwd. Deze benadering opent de deuren voor landschapsarchitecten om zich te mengen in de discussie over steden, maar ook andersom.

Afsluitend kan gezegd worden dat de disciplines een duidelijk eigen focus hebben: gebruik tegenover natuur. Een risico is echter dat – doordat alles als landschap wordt beschouwd – beide disciplines teveel op elkaar gaan lijken. Wat dat betreft kan er geleerd worden van de oude grens tussen stad en land. Dit had namelijk duidelijk ruimtelijke kwaliteiten. Het niet vergeten van de essentie van deze ‘oude’ kwaliteiten en (met nadruk op) het samen op zoek gaan naar nieuwe kwaliteiten lijkt een goede uitgangspositie voor beide disciplines.

6 Reflectie op de master Urbanism aan de TU Delft.

Als master student Urbanism aan de TU Delft worstel ik al jaren met het verschil tussen stedenbouw en landschapsarchitectuur. In ontwerpprojecten kwamen deze namelijk veelal voor waarbij een stedenbouwkundig project soms wel heel veel trekjes had van een landschapsarchitectuurproject en andersom. Door deze essay begrijp ik nu beter de overeenkomsten en verschillen. De vraag is of dit ook duidelijk is bij andere studenten en zelfs docenten.

Het duidelijk maken van de essentie en focus van de discipline is essentieel voor de studenten, maar ik erken ook het belang om delen van de andere disciplines mee te nemen. Dit zou kunnen door de samenwerking tussen stedenbouw en landschapsarchitectuur studenten te versterken. Iets wat ook in de praktijk gebeurt met als voorbeeld IJburg. Op dit moment is dat echter nauwelijks aanwezig op de TU. Dit is een gemiste kans en zou eventueel invulling kunnen krijgen door gezamenlijke lezingen te organiseren en projecten samen te doen. Deze wisselwerking zou ongetwijfeld de grens constant op zoeken tussen stedenbouw en landschapsarchitectuur. Hierdoor worden de disciplines gedwongen na te denken over hun eigen positie, maar ook hoe ze elkaar kunnen versterken.

7 Referenties

- Andela, G. M. (2011). J. T. P. Bijhouwer : grensverleggend landschapsarchitect. Rotterdam: 010.
- Bobbink, I. (2004). Land inzicht : een landschapsarchitectonische verkenning van de plek. Amsterdam: SUN.
- Dehaene, M. (2014). Landscapes at the tipping point: The landscape of the in-between city. *Oase*, 93, 100–117.
- Feddes, Y. (2004). The designed landscape of the Zuiderzee Polders; an analysis of the significance of farmyards and roadside planting. *Oase*, 63, 62–77.
- Heeling, J., Meyer, H., Westrik, J., & Sauren, E. (2002). Het ontwerp van de stadsplattegrond. Amsterdam: SUN.
- Hooimeijer, F. (2014). The making of Polder cities. A fine Dutch tradition. Heyningen: JAP SAM Books.
- Kostof, S. (1991). The city shaped : urban patterns and meanings through history. Boston: Little, Brown.
- Lörzing, H. (2001). The nature of landscape : a personal quest. Rotterdam: 010 Publishers.
- Meyer, H., Westrik, J., Hoekstra, M., Hausleitner, B., Heijer, A. C. den, Heijnen, E., ... Rooij, R. M. (2014). Het programma en ruimtegebruik van de stad. Amsterdam: SUN.
- Nijhuis, S., Van Lammeren, R., & Van der Hoeven, F. D. (2011). Exploring the Visual Landscape Advances in Physiognomic Landscape Research in the Netherlands. Amsterdam: IOS Press.
- Palmboom, F. (1987). Rotterdam, verstedelijkt landschap. Rotterdam: 010.
- Pleijster, E.-J., Veeken, C. van der, Jongerius, R. (2014). Dijken van Nederland. Rotterdam: nai010 uitgevers.
- Hamers, D. (2014). Stadsranden als strijdtoneel. In R. Rutte, J. E. Abrahamse, D. Hamers, M. IJsselstijn, Y. van Mil, O. R. Diesfeldt, ... A. de Waaijer (Eds.), *Atlas van de verstedelijking in Nederland : 1000 jaar ruimtelijke ontwikkeling* (pp. 308–319). Bussum; Thoth.
- Steenbergen, C. M., & Reh, W. (2003). Architectuur en landschap : het ontwerpexperiment van de klassieke Europese tuinen en landschappen. Bussum: Thoth.
- Steenbergen, C. M., Reh, W., Pouderoijen, M., & Platvoet, W. (2011). Metropolitane landschapsarchitectuur : stedelijke parken en landschappen. Bussum: Thoth.

-
- Taverne, E., Abrahamse, J. E., & Brinkman, E. (2012).
Nederland stedenland : continuïteit en
vernieuwing. Rotterdam: nai010 uitgevers.
- Van Der Velde, R. (2012). Oxymoron: Introduction
urban landscape. Atlantis, 22, 4–6.

Why people enjoy landscapes

Finding the relations between the attractiveness and physical conditions of natural landscapes

AR3U022, Theory of Urbanism

Kjai Tjokrokoesoemo

4041704 _ mail@kjai.nl

January, 2015

Abstract – The Dutch landscape seems to be one of the most important motives for foreigners to come to the Netherlands (Bremen et. al, 2009). In some way we all are attracted to the aesthetics of landscapes, but what are our motives? What does the landscape provide us? This literature review tries to answer this basic question from a urban designer's point of perspective in which the relation in between what people need or want finds a link to the physical environment. The answer is that people in general have a need to escape their everyday life for some peace and quiet or relaxation. This is translated into motives to recreate and undergo experiences in natural landscapes. These experiences vary per person and are even dependent on their mood. Because of this a method to precisely measure the aesthetics of a certain landscape to cater to specific needs is not entirely possible. It is however possible to make the connection between a certain motive and activity to facilitate it in the best possible way.

Key words – natural landscapes, recreational motives, landscape experience

1 Introduction

The landscape seems to be one of the most important motives for foreigners to come to the Netherlands (Bremen et. al, 2009). There seems to be this natural instinct to go to natural landscapes and not only for foreigners. The aim of this literature review is to find out what makes natural landscapes attractive. What are the motives for people to be drawn to places like these and what are the physical elements that contribute to it?

This review consists of six parts. In the first part the definition of a natural landscape is given to form the basis. Secondly the motives for people to go to these places is explained in combination with the experiences. In the fourth part the

relation is made between these motives and the physical conditions of the landscapes. The last two parts consist of the conclusions and recommendations.

2 The definition of landscapes

Before going into detail about the attraction of landscape. The first question is: What exactly is a landscape?

The word landscape found its origin in the Netherlands in the 16th century (Lörzing, 2011) inspired by paintings of the rural environments. The definitions given are:

1. A rural environment that can be seen with one view; and geographically a part of the earth's surface that defines itself as an individual whole.
2. A painting of a landscape.
3. An (historical) area.

It relates to a rural, unbuilt environment and is even defined as a painting. This has a clear aesthetic meaning.

During this time the international trade of the Dutch was at its peak, resulting in Dutch words being taken over by other (Lörzing, 2011). Soon the English took over the word and give it an even bigger aesthetic meaning (Antrop, 2007):

1. A picture presenting a view of a natural inland scenery or the art of depicting such scenery
2. The landforms of a region in the aggregate or a portion of territory that can be viewed at one time from one place or a particular area of activity: scene (political landscape)
3. Obsolete: vista; prospect

The interesting similarity is the focus on nature, scenery, orientation and views.

A more recent definition of a landscape is given by Bobbink (2004): 'The appearance of an area on the scale of a few square kilometres, that gets its characteristics from a combination of elements and patterns'. In her definition it is not solely about nature of being able to view it from one point. This is emphasized by her definition of ten Dutch landscapes in which the coastal and river landscapes are mentioned, but also the highways and rooftops in urban areas are regarded as landscapes.

So if highways are landscapes too, that means its more than just an still image: movement through the landscape plays a role as well. The change in how we define landscapes is not surprising, because of the many changes it undergoes over time mainly due to urbanisation (Antrop, 2007). A clear distinction can be made based on rural, more natural landscapes and the more urban landscapes. For this review the focus lays on the rural/natural landscapes.

3 Attraction to natural landscapes

The definition of a natural landscape should now be clear as being something of aesthetic value in which nature plays a role. So what motivates people to go there?

3.1 motivation to experience natural landscapes

The most basic need according to Elands and Lengkeek (2000) is to break the everyday pattern by leaving your own environment. In nature they believe this can be achieved. This theory is supported by various researchers. A similar theory is that the 'push' and 'pull' (Donders, 2011). The 'push' is the motivation of people to go somewhere and the 'pull' is the attraction of a place. Dann (1977) makes a distinction between two forms of 'push': (1) the wish to escape everyday life and (2) the wish to get recognition. This way of seeking and escaping is supported by Iso-Ahola (1982). He calls this the behaviour of recreating. People seek to learn something or to find peace and amusement. And people try to escape their own problems or to be alone.

The motives of recreating is to try and find different kinds of experiences (Goossen and De Boer, 2008). In order to get a grasp on these experiences Elands and Lengkeek (2000) defined five types:

1. Amusement: enjoying company and untroubled enjoyment
2. Change: explicit feel of change
3. Interest: searching for unique experiences
4. Passion: confronting yourself (physically)
5. Devotion: letting go of all certainties and becoming one with nature.

A more recent distinction, and inspired by the ones shown above, is made by Goossen and De Boer (2008).

1. Enjoying each other's company: self-explanatory
2. Going out: finding peace and quiet
3. Interest: in the natural and cultural landscape
4. Emerging into another world: get to places no else does
5. Challenge: sports in natural environments

The need to escape and the search for an experience can be based on a series of decisions a person has to make. Donders (2011) explains these four steps people go through before deciding to go to a certain place. It starts with (1) a basic need for freedom and relaxation which can be fulfilled while being in a natural landscape. (2) The wish for recreation which varies per day, for example being alone or enjoying company. (3) The next step is finding the proper place to fulfil the need or wish and finally (4) being confronted with reality: what places do I know, how do I get there and how much time/money do I want to spend?

3.2 the experience itself

As shown in the previous part people have a basic need for freedom and relaxation to escape the everyday routine. Natural landscape somehow fulfil these needs. So what do people actually experience or when being in a natural landscape? First we need to know what it means to experience a natural environment. Does everyone experience the landscape in the same way?

Experiencing the landscape is about perceiving and evaluating. Graaff (et al. 2002) distinguishes two types of experiences: affectional and cognitive. The affectional experience are unconscious and non-rational: these are the first reactions. The cognitive experience is conscious and can differ per person and per time. The difference between affectional and cognitive experience can be found in the aesthetic and emotional response on natural environments (Ulrich, 1983). Elements of these emotional responses are:

1. The mood of the person. This has an influence on how much the person is paying attention and thus how much the person actually perceives.
2. The first impression of the situation by seeing the first contours (structures, openness, orientation, height differences and natural elements).
3. The affectional reaction onto that first impression. A negative reaction can be fear, or a lack of interest. A positive reaction could be a beautiful view that inspires the person to proceed their journey. A positive

reaction like this can be seen as an arousal. Depending on how strong this is, it can affect the rational evaluation and can make the memory of the place stronger.

4. The cognitive reaction is the result of evaluation the landscape rationally. This is influenced by previous experiences and expectations. This refines the first (affectional reaction) and can generate new emotions and behaviour.

4. Physical conditions of an attractive landscape

As can be seen in the previous part every experience can be totally different per person. The experience is based on preferences, knowledge and previous experiences, but there should be some kind of consensus. It is also shown that within the environmental psychology it is generally accepted that a landscape with 'green', 'nature' or water leads to a higher appreciation (Jacobs, 2001). A certain amount of complexity makes it more interesting, but this (also) varies per person. Probably the best way to find the similarities is by asking people what they think of a landscape. So what is physically required to fulfil the needs and experiences that people ask for? What is needed to experience fascination, relaxation, beauty, peace and quiet and freedom?

For a natural landscape to be suitable for the recreational motives takes some concrete measures. Goosen and De Boer (2008) defined three values on which the landscape can physically be suitable for recreation. (1) the utility, (2) the experience and (3) the narrative value. The utility defines what kind of recreational accommodations are needed. For example: paths (or no paths), benches, signs etc. The experience defines how the natural environment will look like. Think about: open spaces, vegetation. The narrative value defines what kind of story the landscape can tell: think about information signs, guides or new information techniques.

Luttink (1999) used enquiries to find out the most valued experiences in natural landscapes and came up with a top five: (1) fascination, (2) relaxation, (3) beauty, (4) peace and quiet, (5) freedom. The research of Luttink

(1999) shows that being able to see the changes of the seasons and the force of nature are important factors. The less (visual) human interference, the better. Also being able to sense and feel the wind, hear the birds and being surprised by other wild life enhances the experience as well. Being able to relax is improved by not being distracted by urban factors as the car or other (loud/disturbing) noises. The ability to go wherever you please enhances the feel of (physical) freedom. If we go into this with more detail the places should have as little obstacles as possible. Endless stretches of land without any interaction or sight of other people improves the social freedom. The mental freedom is enhanced by long open stretches of landscapes without anything on the horizon. People's mind wonder off while looking towards it and even give a sense of adventure while wondering what lies beneath (Luttik, 1999).

In the research of De Vries and Gerritsen (2003) they asked how people find beauty in landscapes. They used seven visual indicators to value people's experiences of the landscape: the amount of variety, rawness (of nature), relief, gradual vegetation, water, identity and cluttering of the horizon. One of the results of their research is that variety, rawness (both positive) and cluttering of the horizon (negative) are above average of importance.

Another source of information is the website www.daarmoetikzijn.nl. Through this website people are asked to value their landscapes. The results of these were published after half a year and again after five years (Goossen, 2011). This showed some generally accepted similarities.

When asked what people found disturbing in nature landscapes: 75% found it disturbing to hear noises from cars, trains and/or planes. 68% found clutter on the horizon like high rise buildings and wind turbines. Industry landscape was least favourite. When asked for the most valued elements of the landscape two types of landscape were the most valued: forest and seas/big lakes. Also half of the people wanted some kind of relief and two third prefer sights. They found out a trend that the preference for forests and natural rawness has gone down and they found out this was linked to the preference of young people. The preference for height differences and sights has gone up.

In the research of Goossen and De Boer (2008) they tried to connect the motives to direct physical conditions. Some of their results are:

1. Enjoying each other's company:
 - a. Easy access to parking
 - b. Facilities for children
 - c. Places to picnic/barbeque
2. Going out:
 - a. Paths shouldn't be too rough, but also not too neat
 - b. Lots of green
 - c. Less accommodations
3. Interest:
 - a. "real" nature
 - b. Information about the history
 - c. Not too crowded > less accommodations
4. Emerging into another world:
 - a. "wild" nature
 - b. No accommodations
 - c. No urban noise
5. Challenge: sports in natural environments
 - a. Being able to go wherever they want
 - b. Demand of facilities
 - c. Being able to do sports

These results are found by making relations between the motivations and activities and finding the proper physical conditions for them.

5 Conclusions

The main purpose of this literature review was to find out what are the motives for people to go to natural landscapes and what physical conditions are linked to this.

In this paper the definition of a landscape is explained as an aesthetic, but also changing (by time) view of (natural) environments. People like going to natural landscapes fulfil a need to relax and find an escape from everyday life. This can further be divided in different types of motives.

For people to meet these motives they are looking for certain experiences that require different types of physical elements in the landscape. So different types of landscape cater to different types of needs. This however differs per person based on their knowledge, previous experiences and personal preferences. This

makes directly linking a certain motive to a certain physical element of the environment a difficult task.

Another way of approaching this is by connecting the motives to certain activities. People can then easier explain what they require from their physical environment. The research of Goossen and De Boer (2008) prove quite successful in doing so.

However to really say with certainty what a landscape would provide will take more location and time based analysis and research (see recommendations). It however gave a good insight into what theory and methods are used in gaining this knowledge.

6 Recommendations

Although a lot of research has been done some results tend out to be somewhat vague. For what kind of landscape does this apply? When talking about the type of landscape, mostly general types are used. For instance forests or coastal landscapes. This should be more precise to really pin point the weaknesses and strengths of an area.

Also some research methods were based on showing photographs which in my opinion can never simulate the experience of actually being there. Physically getting people there is not very likely, but it might be interesting to test out virtual reality techniques in future enquiries. These quite accurately simulate an environment, they are becoming affordable, mobile and the experience of using a virtual reality device might encourage people to participate in the research.

Another thing that could be of value is that landscapes are subject to constant change (Bobbink, 2004). This could be an interesting research as well when talking about the evaluation of landscapes.

7 References

- Antrop, M. (2004). Landscape change and the urbanization process in Europe. *Landscape and Urban Planning*, 67(1–4), 9–26.
- Antrop, M. (2007). *Perspectieven op het landschap: achtergronden om landschappen te lezen en te begrijpen*. Gent: Academia Press.
- Breman, B. C., Luttik, J., & Vreke, J. (2009). *De aantrekkingskracht van het Nederlandse landschap : een verkenning naar de relatie tussen ruimtelijke factoren en inkomend toerisme*. Wageningen: Wettelijke Onderzoekstaken Natuur & Milieu.
- Bobbink, I. (2004). Land inzicht : een landschapsarchitectonische verkenning van de plek. Amsterdam: SUN.
- Dann, G. (1977). Anomie, ego-enhancement and tourism. *Annals of Tourism Research*, 4(4), 184–194.
- Donders, J. L. M. (2011). *Waar gaat dat heen? : recreatiemotieven, landschapskwaliteit en de oudere wandelaar : achtergronddocument bij Natuurverkenning 2011*. Wageningen: Wettelijke Onderzoekstaken Natuur & Milieu.
- Goossen, C. M. (2011). *Vijf jaar daarmoetikzijn : het ideale landschap volgens de Nederlanders op basis van analyse van de website www.daarmoetikzijn.nl*. Wageningen: Alterra Wageningen UR.
- Goossen, C. M., & Boer, T. A. de. (2008). *Recreatiemotieven en belevingsssferen in een recreatief landschap : literatuuronderzoek*. Wageningen: Alterra.
- Graaff, R. de, Reinhard, A. J., & Vreke, J. (2002). *Belevingsgraadmeters*. Den Haag: LEI.
- Iso-Ahola, S. E. (1982). Toward a social psychological theory of tourism motivation : a rejoinder.
- Jacobs, M. H. (2001). *Meervoudige natuurwensen : evaluatie van het thema mensenwensen in Natuur bos en landschap voor de 21e eeuw en Operatie boomhut*. Wageningen: Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte.

Lörzing, H. (2001). The nature of landscape : a personal quest. Rotterdam: 010 Publishers.

Luttik, J. (1999). *Natuur als consumptiegoed : natuur als bron van fascinatie, ontspanning, schoonheid, rust, vrijheid en andere immateriële behoeften*. Wageningen: Staring Centrum.

Vries, S. de, & Gerritsen, E. (2003). *Van fysieke kenmerken naar landschappelijke schoonheid : de voorspellende waarde van fysieke kenmerken, zoals vastgelegd in ruimtelijke bestanden, voor de schoonheidsbeleving van Nederlandse landschappen*. Wageningen: Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte.



Het IJsselmeer bestaat uit ongeveer 200 kilometer aan kust met een zeer uitgesproken kwaliteit: openheid. De vele ruimte en de ligging aan het water zijn een aantrekkelijke locatie voor allerlei soorten projecten. Deze hebben door de eeuwen heen overal in het gebied een plekje proberen te vinden. Het resultaat is een opeenstapeling van allerlei ruimtelijke ingrepen aan de kust, maar dus ook een vermindering van die ene geliefde kwaliteit: de openheid.

In mijn afstudeerproject wilde ik achterhalen wat nou precies de ruimtelijke identiteit van het gebied is. Wat maakt het IJsselmeer nou zo mooi en geliefd? En hoe kunnen nieuwe projecten daar een gepast plekje in vinden en zelfs deze identiteit versterken? Het resultaat is een bepaalde manier van kijken/benaderen en dat uitgewerkt in een ontwerpvoorstel voor een nieuw schiereiland voor de stad Enkhuzen.