

Juliette Bekkering & Michiel Riedijk

Dutch mountains - ontwikkelingsmodel voor het Nederlandse rivierenlandschap

Rivier Door de voortschrijdende verstedelijking van noord-west Europa en de kanalisatie van waterlopen is de snelheid waarmee de neerslag in de rivieren terecht komt sterk vergroot. Hierdoor moeten de rivieren extra grote hoeveelheden water in korte tijd verwerken. Gevolg zijn overstromingen, waardoor met name het deltagebied van de Europese rivieren getroffen wordt.

Om dit tegen te gaan wordt voorgesteld

- de beddingen van rivieren te vergroten, waardoor met dezelfde waterstand meer water verwerkt kan worden;
- de rivierdijken te verhogen en te verbreden teneinde het risico van dijkdoorbraak en overstroming te beperken.

Hoewel de noodzaak hiervan wordt ingezien, heeft dijkverzwaring een slechte naam, omdat ze een inbreuk vormt op het historisch gegroeide cultuurlandschap. Om dijkverzwaring te bevrijden van het stigma een noodzakelijk kwaad te zijn, is het van belang het maatschappelijke en economische draagvlak ervoor te vergroten. De betekenis en de functie van de dijken in het Hollandse landschap moeten opnieuw worden gewaardeerd. De ingreep moet niet worden beschouwd als een afbreuk aan het bestaande, maar als een nieuw hoofdstuk in de ontwikkelingsgeschiedenis van het Nederlandse rivierenlandschap.

Woningbouw De Nederlandse planning wordt op dit moment geconfronteerd met de volgende vragen:

- waar zijn de aantrekkelijke locaties voor de uitbreiding van de woningvoorraad beschikbaar?
- kan een dussdanig bebouwingsmodel worden gevonden dat het aansluit bij de kwaliteiten van het landschap?
- hoe kan een passend antwoord worden gegeven op de groeiende mobiliteit in de samenleving zonder het milieu overmatig te belasten?

Zaltbommel Bovengenoemde vragen vinden hun weerslag in de opgave voor Zaltbommel. Zaltbommel bestaat uit een schilderachtige historische kern omgeven door een woekering van uitbreidingswijken in lage dichtheden. Deze wijken hebben geen enkele relatie met het bestaande landschap en zijn volledig gericht op autogebruik. De schaal van de uitbreidingen doet de historische kern langzaam verschuiven naar de rand van het woongebied dat er alleen nog in naam mee verbonden is.

Op dit moment ligt er bij de gemeente een voorstel om de uiterwaarden in de onmiddellijke nabijheid van het centrum in te polderen en te bebouwen. Dit vloeit voort uit de wens 'de stad naar de rivier te brengen', dat wil zeggen: om de ligging van Zaltbommel aan de rivier te benadrukken. De nieuwe rivierdijk sluit Zaltbommel echter veeleer af van de rivier dan dat de relatie ermee wordt versterkt. Bovendien heeft de inpoldering van de uiterwaarden het gevolg dat de rivierbedding verder wordt verkleind, hetgeen indruist tegen het beleid de uiterwaarden als biologische biotoop en als overloopgebied te behouden of zelfs uit te breiden.



Zaltbommel

- Dijk** De investering in nieuwe en hogere dijken opent de mogelijkheid om de bovengenoemde opgaven met elkaar te combineren en een antwoord te bieden dat recht doet aan de wens
- het aanbod van woninglocaties te vergroten;
 - de milieubelasting ten gevolge van mobiliteit te beperken;
 - de landschappelijke kwaliteiten van het rivierenlandschap optimaal te benutten;
 - de dijkverzwaring in te passen in een herwaardering van het Nederlandse rivierenlandschap.

Hiertoe wordt de verzwaring van de dijk gekoppeld aan de aanleg van een nieuwe infrastructuur: een tramlijn die de bestaande historische kernen aan de rivier met elkaar verbindt. Hierlangs ontstaan goed ontsloten hoogwaardige woningbouwlocaties die hun kwaliteit ontleen aan de ligging aan de rivier. De helft van de woningen ligt achter de dijk in de polder, de andere helft in grote ensembles in de uiterwaarden, gekoppeld aan de halteplaatsen van de tram. Deze ensembles bevatten ongeveer 300 woningen. Bij een onderlinge halteafstand van circa 450 meter wordt gestreefd naar een dichtheid van 600 woningen per halte, voldoende om de tramlijn rendabel te kunnen exploiteren. De traditionele functie van de dijk als element van bescherming wordt direct verbonden met zijn relatief nieuwe functie als scenografische route, als zodanig ontdekt door de zondagsrijder. De tramlijn maakt het rijden over de dijk met zijn steeds wisselende vergezichten tot een dagelijks terugkerende ervaring die bepalend is voor het karakter van deze nieuwe bandstad. Het rivierenlandschap krijgt hiermee een geheel nieuwe betekenis, waarin dijkverzwaring een vanzelfsprekende plaats inneemt.



1. ontwikkelingsdiagram van Zaltbommel 1950
2. ontwikkelingsdiagram van Zaltbommel - annexatie van polder met bebouwing in lage dichtheid 1950-1990
3. ontwikkelingsdiagram van Zaltbommel - annexatie van polder en uiterwaarden met bebouwing in lage dichtheid 1990-2010

BESTAAND TALUD & NIEUW TALUD



DIJKPROFIEL MET GESCHIEDEN TRAMBAAN



DIJKPROFIEL MET TRAMBAAN EN RIJWEG GEÏNTEGREERD



DIJKPROFIEL MET VERDIEPTE TRAMBAAN



DIJKPROFIEL MET VERDIEPTE TRAMBAAN



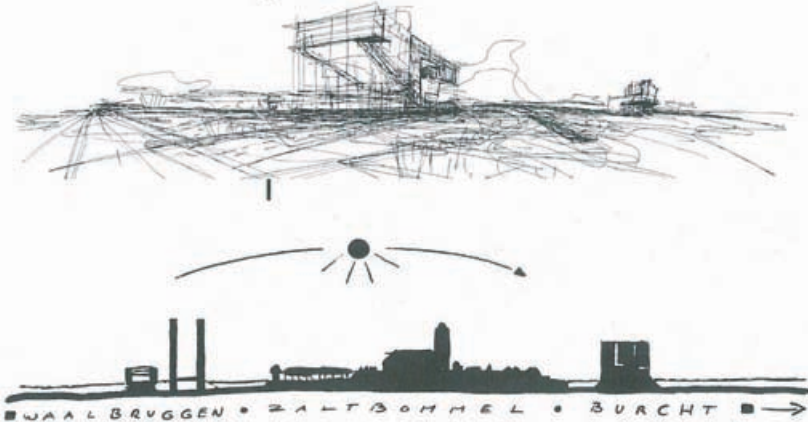
DIJKPROFIEL MET TRAMBAAN EN RIJWEG GESTAPELD



stromingsgebied van Rijn en Maas - aanvoer en afvoer van regenwater



rivierrijken en zeewering in de Maas- en Rijndelta



Uiterwaarden De ensembles bieden een aantrekkelijke woon-omgeving; uitzicht over de rivier en het uitgestrekte uiterwaarden-park. Het modernistische ideaal van het woongebouw dat vrij in het landschap staat, kan eindelijk op een overtuigende manier worden gerealiseerd. Dat het maai-veld gevrijwaard blijft van bebouwing is een conditio sine qua non; minstens eenmaal per jaar wordt het immers in bezit genomen door het water. De uiterwaarden kunnen zich dan ook ontwikkelen tot ecologische zones: een vrijplaats voor flora en fauna. In de nabije omgeving kan het lint van uiterwaarden zich verbinden met de Crobsche Waard bij Haften of het natuurreservaat van de Hurwenensche Uiterwaarden.

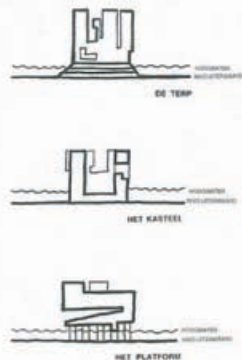


uiterwaarden en trambaan met halteplaatsen



Ensembles Door de samenbalg-ing van verschillende woningen in één volume is het mogelijk om extra investeringen te dragen die het wonen in de winterbedding mogelijk moeten maken. De massa van het ensemble voorkomt bovendien opdrijven bij hoogwater. Bij hoogwater wordt de onderzijde van het ensemble afgesloten door middel van schotten. De verbinding tussen dijk en gebouw wordt gevormd door loopbruggen en door vlon-ders, die opdrijven als het water in de uiterwaarden stijgt. De gebouwen zijn onderverdeeld in drie verschillende typologieën, geïnspireerd op traditionele laag-landvoorbeelden: de terp, het kasteel en het platform. De terp wordt gevormd door een basement waarin parkeerplaatsen, bergingen en collectieve voorzieningen zijn onderge-bracht. Het kasteel kent een omgekeerd principe. Door de oriëntatie van de onderste lagen op het binnengebied van het gebouw ontstaat bij hoogwater geen overlast. De platforms zijn ontworpen op het uitgangspunt dat bij hoogwater het water onder het gebouw doorspoelt; vergelijkbaar met bijvoorbeeld de huizen in Marken.

De maat en schaal van de bakens opent de mogelijkheid om het woonprogramma te verrijken met functies die door de gebruikers gezamenlijk worden gedragen: een kinderopvang, een kleine wasserette of een fitnessruimte. Hierdoor kan een monofunctio-neel woonklimaat worden verme-den en kunnen ensembles func-tioneren als kleine gemeenschap-pen, als dorpen. Daarnaast gene-reert een woongemeenschap van een dergelijke omvang genoeg afval om voor de verwerking ervan zelfvoorzienend te zijn.



bestaande toestand



uitwerking bandstad

Epiloog Op landelijk niveau kun-nen de uiterwaarden zich zo ont-wikkelen tot langwerpige ecologi-sche corridors, van Lobith tot aan de Noordzee. De ensembles vormen een inte-graal onderdeel van deze corri-dors, net zoals de bakens, boeien en strekdammen langs de rivier. In schaal sluiten zij aan bij de bestaande 'landmarks': bruggen, kerktorens, silo's en industrie-loodsen. De nieuwe bandstad biedt een nieuw alternatief voor de geestdodende eenvormigheid van de Nederlandse uitbreidings-wijk, een alternatief dat als geen ander aansluit bij de geografische karakteristieken van de delta van Europa.



bandstad Holland
335 km x 2 dijken x 2 haltes/km x
600 woningen = 800.000 woningen

fotomontages: Bekkering & Riedijk

