

Auke Vlonk en Leon Crommentuijn

# De snelweg- omgeving van alle kanten



Gevarieerde snelwegomgeving (bron: De Jong Luchtfotografie)

Het Nederlandse open landschap staat onder druk. Langs snelwegen en stadsranden vult bebouwing de eens wijde horizon. De kwaliteit van de omgeving is in beleid een steeds belangrijker onderwerp, getuige het aanwijzen van negen snelwegpanorama's. Het Rijk en provincies willen hiermee de kwaliteit van de omgeving waarborgen en de waardering van de burger voor het landschap vergroten. Vraag is of 'de burger' op de snelweg met dezelfde bril naar dit landschap kijkt.

Nederlanders ergeren zich aan files en verrommeling van de snelwegomgeving. De snelweg en de drukte op snelwegen staan al jaren in de belangstelling van publiek en beleid. Recentelijk is er ook meer belangstelling voor de snelwegomgeving. Aangezien het landschap in belangrijke mate vanuit de auto en veelal vanaf de snelweg wordt beleefd (VROM, 2008), moeten nieuwe ontwikkelingen in de snelwegomgeving goed ingepast worden om verrommeling tegen te gaan en waardevolle landschappen te behouden. Hoe wordt de snelwegomgeving eigenlijk beleefd door verschillende groepen mensen? Beleid en onderzoek richten zich vaak op het perspectief van de automobilist (zie bijvoorbeeld VROM, 2008) of op de gevolgen van een snelweg op de beleving van natuur en landschap (zie bijvoorbeeld Van den Berg, 2004). Het perspectief van bewoners, recreanten en werkenden wordt in het huidige beleid en onderzoek vaak achterwege gelaten.

In dit artikel wordt ingegaan op de beleidsontwikkelingen op en rond de snelweg. Deze ontwikkelingen worden gekoppeld aan enkele uitkomsten van het afstudeeronderzoek van Vlonk (2008). In dit onderzoek zijn in vijf gebieden direct langs de snelwegrand bewoners, recreanten, werkenden en automobilisten gevraagd wat zij zien op en vanaf de A12 en hoe ze

dat waarderen. De ondervraagden kunnen meerdere rollen hebben; een bewoner kan bijvoorbeeld zowel recreant, automobilist als werkende zijn. Daarom zijn de respondenten gevraagd naar de beleving vanuit het perspectief van de rol waarvoor ze benaderd zijn. Daarna zal specifiek worden ingezoomd op de beleving van bedrijventerreinen. Langs de A12 zijn 20 grote bedrijventerreinen (in totaal 2200 hectare) binnen 500 meter van de snelweg (op een totale lengte van ruim 150 kilometer). Als aanvulling op het onderzoek van Vlonk (2008) zijn gesprekken gevoerd met experts op het terrein van bedrijvigheid en ruimtelijke ontwikkeling. De betreffende experts zijn Herman Timmermans, business manager Economie en Ruimte DHV, Ingrid Schuringa, beleidsadviseur Economie Provincie Utrecht, en Jacques van Dinteren, productmanager UrbanSolutions bij Royal Haskoning en bijzonder hoogleraar aan de Rijksuniversiteit Groningen.

## Beleid

De snelweg en omgeving hebben een prominentere rol gekregen in de ruimtelijke beleidsvorming. Twee voorbeelden hiervan worden behandeld, te weten Routeontwerp en de structuurvisie voor de snelwegomgeving. "Het project Routeontwerp is één van de tien Grote Projecten van de nota Ontwerpen aan

Nederland; architectuurbeleid 2001-2004” (Steunpunt Routeontwerp, 2005, p. 9). Het project is een samenwerking tussen het VROM en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Routeontwerp houdt zich bezig met de ruimtelijke en architectonische kwaliteit van de snelweg en omgeving. De A12 tussen Den Haag en Zevenaar is gekozen als voorbeeldproject (Steunpunt Routeontwerp, 2005). Later is het project ook uitgebreid naar andere tracés (Steunpunt Routeontwerp, 2008). Het Routeontwerp A12 heeft drie doelen. Het eerste doel is om “samenhang en continuïteit in wegarchitectuur te creëren, in combinatie met het karakter van de omgeving” (Steunpunt Routeontwerp, 2005, p. 16). Hierbij krijgt het ontwerp van geluidsschermen, viaducten, berm, verzorgingsplaatsen (omgeving) en knooppunten en aquaducten (snelweg) extra aandacht. Het tweede doel is “het behouden, versterken, en ontwikkelen van identiteit en afwisseling van landschappen in de omgeving van de snelweg”. Routeontwerp onderscheidt vier typen landschappen langs de A12: bos, weide, stad, en mozaïek. Mozaïek is een combinatie van de typen bos, weide en stad. Per type landschap wordt getracht typerende elementen in het landschap te versterken. Het derde doel is “het realiseren van effectieve samenwerking binnen V&W met andere partijen op het vlak van wegontwerp en gebiedsontwikkeling in de omgeving van de weg” (idem.).

In 2008 heeft het Ministerie van VROM een structuurvisie voor de snelwegomgeving opgesteld. Een belangrijk doel van de structuurvisie is om “de ruimtelijke kwaliteit van de snelwegomgeving te verbeteren en herkenbare en kenmerkende landschapskwaliteiten in de snelwegomgeving veilig te stellen, onder meer door negen Nationale Snelwegpanorama’s te selecteren” (VROM, 2008, p. 7). Bepaalde waardevolle gebieden moeten gevrijwaard blijven van bebouwing, zodat het betref-

fende landschap en uitzicht vanaf de snelweg behouden blijft. Uit diverse studies (zie Piek e.a., 2006 en Hamers & Nabielek, 2006) blijkt dat de ruimte langs de snelweg snel verstedelijkt. Deze vorm van verstedelijking langs de snelwegen wordt steeds vaker geassocieerd met verrommeling (VROM, 2008). Vooral de hoeveelheid en het aanzicht van bedrijventerreinen worden vaak als oorzaak hiervan gezien. Kanttekening bij deze conclusies is dat ze gebaseerd zijn op de mening van experts en actieve burgers. Vraag is of het bredere publiek deze conclusies deelt.

### Beleving snelwegomgeving

De aanwezigheid van groen (gras, bomen) in de buurt en tussen huizen en de snelweg zorgt voor een hoge waardering van de omgeving bij bewoners en recreanten (Vlonk, 2008). De waardering van de woonomgeving is ook afhankelijk van ondermeer geluidsoverlast, de staat van onderhoud en overlast van jongeren. Bewoners en recreanten ouder dan vijftig jaar waarderen de omgeving hoger dan de leeftijdsgroep van onder de vijftig jaar. Andere persoonskenmerken van de respondenten zijn ook belangrijk: naarmate bewoners hun gezondheid beter ervaren, waarderen ze hun omgeving hoger. Bij de waardering van recreanten speelt de mate van gebruik een significante rol: hoe vaker men wandelt, fietst, et cetera, des te hoger is de waardering voor de omgeving. Over het algemeen komen de beleving en waardering van de bewoners en recreanten sterk overeen.

De automobilisten vallen meer en andere aspecten op in de snelwegomgeving, zoals naast groen (bos, weide) ook geluidsschermen, bedrijventerreinen en andere bebouwing. De aanwezigheid van groen wordt ook door automobilisten hoog gewaardeerd. De aanwezigheid van bijvoorbeeld betonnen geluidsschermen leidt tot een lagere waardering, omdat ze het zicht op de omgeving ontnemen. Automobilisten

zien liever begroeide schermen in plaats van betonnen geluidsschermen (Vlonk, 2008). In het huidige beleid voor snelwegen is een speciale plaats ingeruimd voor het ontwerp van geluidsschermen (zie ook Steunpunt Routeontwerp, 2005 & 2008).

Een belangrijk deel van de ondervraagde automobilisten maakt veel gebruik van de snelweg en vooral tijdens de spits. Veel automobilisten geven aan dat ze in verband met veiligheid weinig tot niet op de omgeving letten. Automobilisten die incidenteel gebruik maken van de snelweg doen dat vaak op tijdstippen waarop het rustiger is op de snelweg. Zij kijken meer om zich heen en zien de snelwegomgeving steeds meer veranderen. Dit leidt tot een lagere waardering. Leeftijd is ook een verklarende factor voor verschillen in beleving en waardering van de snelwegomgeving van automobilisten. Automobilisten jonger dan dertig jaar blijken de snelwegomgeving lager te waarderen dan de andere oudere leeftijdsgroepen.

De toenemende verstedelijking in de snelwegomgeving wordt vooral als aantastend ervaren door oudere automobilisten. Jongere automobilisten vinden de verplaatsing belangrijker dan het uitzicht vanaf de snelweg. Automobilisten die gebruik maken van de A12 ten oosten van Utrecht waarderen de omgeving hoger dan automobilisten die de weg ten westen van Utrecht gebruiken. Een verklaring hiervoor is dat in het oostelijke gedeelte meer groen aanwezig is in de omgeving, terwijl vooral in het westelijke deel van de A12 er meer geluidsschermen, bedrijventerreinen en andere objecten zijn. De conclusies over leeftijd, mate van gebruik, en de verstedelijking in het westen zijn in lijn met eerder onderzoek (Grakist, 2007).

Vanuit het perspectief van werkenden hangt de waardering van de snelwegomgeving in belangrijke mate af van de aanwezigheid van groen en de architec-

tonische kwaliteit van de bebouwing. Bedrijventerreinen met gebouwen met een duidelijke architectonische signatuur worden hoger gewaardeerd.

Er bestaan grote overeenkomsten tussen bewoners, recreanten en werkenden wat betreft waardering van de snelwegomgeving. Automobilisten wijken af, omdat ze naast fysieke aspecten ook andere aspecten in hun waardering van de omgeving meenemen, zoals drukte en tijdstip. Verder noemen automobilisten het aantal en uiterlijk van bedrijventerreinen.

### **Beleving bedrijventerreinen**

Bedrijventerreinen spelen een belangrijke rol in de waardering voor de snelwegomgeving. Daarom is aanvullend op de studie van Vlonk (2008) nader onderzoek verricht naar de factoren die de waardering van bedrijventerreinen beïnvloeden. Nadelige effecten van bedrijventerreinen op de beleving van het landschap worden vooral genoemd door de oudere groep automobilisten die weinig van de snelweg gebruik maken. Automobilisten zien graag groen tussen de snelweg en bedrijventerreinen, zodat het landschap niet als te verstedelijkt wordt ervaren (Vlonk, 2008). De respondenten die op bedrijventerreinen langs de snelweg werken, waarderen deze terreinen hoger als er groen op (en rondom) het terrein aanwezig is (Vlonk, 2008). Als er alleen maar kantoren en/of industrie aanwezig zijn, wordt dat over het algemeen negatief beleefd. Het wordt dan bijvoorbeeld een 'stenen' of 'niet-motiverende' omgeving genoemd. Incidenteel wordt nu al meer rekening gehouden met de wensen van bedrijven voor een aantrekkelijke werkomgeving. Noodzakelijk is ook een segmentatie van bedrijventerreinen op basis van ruimtelijke kwaliteit van de omgeving (Van Dinteren, 2008).

Waar het gaat om de inpassing zijn er verschillende mogelijkheden. Uit de



"Kantoorachtig bedrijfsmilieu" langs de snelweg (bron: Hans Farjon)

gesprekken met experts blijkt dat er bij het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen en aanpassing van bestaande bedrijventerreinen uitgegaan wordt van het type bedrijf en de gebiedskwaliteiten. Bereikbaarheid blijft een belangrijke drijfveer om een bedrijf langs de snelweg te vestigen. Zichtbaarheid wordt ook vaak genoemd als een drijfveer. Er worden twee soorten bedrijvigheid onderscheiden: business-to-consumer (klantgericht) en business-to-business (bedrijfsgericht). Voor deze eerste groep is zichtbaarheid van belang, de tweede groep hoeft niet persé zichtbaar te zijn vanaf de snelweg. Overigens zijn door geluidsschermen en groen veel bedrijventerreinen en dus bedrijven minder of niet zichtbaar.

Esthetische aspecten spelen ook een rol bij de waardering van bedrijventerreinen die wel zichtbaar zijn voor automobilisten. De keuze tussen hoog- of laagbouw bijvoorbeeld is afhankelijk van de functie van een bedrijf en ook gerelateerd aan de grondprijs. In het verleden resulteerde hoogbouw vaak in gestapelde blokkendozen. Bij nieuwe hoogbouw zal meer aandacht moeten worden besteed aan architectuur (al is het de vraag of deze extra investering in kwaliteit door bedrijven ook gedaan zal worden). In de provincie Utrecht is een kennisteam werklocaties opgericht waar de kwaliteit van werklocaties één van de doelstellingen is (Provincie Utrecht, 2009).

Juist bij het opstellen van aanvullende eisen ten aanzien van architectonische kwaliteit is regionale afstemming en samenwerking tussen gemeenten vereist. Het probleem is momenteel vaak nog dat bedrijven die niet aan dergelijke doelstellingen willen voldoen, kiezen voor een andere locatie in een andere gemeente. Routeontwerp A12 (Steunpunt Routeontwerp, 2008) maakt een duidelijk begin om dergelijke bovenlokale, ruimtelijke kwaliteitseisen op te nemen in het ontwerp van bedrijventerreinen. Zichtbaarheid van bedrijventerreinen hoeft niet persé te leiden tot een lagere waardering van de snelwegomgeving. Architectonische kwaliteit van gebouwen en de aanwezigheid van groen dragen bij aan een prettiger beleving van de omgeving (Vlonk, 2008). Het beleid moet voor een kwaliteitsimpuls van de snelwegomgeving meer inspelen op groen op en nabij bedrijventerreinen en de architectonische kwaliteit van de bedrijfsgebouwen.

### Aandacht voor ontwerp

Er wordt in onderzoek en beleid gericht op de snelwegomgeving veel aandacht besteed aan het perspectief van de automobilist, terwijl ervaringen van omwonenden, werkenden en recreanten onderbelicht blijven. De waardering van de snelwegomgeving van omwonenden komt sterk overeen met die van recreanten. Werkenden hebben een vergelijkbare, zij het iets lagere, waardering voor de

snelwegomgeving. Automobilisten noemen duidelijk andere aspecten in hun waardering van de snelwegomgeving. Frequente snelweggebruikers geven aan minder te letten op de omgeving en houden zich meer bezig met het verkeer. Minder frequente snelweggebruikers letten juist meer op de omgeving en veranderingen daarin. Algemeen geldt dat groen in de snelwegomgeving positief gewaardeerd wordt. Verstedelijking, bedrijventerreinen en geluidsschermen worden niet noodzakelijkerwijs negatief gewaardeerd. Belangrijk hierbij is wel dat afwisseling en ruimtelijke kwaliteit (architectuur en landschapsontwerp) gewaarborgd zijn. Hier wordt in huidige beleid ook naar gestreefd. Het blijkt dat als een bedrijventerrein goed ingepast wordt in een omgeving, bijvoorbeeld door middel van groen, de automobilist een mooier uitzicht heeft en de werkende op het terrein meer tevreden is met de werkomgeving (Vlonk, 2008).

Extra aandacht voor landschapsontwerp en architectuur lijkt ook voor de snelwegomgeving de oplossing om de kwaliteit te verhogen. Voor een goede afweging en analyse van de kwaliteiten van de snelwegomgeving dienen meerdere perspectieven in ogenschouw genomen te worden. Niet alleen het uitzicht van de automobilist is belangrijk, maar ook dat van bewoners, recreanten, en werkenden. Ditzelfde argument geldt voor de beleving van bedrijventerreinen. Als oplossing wordt vanuit alle perspectieven groen en architectonische kwaliteit genoemd. Hierbij is belangrijk dat dit bovenlokaal geregisseerd wordt, om vluchtgedrag naar locaties waar dergelijke eisen niet gesteld worden te voorkomen. Bedrijven staan meestal niet te springen om extra te investeren in de omgeving of het ontwerp van het gebouw.

Auke Vlonk (auke.vlonk@pbl.nl) is junior beleidsonderzoeker bij het Planbureau voor de Leefomgeving en Leon Crommentuijn (leon.crommentuijn@pbl.nl) is senior beleidsonderzoeker bij het Planbureau voor de Leefomgeving.

## Literatuur

- Berg, A. van den (2004) *Is er wat te beleven aan snelwegen?* Rijkswaterstaat
- Dinteren, J. van (2008) *Bedrijventerreinen als speelveld*. Oratie aan de Rijksuniversiteit Groningen, Groningen, Royal Haskoning, Nijmegen
- Grakist, M. (2007) *Vooruitzicht: Het landschapsbeeld van de Nederlandse automobilist*. Afstudeerscriptie Wageningen Universiteit, leerstoelgroep Landscape, Architecture, and Planning, Wageningen
- Hamers, D. & K. Nabielek (2006) *Bloeiende bermen: Verstedelijking langs de snelweg*, NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau, Rotterdam/Den Haag
- VROM (2008) *Zicht op mooi Nederland: Structuurvisie voor de Snelwegomgeving*, Den Haag
- Piek, M., M. van Middelkoop, M. Breedijk, W. Hornis, N. Sorel & N. Verhoeff (2006) *Snelwegpanorama's in Nederland*, NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau, Rotterdam/Den Haag
- Provincie Utrecht (2009) Kennisteam Werklocaties, Utrecht, [www.provincie-utrecht.nl/kennisteam](http://www.provincie-utrecht.nl/kennisteam), laatst bezocht op 24-02-2009
- Steunpunt Routeontwerp (2005) *De koers voor het routeontwerp: Perspectieven voor het routeontwerp van snelwegen op basis van de Regenboogroute*, Den Haag
- Steunpunt Routeontwerp (2008) *Routes: Over de kunst van het ontwikkelen en borgen van de ruimtelijke kwaliteit van snelweg en omgeving*, Den Haag
- Vlonk, A. (2008) *Waar een weg is, is een wil: sociaal-demografische determinanten als verklaring van verschillen in beleving van de snelwegomgeving*, Afstudeerscriptie Rijksuniversiteit Groningen, Population Research Centre, Groningen



Geluidsscherm tussen snelweg en groene omgeving  
(bron: Hans Farjon)