

**(Bijdragenr. 3)**

## **Stadsassen in Nederland: China in de polder?**

Andriess Geerse

*(Andries Geerse stedenbouwkundige bv)*

Martynas Marozas

*(Andries Geerse stedenbouwkundige bv)*

Leon Leferink

*(Royal Haskoning)*



## Stadsassen in Nederland: China in de polder?

*De Nederlandse overheid lanceert in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) het concept “Stadsas”. De gebiedsgerichte MIRT-verkenning A1-zone suggereert dat deze verbinding tussen snelweg en station een groot economisch potentieel heeft en om bundeling van verkeer en stedelijke verdichting vraagt. Het beeld van een Chinese hoogbouwcorridor doemt op. Dit beeld staat echter op gespannen voet met ambities van diezelfde overheid op het gebied van duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en identiteit. De pilotstudie Stadsas Deventer verkent dit spanningsveld aan de hand van de 3 T’s: Transformatie, Typologie en Transfer. De uitkomst van de studie laat zien hoe groot de discrepantie tussen theoretisch concept en de implementatie in een echte stad is.*

### **MIRT-verkenning A1-zone**

De MIRT-verkenning A1-zone onderzoekt de ontwikkelingskansen van de snelweg A1 en de parallelle spoorlijn tussen Randstad, Stedendriehoek, Twente en Duitsland. Het is de ambitie om deze Berlijn Route tot hét visitekaartje van Oost-Nederland te maken. De partners in de A1-zone streven daarom de volgende doelen na<sup>1</sup>:

- Betere bereikbaarheid binnen Oost-Nederland én tussen Oost-Nederland en de rest van Nederland en Duitsland.
- Hogere ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid van woon- en werklocaties in het invloedsgebied van de snelweg en spoorlijn.
- Betere benutting van de economische potentie in de vorm van hoogwaardige functiecombinaties op goed bereikbare plekken.



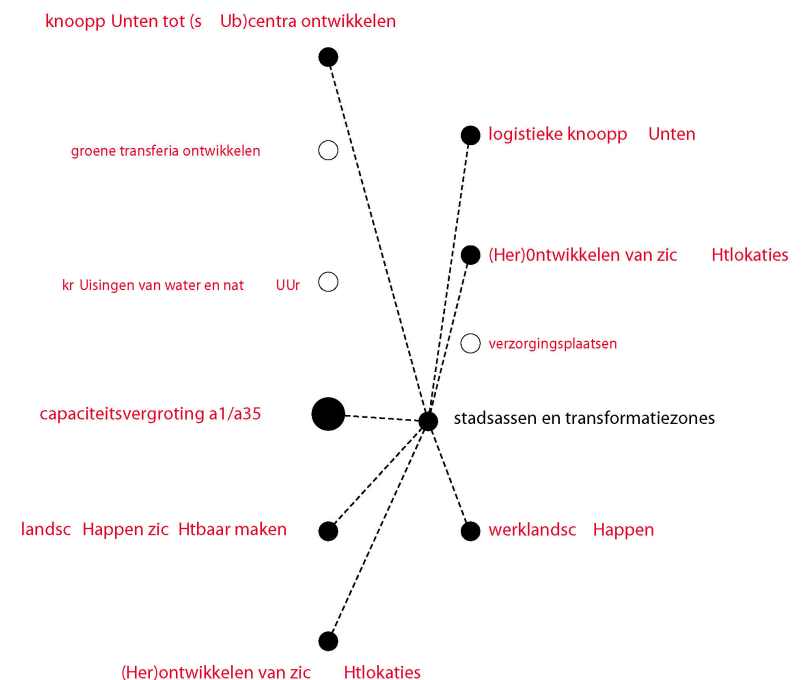
<sup>1</sup> A1-zone, Plan van aanpak gebiedsgerichte MIRT-verkenning, 2009

In de visie Toekomstbeeld A1-zone zijn deze doelen uitgewerkt in vier troefkaarten:

- Internationale positionering,
- Hoogwaardige bereikbaarheid,
- Krachtige landschappen, en
- Sterke stedelijke regio's.

De integrale opgaven in de visie geven vervolgens weer op welke manier deze troefkaarten kunnen worden uitgespeeld.<sup>2</sup>

De opgave Stadsassen & Transformatiezones werd door de stuurgroep A1-zone als ideale testcase voor duurzame ontwikkeling gezien en is daarom uitgeroepen tot een van de vliegwielprojecten in het programma A1-zone. Het is een integrale ontwerpopgave waarin stedelijke ontwikkeling, ruimtelijke kwaliteit en mobiliteit in samenhang moeten worden aangepakt. Het thema van de opgave is gebaseerd op de zogenaamde “ladderstructuur” die in de visie Toekomstbeeld A1-



De 10 integrale opgaven uit de Toekomstvisie A1-zone

zone is geïntroduceerd. In theorie biedt de “ladder-structuur” een optimale structuur voor de economische ontwikkeling van de A1-zone: de opgewaardeerde A1/A35 en de spoorlijn Apeldoorn-Hengelo vormen de staanders van de ladder, een reeks stadsassen tussen afslag en station vormen de sporten. Door bundeling van stedelijke functies langs de sporten van de ladder en op de kruisingen met de staanders kunnen (sub-)centra ontstaan die zowel via het spoor als over de weg goed bereikbaar zijn. Daarnaast zorgt deze dubbele bundeling op kernlocaties én langs

<sup>2</sup> Toekomstbeeld A1-zone, stedenbouwkundig bureau MUST, 2009

kerninfrastructuur ervoor dat de groene ruimte wordt gespaard.<sup>3</sup>

## **Pilot Stadsas Deventer**

De pilot voor de opgave Stadsassen & Transformatiezones ligt in de Stedendriehoek Apeldoorn-Zutphen-Deventer<sup>4</sup> en is gericht op de gebiedsontwikkeling van de kruising tussen ‘de mooiste rivier van Nederland’ en ‘de mooiste snelweg van Nederland’.

De afgelopen decennia heeft Deventer hier een van de grootste aaneengesloten bedrijvengebieden van Nederland ontwikkeld. Nu wil de stad deze unieke locatie op de kruising van IJssel en A1 méér laten zijn dan een gewoon bedrijvengebied langs de snelweg. Het gebied tussen rivier, afslag en station moet zich de komende jaren ontwikkelen tot een volwaardige entree die de identiteit en geschiedenis van de stad tot uitdrukking brengt.

De uitwerking van de ontwerpogave in de pilot is op Deventer toegesneden, de resultaten van de studie hebben evenwel een bredere reikwijdte en zijn daarom ook voor andere Nederlandse steden interessant.<sup>5</sup>

## ***Duurzame ontwikkeling***

Het startpunt van het vliegwielproject Stadsassen & Transformatiezones is de vraag naar de synergie tussen afslag en station. Maar met die vraagstelling begeeft het project zich meteen op glad ijs. De focus op het gebied tussen afslag en station suggereert immers dat er sprake is van twee sterke polen, waartussen de stadsas is opgespannen. Dat is echter zelden het geval. Het beeld bij de afslag wordt in de meeste Nederlandse steden gedomineerd door monofunctionele bedrijfsterreinen en de integrale ontwikkeling van stationsgebieden blijkt in de praktijk veel moeilijker dan gedacht.

---

<sup>3</sup> Economische samenhang en toekomst in de A1-zone:koepelanalyse en beleidskeuzes, Atelier Tordoir, 2010

<sup>4</sup> De Stedendriehoek is een –vooral bestuurlijk gemotiveerde agglomeratie met 300.000 inwoners.

<sup>5</sup> Om die reden participeert het innovatieprogramma Mooi Nederland in het vliegwielproject Stadsassen en Transformatiezones.

Het ontwerponderzoek naar een duurzame ontwikkeling van de stadsas impliceert daarom òòk een visie op de -al dan niet- multipolaire structuur van de stad. Deze visie op de stad als geheel bepaalt het ‘prototype’ van de stadsas: als hoogstedelijke boulevard, als ingenieuze doorstroomas, als pastoraal landschap, als .....

De MIRT-verkenning A1-zone gaat gebukt onder zeer algemene definities van duurzame ontwikkeling. Volgens de Omgevingsvisie Overijssel<sup>6</sup> voorziet duurzame ontwikkeling in de behoeften van de huidige generatie, zonder voor toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien. Een harmonieuze balans tussen People, Planet en Profit is daarvoor essentieel. In de MIRT-verkenning wordt deze definitie vertaald in het streven naar een goede balans tussen economie, ecologie en kwaliteit van leven . Dit betekent dat ruimtelijke investeringen moeten

bijdragen aan het versterken van deze waarden maar met behoud van een zeker evenwicht tussen economie, ecologie en de menselijke maat.

In het ontwerponderzoek zijn de sociaal-culturele,

ecologische en economische dimensie (People, Planet en Prosperity) geactiveerd aan de hand van drie thema’s die voor de stadsas écht relevant zijn:

**People**



**Transformatie**

**Planet**



**Typologie**

**Prosperity**



**Transfer**

### **Transformatie**

Het thema Transformatie zet in op behoud en versterking van de kernkwaliteiten en identiteit van onze steden en landschappen. Dit met het doel om de diversiteit tussen steden onderling te vergroten en om binnen een stad een aantrekkelijk en gevarieerd aanbod van woon- en werkmilieu’s te realiseren.

---

<sup>6</sup> Omgevingsvisie Overijssel. Visie en uitvoeringsprogramma voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de provincie Overijssel, 2009

## **Typologie**

Het thema Typologie zet in op behoud en versterking van de oorspronkelijke geomorfologie, het watersysteem, de rijkdom aan plant- en diersoorten en de cultuurhistorische structuren die meehelpen om de stad gevarieerd, leefbaar, veilig en gezond te maken.

## **Transfer**

Het thema Transfer zet in op een vitale en zichzelf vernieuwende economie met volop vestigingsmogelijkheden voor kennisintensieve maakindustrie en het MKB, een goede bereikbaarheid over weg, water en spoor en een betrouwbare en duurzame energievoorziening.

## ***Proces & debat***

Ideeën en meningen over het begrip stadsas staan verrassend vaak niet in rapporten maar zitten in de hoofden van mensen. Om die reden is gekozen voor een open en interactief proces. Ruim 75 ondernemers, beleidsmakers, politici, ontwerpers, studenten en andere betrokkenen hebben geparticipeerd in het debat.

## **Debat Transformatie**

Vrijwel alle deelnemers waren het er over eens: het feest is over. De Nederlandse stad werd de afgelopen decennia gekenmerkt door programmatische overdruk. Als gevolg van conjuncturele en structurele ontwikkelingen slaat deze overdruk nu om in onderdruk. 'Programma zoekt ruimte' wordt 'Ruimte zoekt programma'! Deze ontwikkeling roept nieuwe vragen op. Voor wie bouwen we eigenlijk? Wat zijn de 'unique selling points' van onze stad? Welke projecten zijn in dat licht kansrijk, en welke niet? Maar wellicht de belangrijkste constatering is, dat niet alles overal kan. Steden worden geconfronteerd met de vraag waar zij het stedelijke programma willen laten landen. Volgen zij de huidige praktijk van versplintering en nivellering, of kiezen zij voor concentratie van dynamiek en stedelijkheid? Die laatste keuze is óók een keuze voor het landschap in en rond de stad. Concentratie van programma op de ene plek, resulteert immers in ontspanning op de andere plek.

## ***Pilot Stadsas Deventer***

Ook Deventer ontwikkelt zich volgens het motto 'voor elk wat wils'. De stad realiseert een

‘culturele loper’ in de binnenstad en wil het gebied tussen station, binnenstad en hogeschool aanpakken. De IJssel wordt de komende jaren verruimd, het havengebied geherstructureerd. Zelfs de landelijke pers volgt de vernieuwing van de naoorlogse Rivierenbuurt en Keizerslanden. In de pijplijn zitten verder nog een nieuwe woonwijk, het bedrijventerrein A1-park en tal van andere projecten.

Deventer is een middelgrote stad met 100.000 inwoners. Het programma voor de periode 2010-2020 heeft een omvang van 1,5 miljoen vierkante meter. Maar de ontwikkeling stagneert. Wellicht is er sprake van een tijdelijke dip, maar er rijzen ook vragen over dieperliggende oorzaken. De projectenlijst is lang, de doelgroepen zijn zelden in kaart gebracht. De projectenlijst weerspiegelt bovendien vooral algemene trends en nationale beleidsdoelen, maar zegt te weinig over het toekomstige profiel en de identiteit van de stad. Volgens het belevingsonderzoek- en adviesbureau SmartAgent heeft Deventer de afgelopen decennia veel voor één bepaalde groep gebouwd. Het sociaal-psychologisch segmentatiemodel BSR® waarmee SmartAgent de waarden, motieven en behoeften van mensen in beeld brengt, omschrijft deze groep als de gele -op harmonie gerichte- groep. De rode -op vitaliteit gerichte- doelgroep, die de stad eigenwijs en anders maakt, is daardoor minder aan haar trekken gekomen.

### **Debat Typologie**

Nederlandse steden zijn het resultaat van een - aan perfectie grenzende - academische oefening. De norm wordt consequent en overal toegepast. Maar deze norm blijkt ongeveer elke 10 jaar te veranderen, waardoor er stedelijke ‘jaarringen’ ontstaan: stempels uit de jaren ’50, hoogbouw uit de jaren ’60, woonerven uit de jaren ’70, etc. De oorspronkelijke ondergrond, cultuurhistorische patronen en eigendomsverhoudingen speelden lange tijd geen doorslaggevende rol. Steden zijn hierdoor voorspelbaar geworden en lijken bovendien steeds meer op elkaar. In tijden van economische hoogconjunctuur is dat wellicht geen probleem, maar als de onderlinge concurrentie toeneemt is het oppoetsen van het historische centrum niet meer voldoende. Ook de andere onderscheidende kwaliteiten moeten worden opgespoord en omarmd!

### *Pilot Stadsas Deventer*

Deventer is prettig ongewoon. De stad heeft zich, dankzij haar prachtige ligging aan de IJssel, asymmetrisch ontwikkeld. Tijdens de debatten bleek dat niet iedereen dat ideaal vindt.



Menigeen droomt van een sprong over de rivier, zodat Deventer een ‘gewone’ concentrische stad wordt. Bewoners, ondernemers en plannenmakers ervaren de unieke IJsselvallei als een gegeven kwaliteit. Mooi, dat zeker, maar in de praktijk blijkt dat vaak onvoldoende aanleiding om werkelijk iets bijzonders met de rivier te doen.

Deventer kent nog meer contrasten. Op het zand wordt van oudsher gewoond en in het voormalige stroomgebied van de IJssel wordt gewerkt. Hierdoor passeert ‘de mooiste snelweg van Nederland’ ter hoogte van ‘de mooiste rivier van Nederland’ het enorme bedrijfsterrein Bergweide. De inrichting van dit gebied speelt helaas niet in op die unieke ligging; de uitstraling ervan past bovendien niet bij de toonaangevende ondernemingen die er gevestigd zijn, zoals AKZO Nobel, NEFIT en Roto Smeets.

### **Debat Transfer**

De hedendaagse stad moet leren leven met congestie. Mensen reizen steeds meer en laten zich de route, het tijdstip of de vervoerswijze niet voorschrijven. Bovendien, zo onderstreepten de deelnemers aan de debatreeks, is de tijd van onbeperkte investeringen in asfalt voorbij. De kosten en baten van een project worden steeds scherper in beeld gebracht, alvorens een besluit tot aanleg wordt genomen. Het is daarom essentieel dat de disciplines ruimtelijke ordening en verkeer nauw samenwerken. Dat gebeurt echter lang niet altijd. Wijken worden aangelegd, zonder dat een goede ontsluiting is gegarandeerd. Transferia liggen op plekken waar mensen niet willen zijn. Terwijl het eigenlijk zo eenvoudig is: ontwikkel alleen stedelijke programma’s op plekken waar al een robuuste infrastructuur aanwezig is en maak routes en overstappunten die voor de eigenwijze reiziger logisch en betekenisvol zijn.

### *Pilot Stadsas Deventer*

Deventer is, zeker in vergelijking tot andere steden, een goed bereikbare stad. Maar burgers en bestuurders accepteren bij voorkeur geen enkele vorm van congestie. Dreigt er op een enkel moment van de dag toch een knelpunt te ontstaan, dan wordt er fors geïnvesteerd in fysieke maatregelen. Toch is de kans groot dat ook Deventer in de toekomst met meer congestie te maken krijgt. Als gevolg van de geschetste autonome ontwikkelingen, maar ook door beleidsmatige ingrepen. Zo leidt het afwaarderen of zelfs opheffen van bestaande verbindingen in de stad tot een verschuiving van de verkeersdruk naar de stadsas. Daarnaast wordt de verkeerscapaciteit van de A1 in de nabije toekomst uitgebreid, waarvoor verschillende modellen zijn ontwikkeld. De eventuele keuze voor een 2 X 4 uitbreiding op de bestaande brug over de IJssel resulteert weliswaar in een betere doorstroming op de snelweg,



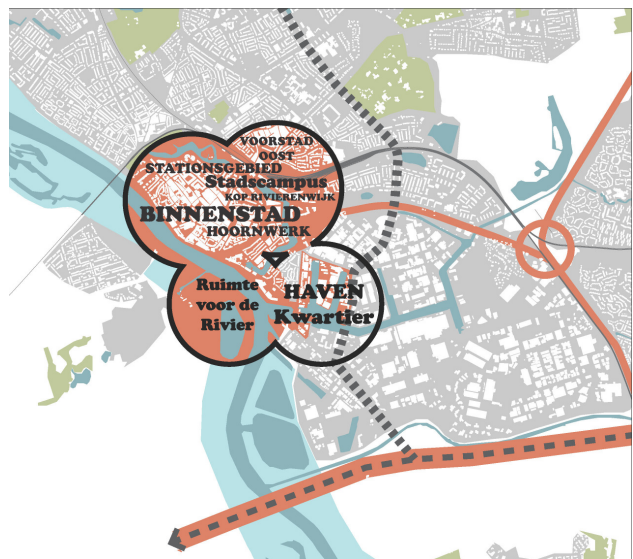
maar niet in een grotere capaciteit op de afslag A1 Deventer Centrum. En dat, terwijl de stad wél verder verdicht.

## Scenario's

De resultaten van de debatten vormden de basis voor drie scenario's die de context van de stadsas definiëren.

### Scenario Compacte Stad

Het transformatiescenario Compacte Stad zet in op kracht en concurrentievoordeel. Het stedelijke programma wordt daarom in en rond de historische binnenstad van Deventer geconcentreerd. Deze keuze bedient de stedelijk georiënteerde (rode) doelgroep. Nieuwe projecten zijn niet noodzakelijk. Het zorgen voor samenhang tussen de lopende projecten in en rond de

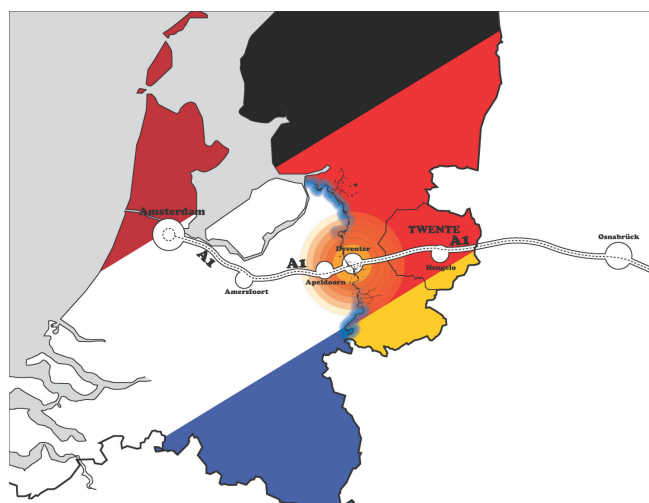


Scenario Compacte Stad

binnenstad is voldoende. Deze keuze voor concentratie impliceert een kritische blik op de programmering elders in de stad. Het scenario kiest daar voor “ontspanning”, met meer ruimte voor landschap, ecologie en cultuurhistorie.

### Scenario Nationaal Stadslandschap

Het typologiescenario Nationaal Stadslandschap vergroot het historische contrast tussen ‘nat’ en ‘droog’ in de geomorfologische onderlegger van de stad. De woonwijken op het zand worden ook in de toekomst gekenmerkt door rust en stabiliteit. Bedrijventerrein Bergweide, gelegen in de historische rivierbedding, blijft de dynamische uitlaatklep van de stad. Het gebied gaat op de schop om het

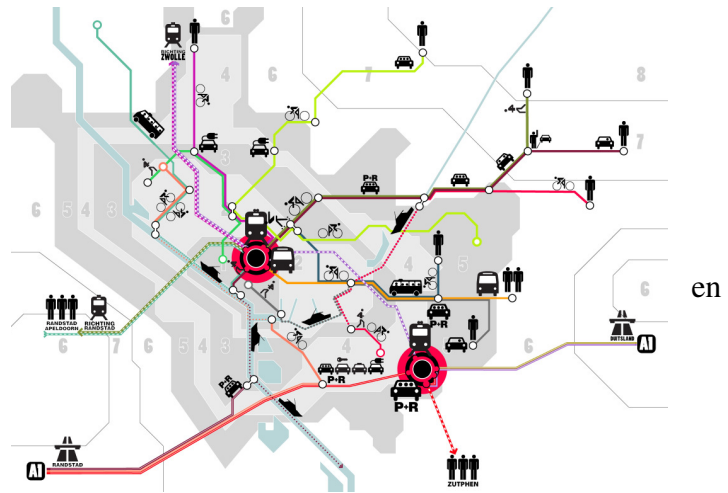


Holland begint bij Deventer

onderliggende stroomgebied van de IJssel weer beleefbaar te maken. Zo creëert dit scenario op het kruispunt van A1 en IJsselvallei een open, postindustriële werklandschap voor onderzoek, innovatie, cultuur en duurzame productie.

### Scenario Netwerk Amsterdam

Het transferscenario Netwerk Amsterdam zet in op een efficiënt (her)gebruik van bestaande infrastructuur en concentreert nieuwe stedelijke ontwikkelingen vooral bij station Deventer Centraal bij het nieuwe station Deventer A1-Park. Daarnaast breekt het scenario met de traditionele hiërarchisering van de verkeersstructuur. Het



Scenario Netwerk Amsterdam

autoverkeer wordt niet gebundeld op een enkele doorstroomas, maar gebruikt een fijnmazig regionaal en stedelijk netwerk van -veelal historische- routes. Op plekken waar automobilisten nu reeds komen, worden ze verleid om over te stappen op fiets, ferry of taxibus.

### Ruimtelijke kwaliteit

De thema's Transformatie, Typologie en Transfer bestrijken een breed werkveld en het is interessant om te constateren dat er in de uitwerking van deze thema's reeds tal van kruisbestuivingen plaatsvinden, bijvoorbeeld tussen de economische ontwikkeling en de culturele identiteit van de stad. Maar het blijven nog steeds drie verschillende invalshoeken.

Het vliegwielproject Stadsas Deventer definieert ruimtelijke kwaliteit als de meerwaarde die ontstaat door de combinatie van deze invalshoeken. De stadsas is immers



meer dan een optelsom van functies en ontwikkelingen. Het is een fysieke realiteit die door bewoners en bezoekers van een stad daadwerkelijk beleefd wordt. De meerwaarde van ruimtelijke kwaliteit komt daarom tot uitdrukking in een stadsas die de stad als geheel leefbaarder, sterker én mooier maakt.

Maar stadsassen zijn er in alle soorten en maten: Almere wil de A7-zone ontwikkelen tot een pastoraal landschap met gestapelde stadsrandfuncties. Groningen ontwikkelt een hoogstedelijke boulevard tussen universiteit en voetbalstadion. Eindhoven hecht aan de modernistische Kennedylaan als 'licht, lucht en ruimte' doorstroomas naar het centrum. Dus welk prototype stadsas hoort op welke plek?

prototype	1	2	3	4
t transformatie	intensiveren	intensiveren	intensiveren	intensiveren
t typologie	specifiek	autonoom	autonoom	specifiek
t transfer	bundelen	bundelen	verdelen	verdelen
cas Us	A7 Almere	Europaweg Groningen	Hengelosestraat Enschede	Wibautas Amsterdam

prototype	5	6	7	8
t transformatie	extensiveren	extensiveren	extensiveren	extensiveren
t typologie	specifiek	autonoom	specifiek	autonoom
t transfer	bundelen	bundelen	verdelen	verdelen
cas Us	Maastunneltracé Rotterdam	Kennedylaan Eindhoven	Utrechtseweg Arnhem	N44 Den Haag

Het vliegwielproject biedt een eenvoudige tool om tot een antwoord te komen. Deze tool bestaat uit drie vragen.

Transformatie:

*Is de stadsas 'als vanzelf' een verdichtingslocatie of kan de stad hier juist profiteren van extensivering?*

**Typologie:**

*Is de stadsas een autonoom element of exploreert ze de specifieke -en vaak verborgen-kwaliteit van de plek?*

**Transfer:**

*Is de stadsas een doorstroomas die alle verkeersdruk bundelt of wordt het verkeer verdeeld over een netwerk?*

De combinaties van mogelijke antwoorden op deze vragen kunnen worden samengevoegd tot acht verschillende prototypen van de stadsas. Deze categorisering is niet statisch, maar maakt structurele veranderingen inzichtelijk. Verandert het antwoord op één van de vragen, dan verandert daarmee ook het prototype van de stadsas. Door dit begrip kunnen strategische interventies worden onderbouwd en ontwerpmiddelen gericht worden ingezet.

prototype	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>transformatie</b>	intensiveren	intensiveren	intensiveren	intensiveren	extensiveren	extensiveren	extensiveren	extensiveren
<b>typologie</b>	specifiek	autonoom	autonoom	specifiek	specifiek	autonoom	specifiek	autonoom
<b>transfer</b>	bundelen	bundelen	verdelen	verdelen	bundelen	bundelen	verdelen	verdelen
<b>stadsas Us</b>	A7 Almere	Europaweg Groningen	Hengelosestraat Enschede	Wibautas Amsterdam	Maastunneltracé Rotterdam	Kennedylaan Eindhoven	Utrechtseweg Arnhem	N44 Den Haag

The diagram below the table illustrates transitions between prototypes for 'stadsas Deventer'. A yellow arrow points from prototype 2 to 4, and a red arrow points from prototype 2 to 7. A red dot is also present in prototype 2.

## **Van theoretisch concept naar echte kansen voor de stad**

De Centrum-As van Deventer is een van de sporten van de zogenaamde 'ladderstructuur' en verbindt de afslag A1 met het station. Maar Deventer is ambitieus en heeft een tweede stadsas geïntroduceerd. Deze Hanze-As loopt in een wijde boog om de binnenstad en verbindt bijna alle ontwikkellocaties met elkaar.

Bij aanvang van het vliegwielproject was de algemene perceptie van de stadsas er een van meer programma, hoogstedelijke allure en bundeling van verkeer op een doorstroomas. Het beeld van een Chinese hoogbouwcorridor doemde op. De theorie is dat deze corridor al het stedelijke én regionale programma zal 'opzuigen', zodat het buitengebied van bebouwing gevrijwaard blijft.

Maar een dergelijke keuze is academisch van aard. Een ondoordachte implementatie leidt tot nog meer versnippering van het (schaarse) programma, tot nivellering van de specifieke lokale kwaliteiten en tot het opdringen van een grootschalig verkeersmodel aan een historisch gegroeide stad zoals dat in de jaren 50 en 60 van de vorige eeuw gebeurde. Vanuit het perspectief van duurzame ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit blijkt Deventer dan ook niet gebaat bij de combinatie intensiveren-autonoom-bundelen (prototype 2), maar bij de combinaties intensiveren-specifiek-verdelen (prototype 4) en extensiveren-specifiek-verdelen (prototype 7).

*Is de stadsas 'als vanzelf' een verdichtingslocatie of kan de stad hier juist profiteren van extensivering?*

De constatering dat 'niet alles overal kan' heeft consequenties voor de verdichtingsmogelijkheden langs de stadsas. De keuze voor concentratie van het stedelijk programma rondom de historische binnenstad en de stations Deventer Centraal en Deventer A1-Park, creëert namelijk een programmatisch vacuüm - en dus extensivering - langs grote delen van de stadsas. Slechts 20% van de stadsas ligt in het stedelijke kerngebied. Hier kan worden geïntensiveerd: Niet op z'n Chinees maar op z'n Deventers, door gebruik te maken van de bestaande cultuur-historische ensembles en op een manier die de avontuurlijk ingestelde stedeling aanspreekt.

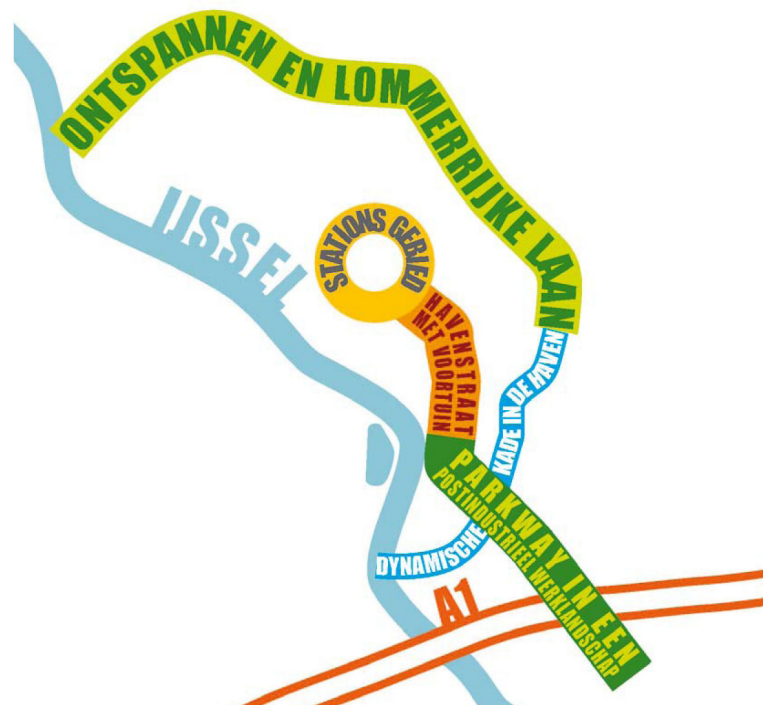
*Is de stadsas een autonoom element of exploreert ze de specifieke -en vaak verborgen- kwaliteit van de plek?*

Bergweide is een van de grootste aaneengesloten bedrijventerreinen van Nederland en ligt op het kruispunt van de A1 en de IJsselvallei. Door jarenlange intensivering is het gebied dichtgeslibd tot een “dertien-in-een-dozijn” bedrijventerrein dat kampt met leegstand. Doorgaan met intensiveren, zoals de overheid dat langs de stadsas voorschrijft, is hier dan ook de minst duurzame oplossing. De ligging aan de mooiste rivier van Nederland vraagt om een andere aanpak. Door een combinatie van extensiveren en landschappelijke inbedding kan de bijzondere geomorfologische ondergrond weer zichtbaar worden en biedt het gebied ruimte voor de ontwikkeling van een open postindustriële werklandschap voor onderzoek, innovatie, cultuur en duurzame productie.

*Is de stadsas een doorstroomas die alle verkeersdruk bundelt of wordt het verkeer verdeeld over een netwerk?*

Bundeling van het verkeer op de stadsas suggereert het ontstaan van een snelle verbinding tussen snelweg en station, maar creëert ook een verkeerskundig monster dat de stad fragmenteert.

Woonwijken zijn niet gebaat bij een zware verkeersader die barrières opwerpt maar bij een stadsas die deel uitmaakt van het fijnmazige stedelijk weefsel en historische verbindingen behoudt of herstelt. Een subtielere oplossing is mogelijk door de stadsassen te integreren



Van theoretisch concept naar echte kansen

in het stedelijke en regionale netwerk van routes en overstappunten. Hierdoor wordt de druk evenwichtig verdeeld en ontstaat er ruimte voor een duurzaam ontwerp dat inspeelt op de karakteristieken van de woon-, werk- en centrumgebieden die de stadsas doorsnijdt.

De Deventer' casus laat zien hoe belangrijk het is om de stadsas niet als een eendimensionaal theoretisch concept te beschouwen, maar te benaderen vanuit het bredere perspectief van de ontwikkeling.

De publicatie 'Stadsassen & Transformatiezones, Pilot Stadsas Deventer' is te downloaden via de website van bureau Andries Geerse stedenbouwkundige: <http://www.welovethecity.eu/>