

# Blik op Hoogeveen

***Werken naar een visie voor de snelwegomgeving***

*Msc thesis Planologie*

*8 september 2010*



***Peter Hofman***  
***Student Msc Planologie***  
***S1400355***

## **Voorwoord**

Het schrijven van een thesis is het slotstuk van de master Planologie die ik volg aan de Rijksuniversiteit Groningen. Omdat ik een jaar werkzaam geweest ben bij de gemeente Hoogeveen lag het voor de hand om daar een onderwerp voor mijn scriptie te zoeken. Eerst heb ik gezocht naar een verkeerskundig onderwerp omdat ik in functie was als junior verkeerskundige. Aangezien er verkeerskundige problemen waren bij afslag 26 op de A28 ter hoogte van de Zuidwolderweg/Schutstraat kwam ik aanraking met de problemen van de entree van Hoogeveen. Hier wilde ik graag onderzoek naar doen. In overleg met mijn begeleider vanuit de gemeente Hoogeveen, Kees Hofstee is besloten om de entree uit te breiden tot de hele snelwegzone van de stad. Kees Hofstee had al deelgenomen aan de werkgroep 'Drentse Zuidas' en was zodoende op de hoogte van de problemen die Hoogeveen had met de snelwegpresentatie. Zodoende werd het onderwerp van deze thesis de snelwegpresentatie van Hoogeveen.

Vanaf het begin was duidelijk dat het onderzoek niet standaard zou zijn. Er moesten creatieve ideeën op papier komen vandaar dat er workshop gehouden is voor medewerkers van de gemeente Hoogeveen. Ik bedank bij dezen iedereen die deelgenomen heeft aan de workshop en alle andere collega's die op- of aanmerkingen hebben gehad. Ook collega's van de gemeente Heerenveen, Zwolle, Steenwijk en Drachten wil ik graag bedanken voor hun inzichten. Mijn begeleiders Thomas van der Meulen (Rijksuniversiteit Groningen) en Kees Hofstee (gemeente Hoogeveen) hebben mij uitstekend geholpen bij het voltooien van dit rapport. Veel dank hiervoor.

Ten slotte een speciale dank voor mijn ouders, broers en vriendin voor hun steun. En u voor de interesse in het lezen van deze scriptie.

Peter Hofman, 2010

## Samenvatting

De snelweg is meer geworden dan alleen een verbindingsas. De stad wil zich tegenwoordig integreren met de snelweg. Steeds vaker zien we bijzondere gebouwen als bakens langs de snelweg en veertig procent van de nieuwe bedrijventerreinen liggen in een straal van 500 meter van de snelweg. Deze ontwikkeling heeft enerzijds een positief effect omdat er meer aan de snelwegpresentatie gedaan kan worden maar anderzijds bezorgt de snelweg ook overlast. Ook staan vrije uitzichten onder druk en lijkt de snelweg één grote Kalverstraat te worden. Langs de snelweg komen de functies wonen, werken, winkelen en sport voor. Het imago van steden wordt door de toenemende concurrentie en gestage groei van inwoners steeds belangrijker. City marketing is een mogelijkheid om het imago aan de wereld te tonen, net als de snelwegpresentatie. Tienduizenden mensen passeren dagelijks Hoozeveen. Hier liggen veel mogelijkheden.

Hoozeveen is een stad die in 1636 ontstaan is door de vervening. In de jaren erna heeft Hoozeveen zich ontwikkelt van veendorp naar een haven- en industriestad. Door de voltooiing van de snelwegen A28 en de A37 heeft de stad een gunstige ligging in het noorden van Nederland. De gemeente Hoozeveen wil graag deze ligging beter benutten bij de presentatie van de stad. Zo heeft de gemeente onder andere een hoogbouwnotitie opgesteld, een 'groene ketting' bedacht, onderzoek gedaan naar zandwinninglocatie Nijstad, een natuurgebied aangelegd bij het oude diep en kunstwerken laten ontwikkelen.

De gemeente kan echter nog veel meer doen om de snelwegpresentatie te verbeteren. Belangrijk is de relatie tussen overzicht en uitdaging. Aan de ene kant hebben mensen behoefte aan orde en samenhang maar aan de andere kant ook aan complexiteit en ontwikkeling. In het algemeen wordt natuur beter gewaardeerd dan stedelijke landschappen, vooral in stedelijke landschappen wordt groen extra gewaardeerd.

Een passanten enquête heeft laten zien dat bijna iedereen zich bewust is van het passeren van Hoozeveen. Vaak is dit een infrastructurele ervaring, respondenten noemen kenmerken als knooppunten Hoozeveen, de spoortunnel, de 100 km/u zone en een geluidswal. De drie fysieke kenmerken die respondenten zich het meest herinneren zijn industrieterrein Buitenvaart, het gebouw van de Rabobank en de meubelboulevard aan de Groenewegenstraat. Opvallend is dat passanten de A37 beter waarderen dan de A28. Dit heeft te maken met het open karakter van de zuidzijde en de waardering van Buitenvaart.

Tijdens een workshop voor ambtenaren is naar voren gekomen dat Hoozeveen meer kan doen aan de snelwegpresentatie. Vooral de meubelboulevard, de westelijke entree, de reclamemasten, de wijk 'Zuid', de geluidsschermen en het slechte zicht op kantorenpark 'Schutlanden' worden als zwakke punten gezien. Daartegenover staat dat het vele groen, het vrije uitzicht ten zuiden van de A28/A37, het beekdal van het oude diep, Buitenvaart, 'de Arend', DOC, Schoonvelde-Oost en de kunstwerken positief beoordeeld wordt. Kansen voor het verbeteren van de snelwegpresentatie liggen dan ook bij het oplossen van zwakke punten en versterken van positieve punten. Simpel gesteld moet Hoozeveen inzetten op concentratie van ontwikkelingsprojecten, toevoegen van 'eyecatchers', reliëf onderzoek, verbeteren van de entrees, historisch karakter en natuurlijkheid. Vergelijkbare gemeenten voeren veelal een actie-reactie beleid, Hoozeveen kan zich profileren door juist de snelwegzone als geheel toe te passen in een toekomstvisie.

## Inhoudsopgave

	Paginanummer
Voorwoord	1
Samenvatting	2
Inhoudsopgave	3
1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Doelstelling	6
1.3 Onderzoeksvragen	6
1.4 Methodologie	6
2. Achtergrond	7
2.1 Functies van grondgebruik langs de (stedelijke) snelweg	7
2.2 City marketing	9
2.3 Ontwikkeling van Hoogeveen en de snelweg	9
2.4 Huidige visies en initiatieven	12
3. Bestaande inzichten	16
3.1 Componenten waar landschapsbeleving op berust	16
3.2 Componenten waar de snelwegbeleving op berust	18
4. Passanten enquête	21
5. Workshop	25
5.1 Opzet workshop	25
5.2 Beschrijving snelwegzone's	26
5.3 SWOT-analyses	33
6. Visies andere gemeenten	37
6.1 Casus 1, Zwolle	37
6.2 Casus 2, Steenwijk	38
6.3 Casus 3, Drachten	39
6.4 Casus 4, Heerenveen	41
7. Conclusie	43
8. Aanbevelingen	44
Referenties	
Literatuuropgave	
Bijlagen	

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Snelwegen zijn steeds meer verbindingssassen geworden. Het zijn niet alleen ruimtes om zo snel mogelijk doorheen te bewegen. Steeds nadrukkelijker worden het ruimtes om naartoe te gaan, te verblijven, en te ondernemen. Steden bouwen bijzondere gebouwen als bakens aan de snelweg, ontwikkelen recreatievoorzieningen op regionaal niveau en profileren zich door de komst van grote bedrijfsvestigingen (Ruimtelijk Planbureau, 2006). Waar snelwegen vroeger vooral de randen van steden vormden, wil de stad zich tegenwoordig integreren met de snelweg. Maar er bestaat ook scepsis over deze ontwikkeling. Nijenhuis en van Winden (2007) hekelen de inrichting van de snelwegomgeving: "We kennen alleen maar tunnels, geluidsschermen en de armzalige pogingen om de snelweg te temmen en om te smeden tot een stadsstraat met adressen". Nieuwenhuis (2000) zegt hierover: "onze snelwegen zijn één grote Kalverstraat geworden".

Het Ruimtelijk Planbureau heeft onderzoek gedaan naar verstedelijking langs de snelweg, dit staat beschreven in 'bloeiende bermen' uit 2006. Het Ruimtelijk Planbureau stelt dat de snelweg, anders dan bijvoorbeeld de spoorweg, geassocieerd wordt met commerciële cultuur en diensteneconomie. Daarom willen we gelikte kantoorpanden zien, maar zeker geen rommelige achterkanten van gebouwen. Daarnaast neemt de automobilist actief deel aan de omgeving (hij/zij bestuurt namelijk een voertuig) waardoor de veiligheid het belangrijkste onderwerp is. Maar daarbij blijft het niet. De snelweg is steeds meer een decor voor de reiziger. Het is tevens een verblijfsgebied en een vestigingsplaats die de afgelopen jaren volwaardig onderdeel is geworden van onze leefomgeving.

De snelweg heeft een soort haat-liefde verhouding met zijn omgeving. Aan de ene kant wil de omgeving zich graag profileren langs de snelweg maar aan de andere kant wil men geen overlast van deze verbindingssas (geluid, fijnstof). Sommige ontwikkelingen zijn volgens het Ruimtelijk Planbureau (2006) aan beperkingen onderhevig. Allerlei geluids-, veiligheids-, en milieueisen beperken de ontwikkeling van gronden langs de snelweg. Ook zijn de afgelopen jaren op veel plaatsen open stukken in de snelwegomgeving verdwenen. De afwisseling tussen open gebieden en bebouwing vervaagt steeds meer. Volgens Piek et al (2007) wordt ongeveer de helft van de 1753 uitzichten door bouwplannen bedreigd. Daarom hebben zij 9 snelwegpanorama's opgesteld die niet bedreigd mogen worden door bouwplannen. Op deze manier willen ze de verrommeling van Nederland tegengaan.

Castells (1996) geeft in zijn netwerktheorie aan hoe de huidige maatschappij eruit ziet en dat deze wordt beïnvloed door de zogenaamde 'space of flows'. De informatie technologie is de aanleiding geweest voor de veranderingen die hij beschrijft. Het gaat volgens Castell om technologie, plaatsen en mensen. De functie van plaatsen en mensen veranderen door de toenemende technologie. Plaatsen worden bepaald door knooppunten en schakelpunten (hubs en nodes) en beslissingen worden genomen in 'global cities'. De snelweg heeft daarbij een belangrijke functie om de zogenaamde 'space of flows' soepel te laten verlopen.

Hoogeveen kan zich verder ontwikkelen als 'hub' in het Noorden en de gunstige ligging langs snelwegen uitbuiten. Hoogeveen wil haar functie als regiocentrum ook in stand houden en waar nodig versterken. Dit wil de gemeente bereiken door middel van een matige groei van haar inwoners en door te investeren in een kwaliteitsimpuls (Kuiper

Compagnons, 2005). Een mogelijke kwaliteitsimpuls kan een aantrekkelijk beeld vanaf de autosnelweg zijn. Dit doel is niet alleen belangrijk voor de herkenbaarheid van de gemeente naar buiten, maar ook voor het zelfbewustzijn van de Hoogeveners zelf. Hiermee kan de functie als hub verder versterkt worden.

Er lijkt haast geen betere plek om dat te doen dan langs de snelweg. Hoogeveen ligt op een knooppunt van belangrijke verkeersaders. Die kunnen veel beter benut worden in de presentatie van de stad. Dagelijks passeren namelijk tienduizenden mensen de stad Hoogeveen.

De provincie Drenthe, Rijkswaterstaat en de gemeenten Meppel, de Wolden, Hoogeveen, Coevorden en Emmen zien de Zuid Drentse snelwegzone als een ontwikkelingsas. Langs deze as maken gemeenten afspraken wat betreft ontwikkelingsplannen. Het doel van de samenwerking is om de snelwegzone op een verantwoorde manier in te richten zodat landschappelijke waarden niet verloren gaan (interview Hofstee, 2010). Tijdens overleggen gaat het vooral over de snelweglandschappen langs onbebouwd gebied. De stedelijke landschappen worden zeer gering behandeld. Ter aanvulling van de visie die de Drentse Zuidas opstelt zal in dit rapport de stadslandschappen van de kern Hoogeveen aan bod komen.

Hoogeveen wil zich graag profileren langs de drukke verkeersroutes. Hiervoor dient adequaat onderzoek gedaan voordat een visie opgesteld kan worden. In Hoogeveen is men bewust van de kansen die de snelweg biedt. Toch bestaat er geen visie voor de snelwegomgeving en vraagt men zich af welke kansen benut moeten worden. Dit rapport brengt deze kansen in beeld en zal aanbevelingen doen om de presentatie van Hoogeveen aan de snelweg te verbeteren (interview Hofstee, 2010).



**Figuur 1.1 De A28 scheidt Hoogeveen in west en oost (Kuiper Compagnons, 2005)**

Hoofdstuk 2 geeft de achtergrondinformatie weer, de bestaande visies en initiatieven worden beschreven. De bestaande inzichten over de snelwegomgeving komen in hoofdstuk 3 aan bod. De ervaringen van passanten op de snelweg wordt in hoofdstuk 4 beschreven en in hoofdstuk 5 wordt de workshop behandeld die ambtenaren van de gemeente Hoogeveen hebben gedaan. Voor duidelijk vergelijkingsmateriaal worden in hoofdstuk 6 visies van andere gemeenten vergeleken door middel van casussen. Tot slot zal hoofdstuk 7 conclusies geven en hoofdstuk 8 aanbevelingen doen. Met deze aanbevelingen kan de gemeente een visie opstellen.

## **1.2 Doelstelling van het rapport**

De gemeente Hoogeveen heeft al verscheidene initiatieven ontplooid om te presentatie van de stad langs de snelweg te verbeteren. De eerste indruk van de stad wordt meestal bepaald door het zicht vanaf de snelweg en de entrees. Om een kwaliteitsslag te maken is het nodig om te onderzoeken wat Hoogeveen aan de presentatie kan doen vanaf de snelweg. Dit is dan ook de doelstelling van dit rapport. De hoofdvraag luidt: Wat kan Hoogeveen doen aan de snelwegpresentatie?

## **1.3 Onderzoeksvragen**

Om de doelstelling van het rapport te verwezenlijken zijn onderzoeksvragen noodzakelijk. Wanneer alle onderzoeksvragen beantwoord zijn kan men stellen dat aan de doelstelling voldaan is. De volgende vragen zullen beantwoord moeten worden:

- 1) Hoe ervaren passanten Hoogeveen vanaf de snelweg?
- 2) Hoe denken vergelijkbare gemeenten over de relatie stad en snelweg?
- 3) Wat wil de gemeente presenteren aan voorbijgangers?
- 4) Wat zijn mogelijkheden om de presentatie te verbeteren?

## **1.4 Methode**

Door literatuurstudie wordt duidelijk welke componenten belangrijk zijn bij de waardering van landschappen en uitzichten. Het Ruimtelijk Planbureau (2006) geeft aan dat de snelweg steeds meer het decor is voor de reiziger. Je bevind je op de snelweg als het ware in een bioscoop. Tijdens de rit wil je vermaakt worden. Rijkswaterstaat (2006) en Tveit et al (2006) brengen een aantal kenmerken ter sprake die gebruikt kunnen worden bij de waardering van landschappen. In het vervolg van dit rapport worden deze toegepast op Hoogeveen. Om een duidelijk beeld te krijgen van de huidige snelwegpresentatie van Hoogeveen zijn er collages gemaakt van de verschillende snelwegzone's van Hoogeveen. Met 9 foto's per deelgebied wordt het voor-, linker-, en rechteruitzicht afgebeeld. Deze collages dienden samen met een passantenenquête als input voor de workshop. Dat is het bijzondere aan dit rapport, inzichten worden verkregen door middel van een workshop. Ambtenaren van de gemeente Hoogeveen zijn uitgenodigd om mee te denken over de kansen en bedreigingen van de snelwegomgeving. De passantenenquête werd gehouden bij drie tankstations in de buurt van Hoogeveen. Door een paar simpele vragen te stellen werd duidelijk hoe passanten over de passage bij Hoogeveen denken. Omdat deze mensen aan het tanken zijn duurt de enquête niet langer dan 3 minuten. Interviews bij stedenbouwers van andere gemeenten moet duidelijkheid verschaffen over de visies die andere gemeenten hebben over de presentatie vanaf de snelweg. Bij vergelijkbare steden in het noorden van Nederland wordt door middel van een casus onderzocht hoe men tegen de relatie stad en snelweg aankijkt. Uiteindelijk moet alle input van de onderzoeken samen met alle interviews en gesprekken leiden tot een hoofdstuk met aanbevelingen en conclusies. Met deze aanbevelingen kan de gemeente Hoogeveen een professionele visie opstellen voor de snelwegomgeving.

## 2. Achtergrond

Voordat er gedegen onderzoek gedaan kan worden naar de snelwegomgeving van Hoogeveen wordt in dit hoofdstuk de relatie tussen stad (Hoogeveen) en snelweg beschreven. In hoofdstuk 2.1 wordt duidelijk welke functies van grondgebruik er langs de (stedelijke) snelweg zijn. In hoofdstuk 2.2 komt kort citymarketing ter sprake. In hoofdstuk 2.3 wordt de ontwikkeling van de stad Hoogeveen besproken en ten slotte gaat het in hoofdstuk 2.4 over de huidige visies en initiatieven die de gemeente Hoogeveen ontplooid heeft voor de snelwegzone.

### 2.1 Functies van grondgebruik langs de (stedelijke) snelweg

#### *Wonen*

Door geluidswerende maatregelen en een vernuftig ventilatiesysteem hoeft wonen naast de snelweg geen belemmering meer te vormen. Zo is in Amsterdam op drieënhalve meter van de A10 een portiekflat gerenoveerd waarbij woningen met hun achterkant naar de snelweg zijn gekeerd en verse lucht wordt aangezogen vanaf de andere kant. Zodoende voldoen de woningen aan de huidige normen (Telegraaf, 2005). Ook worden (woning) nieuwbouwlocaties steeds vaker langs de snelweg aangelegd. Ze zijn goed ontsloten, waardoor ze voor weinig extra belasting op secundaire wegen zorgen. Toch zijn er ook neveneffecten zoals de geluidsoverlast en luchtvervuiling. Ook de gevaren door LPG transport of ander vervoer van gevaarlijke stoffen spelen een rol. De wijk Erflanden in Hoogeveen is een sprekend voorbeeld van wonen langs de snelweg, de wijk ligt zelfs in een oksel van het klaverblad Hoogeveen (Bouwman et al, 2005).



***Figuur 2.1: Een geluidswal scheidt de A28 met de nieuwbouwwijk Erflanden in Hoogeveen (foto: Peter Hofman, 2010)***

#### *Werken*

Bedrijventerreinen bevinden zich vaak direct langs de snelweg. Veertig procent van de nieuwe bedrijventerreinen worden zelfs binnen 500 meter van de snelweg aangelegd. Voor de ontsluiting van bedrijven is het een ideale locatie en daarnaast kan een bedrijventerrein dienen als buffer voor woonwijken in de stad (Nirov, 2006). Toch zijn er wanklanken en dan met name over het verdwijnen van de groene ruimte. Volgens de Milieudefensie (2010) wordt het aantrekkelijke en bijzondere landschap van het Groene Hart steeds meer versteend door de aanleg van bijvoorbeeld bedrijventerreinen. Zo wil Gouda groene gebieden naast de A12 inruilen voor kantoren en bedrijven (Utrechts Nieuwsblad, 2004).





**Figuur 2.2: Locaties waar nieuwe bedrijventerreinen langs de snelweg zijn gepland (Nirov, 2006)**

### *Winkelen en ontspannen*

De ontwikkeling van het winkelen vlakbij de snelweg neemt ook een vlucht. Zo juicht Zwolle de komst van een IKEA al jaren toe omdat de Zwolse regio daarmee op de kaart gezet kan worden (Stougie, 2009). De goede bereikbaarheid vanaf de snelweg is voor veel klantintensieve bedrijven van grote importantie. Ook discotheken komen steeds vaker op goed bereikbare locaties langs de snelweg. Megaclub L.E.F. in Beilen aan de A28, dat in augustus 2009 haar deuren heeft geopend, is daar een perfect voorbeeld van. Elk weekend kunnen 4000 bezoekers feest vieren in deze grootste club van Noord-Nederland (Megaclublef, 2010). De ontwikkeling van grote winkellocaties in Nederland wordt met de nodige scepsis beoordeeld. Meubelboulevards en dergelijke vestigen zich wel steeds vaker langs de snelweg maar voor kleinschalige detailhandel geldt dit (nog) niet. Zo heeft de provincie Gelderland in juni 2005 een grootschalig winkel- en vermaakproject bij het knooppunt Geldermalsen niet opgenomen in het streekplan. De gemeente Geldermalsen wilde graag dit Nederlands Leisure Centrum (NLC) realiseren met het oog op groei van het aantal banen. Het provinciebestuur van Noord-Brabant waarschuwde juist voor negatieve effecten voor bestaande winkelvoorzieningen in de kernen (Ruimtelijk Planbureau, 2006).

### *Groene ontspanning en sport*

Steden die zich willen profileren als (top)sportstad is een veel voorkomend verschijnsel tegenwoordig. Heerenveen heeft langs de A31 de zogenaamde sportstad ontwikkeld. Het biedt een groot, gevarieerd en wisselend aanbod van sporten, lifestyle, gezondheid en ontspanning. (Sportstad, 2010) Ook Zwolle wil zich in deze richting ontwikkelen. Op bedrijventerrein 'De Vrolijkheid' aan de A28 wil de gemeente graag een sport- en gezondheidsboulevard aanleggen. Dit zou onder meer ruimte moeten gaan bieden aan een atletiekbaan, zwembad en sporthotel. (Ruimtelijk Planbureau, 2006)

Ook ontwikkelingen op het gebied van recreatie, toerisme en cultuur vinden steeds vaker plaats langs de snelweg. Zo heeft de gemeente Wijchen een recreatieplas gepland in de oksel van de A326 en de A50 en wil Leiden rondvaartboten laten varen tussen het Transferium aan de A44 en de binnenstad (Ruimtelijk Planbureau, 2006). Opvallend is dat op sommige snelweglocaties het onderscheid tussen verschillende functies vervaagt. Op deze manier kan een bezoek om uiteenlopende redenen de moeite waard zijn. Sommige gemeenten hebben zelfs de expliciete wens om verschillende functies te combineren zodat meerdere gebruikersgroepen gebruik kunnen maken van de voorzieningen. De gewenste levendigheid van de snelwegomgeving kan zo vergroot worden (Ruimtelijk Planbureau, 2006).

## **2.2 Citymarketing**

Door de versterkte concurrentie tussen steden wordt het imago van de stad steeds vaker een belangrijk onderwerp. Omdat steden weinig natuurlijke groei ervaren en ook de immigratie tegenvalt, gaan steeds meer steden voor een kwaliteitsimpuls (Wigmans, 2008). De meeste steden hebben ondertussen een citymarketeer in dienst en grote steden als Amsterdam en Rotterdam profileren zich zelf met grote internationale campagnes. Wanneer de presentatie van Hoogeveen verbeterd is kan de stad zich op (inter)nationale schaal in de markt zetten. Voogd en Ashworth (1987) geven namelijk aan dat aan goede geografische marketing pas gedaan kan worden als het gebied daadwerkelijk wat te bieden heeft. Het heeft weinig zin om je stad te marketen terwijl de waarheid niet verteld wordt. Misschien heeft een eventuele campagne op korte termijn effect maar als het marketingbeeld niet klopt met de werkelijkheid dan kan dat juist een averechts effect hebben op de te bereiken doelgroep (Voogd en Ashworth, 1987)

## **2.3 Ontwikkeling van Hoogeveen en de snelweg**

Hoogeveen is een jonge gemeente maar wel met een lange geschiedenis. Sinds 1636 (het jaar dat Hoogeveen gesticht werd) heeft de gemeente verscheidene metamorfoses ondergaan. De contrasten tussen verleden en heden zijn duidelijk zichtbaar. De stad is ontstaan door de afgraving van veen. Het veen werd vervoerd via de huidige Hoogeveense Vaart (vroeger de Nieuwe Grift genoemd). Op een afstand van 160 meter werden dwarskanalen (wijken) gegraven. Deze afstand werd gekozen omdat arbeiders dit nog doelmatig af konden leggen met hun kruiwagen vol turf. Op deze wijze ontstond er een rasterverkaveling met kruisende kanalen. Op het belangrijkste kruispunt van waterwegen, het zogenaamde Kruis, begon de ontwikkeling van Hoogeveen. Hier lagen de schipperscafés en winkels, tevens woonden hier de verveners, rentmeesters en ambachtslui. Een speciale plaats namen de scheepswerven in. Daarvan had Hoogeveen er een groot aantal. In de 18<sup>e</sup> eeuw kwam Hoogeveen tot grote bloei doordat investeerders van buiten Drenthe uitgekocht werden. Het land was nu in eigendom van inwoners van het dorp.

In de overgangperiode aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw had Hoogeveen de grootste binnenhaven van Nederland. In deze periode kwam de handel verder op gang. Een deel van de turfvelden werd gebruikt voor landbouw en veeteelt en een ander deel werd met bomen beplant. Zo ontstonden bosgebieden die nog steeds aanwezig zijn. De bosbouw leidde tot de opkomst van houthandelaren en leerlooiers. De veeteelt zorgde voor een bloeiende veemarkt en de oprichting van de Coöperatieve Zuivelfabriek (het huidige DOC). Daarnaast ontstonden er steenfabrieken, turfstrooiselfabrieken en kalkbranderijen.

Toch was de overgangperiode niet voldoende om iedereen werk en inkomen te verschaffen. Tussen 1920 en 1930 werd vooral in de omliggende dorpen tuinbouw bedreven, in Hoogeveen werd dit dan verhandeld. Industriële bedrijven als Thomassen en Drijver (blikfabriek) en de Kennemer Conservenfabriek Lukas Aardenburg, later onderdeel van de IGLO (Unilever) zorgden voor verwerking van deze producten.

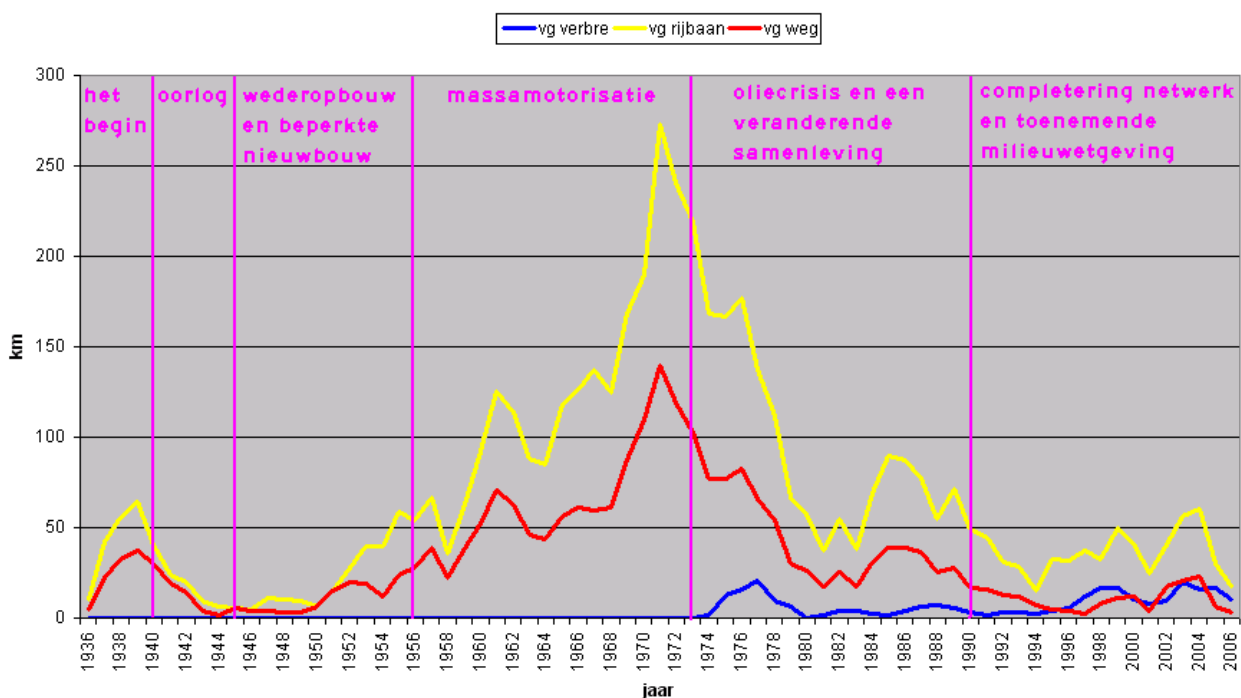
De grootste ontwikkelingen op industrie gebied kwamen tot stand na de Tweede Wereldoorlog. Philips, Fokker, Standard Electric en diverse ondersteunende en toeleverende bedrijven vestigden zich toen in Hoogeveen. Deze ontwikkelingen waren onder andere mogelijk door de spoorlijn Zwolle – Groningen waaraan Hoogeveen in 1870 al op aangesloten werd. De economische groei en de toenemende vraag naar mobiliteit betekende dat het vaartenstelsel eerder een belemmering was. In 1948 werd de 1<sup>e</sup> wijk (de huidige Hoofdstraat) als eerste gedempt. In de jaren daarna volgden de dempingen van de andere hoofdkanalen. Hoogeveen werd door de aanleg van de A28 aangesloten op het Europese wegennet. In 1981 werd de stad door de voltooiing van het knooppunt Hoogeveen een centrale plaats in Noord-Nederland met verbindingen naar Groningen, Zwolle, Emmen (N37) en Twente (N48). Sinds de verdubbeling van de N37 in 2007 heeft Hoogeveen ook uitstekende verbindingen met Duitsland en verder. De basis werd hiermee gelegd voor tal van transportbedrijven.



Figuur 2.3: Ontwikkeling van Hoogeveen in kaart en beeld (Kuiper Compagnons, 2005)

Door de toename van industrie kreeg Hoogeveen een enorme groei van inwoners te verwerken. Enige tijd was Hoogeveen de snelst groeiende gemeente in Nederland met een verwachte inwonersgroei tot 100.000. Grote nieuwbouwprojecten werden gepland en vooral ten westen van de A28, in de wijk 'de Weide', werd veel gebouwd. Al deze ontwikkelingen hebben er, samen met de gemeentelijke herindelingen voor gezorgd dat de gemeente een verstedelijkt gebied is van ongeveer 55.000 inwoners met Hoogeveen als kern en daar omheen plattelandsdorpen. Veen-Drenthe en Zand-Drenthe met elkaar verenigd (Metselaar en Zwiggelaar, 2009).

In Nederland is men begonnen met het aanleggen van autosnelwegen in 1933. Voor de Tweede Wereldoorlog zijn er in totaal 121 kilometer aan snelweg aangelegd. Dit waren nog primitief ontworpen wegen waarbij op- en afritten veelal in klinkers werden aangelegd en rijbanen bestonden uit betonnen platen. Vlak voor de oorlog werd besloten dat de grote rivieren overbrugd moesten worden. In deze periode zijn bijvoorbeeld de Waal, Rijn, Maas- en IJsselbrug gerealiseerd. Door de vernielzucht stonden de jaren na de Tweede Wereldoorlog vooral in het teken van wederopbouw. Vanaf 1960 is het snelwegennet snel uitgebreid door de enorme toename van het autoverkeer. Na de tweede oliecrisis in 1979 braken economisch barre tijden aan (Autosnelwegen, 2007). Tevens werden milieuorganisaties steeds mondiger en begon er twijfel te ontstaan over het nut van autosnelwegen. De toename van de mobiliteit werd wel als gunstig gezien maar het moest niet ten koste gaan van natuur. In deze periode werd ook de Milieu Effect Rapportage verplicht bij grote projecten en veelomvattende beleidsvoornemens (Voogd, 2001). Met behulp van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) is geprobeerd om het netwerk van snelwegen verder te completeren. In figuur 2.4 staat in grafiekvorm weergegeven hoe het snelwegennet zich heeft ontwikkeld en welke redenen daaraan ten grondslag lagen.



**Figuur 2.4: driejaarlijks voortschrijdend gemiddelde (vg) van aanleg en verbetering van autosnelwegen in Nederland (Autosnelwegen, 2006)**

Voor Hoogeveen is de snelweg vanaf 1971 belangrijk geworden. Toen werd het tracébesluit genomen om een snelweg aan te leggen tussen knooppunt Lankhorst en Hoogeveen. In 1976 is deze snelweg (destijds nog Rijksweg 37 genoemd) opengesteld voor verkeer. Daarna is begonnen met het resterende deel tussen Hoogeveen en Groningen. In 1986 is in het Rijkswegenplan (RWP) de benaming voor het gehele traject Utrecht - Groningen gewijzigd in Autosnelweg 28 (A28). In 1998 is men begonnen met de verdubbeling van de N37 tot autosnelweg. Deze weg loopt van Knooppunt Hoogeveen naar de Duitse grens. In 2007 is met de voltooiing van Knooppunt Holsloot – Zwartemeer het laatste deel van deze verdubbeling gereed gekomen (Autosnelwegen, 2007). Hierdoor ligt Hoogeveen, zoals reeds genoemd, op een kruispunt van belangrijke verkeersaders. De gemeente Hoogeveen heeft goede aansluitingen op deze snelwegen. Op de A28 zijn er aansluitingen bij Zuidwolde (afslag 25), Hoogeveen (afslag 26), Fluitenberg (afslag 27) en Pesse (afslag 28). Op de A37 zijn er aansluitingen bij Hoogeveen-Oost (afslag 1) en Nieuwlande (afslag 2).



Figuur 2.5: Hoogeveen in relatie tot het autosnelwegennet (Autosnelwegen, 2007)

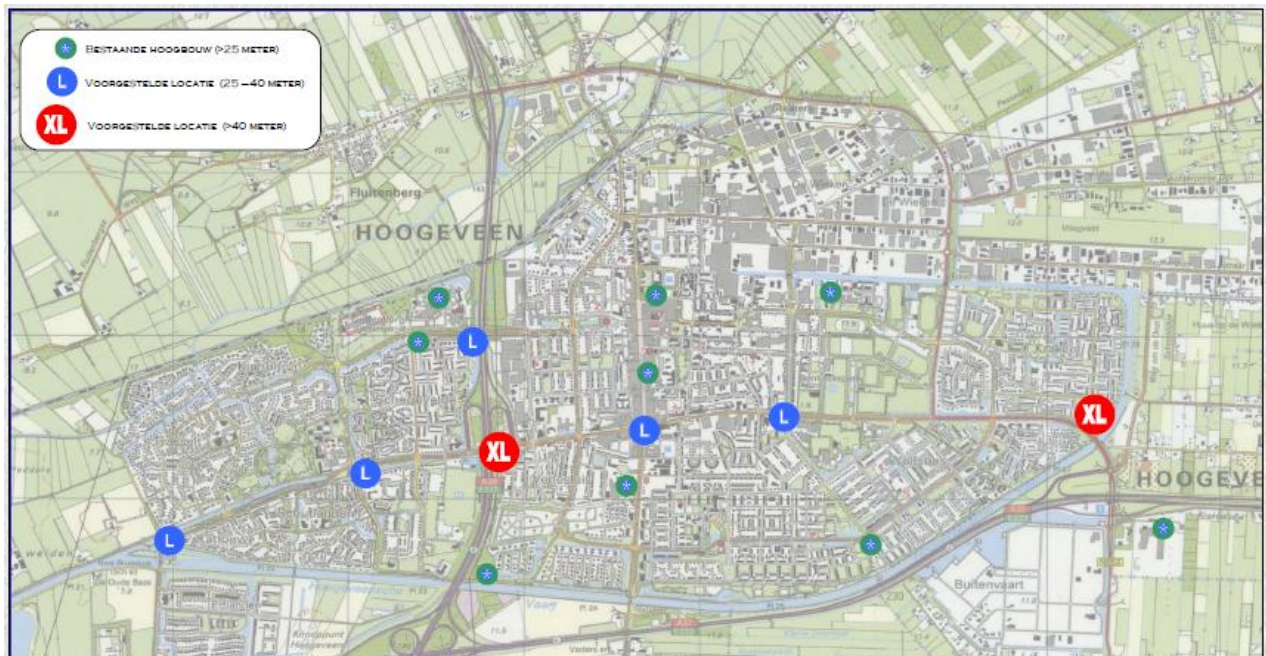
## 2.4 Huidige visies en initiatieven

Er zijn al enkele inzichten voor de snelwegomgeving vanuit huidige structuurvisies of andere beleidsnotities. Zo zijn bijvoorbeeld in de hoogbouwnotitie 'Op en Top Hoogeveen' een aantal locaties aangegeven waar hoogbouw is toegestaan. *"De gemeenteraad van Hoogeveen heeft, op basis van de 'startnotitie Hoogbouw' aangegeven dat er in de gemeente Hoogeveen een aantal gebieden zijn die zich lenen voor de ontwikkeling van hoogbouw". De gemeente wil actief sturen op de skyline van de kern*" (Gemeente Hoogeveen, 2009).

Zoals in figuur 2.6 is te zien wil de gemeente vooral inzetten op hoogbouw langs belangrijke bovenstedelijke routes, knooppunten en nabij invalswegen vanaf de A28 en A37. Het zijn locaties waar bezoekers en passanten (van de snelweg) de kern Hoogeveen te zien krijgen. Deze locaties zijn in hoge mate bepalend voor het beeld dat de stad oproept.

Er zijn twee XL-locaties aangegeven in de hoogbouwnotitie, één locatie bevindt zich bij afrit Hoogeveen aan de A28. Hier komen de meeste bezoekers Hoogeveen binnen. De locatie wordt in de structuurvisie van Kuiper Compagnons (2005) als volgt omschreven: *"Het schijnt er bij de snelweg erg armoedig uit te zien, dat is jammer. Mijn stad heeft hier een visitekaartje nodig. Een teken van het vernieuwde Hoogeveen. Een teken van leven. En een teken van de voortvarende ondernemersgeest die ook aan de wieg heeft gestaan bij het ontstaan van Hoogeveen"*. Hoogbouw wordt door de gemeente gezien als uitgelezen kans om de entree te verbeteren. Door op deze plek (de zogenaamde 'Hartgers locatie') een ontwikkeling met hoogbouw mogelijk te maken kan Hoogeveen zich aan passanten op de snelweg presenteren. Ook maakt Hoogeveen dan deel uit van de route Zwolle – Groningen waarbij entrees van grote plaatsen wordt bepaald door hoogbouw. Zwolle met de

Voorsterpoortlocatie (zie hoofdstuk 6.1), Assen met de politietoren en Groningen met het Gasunie gebouw en het Europapark. Een andere locatie waar XL-hoogbouw mogelijk is, is bij afslag 1 van de A37. Hier zijn op dit moment al enkele flatgebouwen gelegen (de Helios) maar door het toevoegen van een XL-locatie kan dit gebied een positieve impuls krijgen. Op een XL-locatie is hoogbouw mogelijk met een hoogte van meer dan 40 meter.



**Figuur 2.6: Locaties waar ontwikkelingsmogelijkheden liggen voor hoogbouw in Hogeveen (Gemeente Hogeveen, 2009)**

Een L-locatie betreft een bouwhoogte tussen 25 en 40 meter. Hiervan zijn vijf voorgestelde locaties opgenomen in de hoogbouwnotitie. De meeste bevinden zich langs de zogenaamde back-bone van Hogeveen (ook wel Oost-westas genoemd). Deze as wordt gevormd door de Zuidwoldigerweg, Schutstraat, Het Haagje en de Mr. Cramerweg en doorkruist Hogeveen van oost naar west. De as wordt de komende jaren omgevormd tot een soort laan met een groene middenberm. De laan kan meer allure en herkenbaarheid krijgen door hoogbouw toe te voegen.

Op de locatie 'de koppeling' (viaduct over de A28) is ook hoogbouw tussen 25 en 40 meter mogelijk. Het is een plek waar de stad zich kan presenteren langs de A28 maar het is een locatie wat het viaduct kan accentueren. Oost en West-Hogeveen komen hier samen, met hoogbouw kan de barrièrewerking van de snelweg afnemen. Fietsers en voetgangers ervaren een optisch kortere afstand wanneer er hoogbouw gesitueerd wordt. Er is dan meer te zien en te beleven langs de route (Gemeente Hogeveen, 2009).

Kuiper Compagnons (2005) geven in de structuurvisie 2015-2030 aan dat Hogeveen zich beter kan presenteren. Aan de oostkant zien zij een soort 'Groene Ketting' voor zich om de rommelige rand van de stad te verbeteren. De Groene Ketting is een nieuwe en ontspannen stadsrand. Het wordt geen dichtgebouwde rand, maar meer een parkrand van bos. Het snoer van de ketting wordt gevormd door de nieuwe rondweg. Ten zuiden van het vliegveld komt namelijk een nieuwe weg te liggen. Hierlangs worden dan kleinschalige woon-

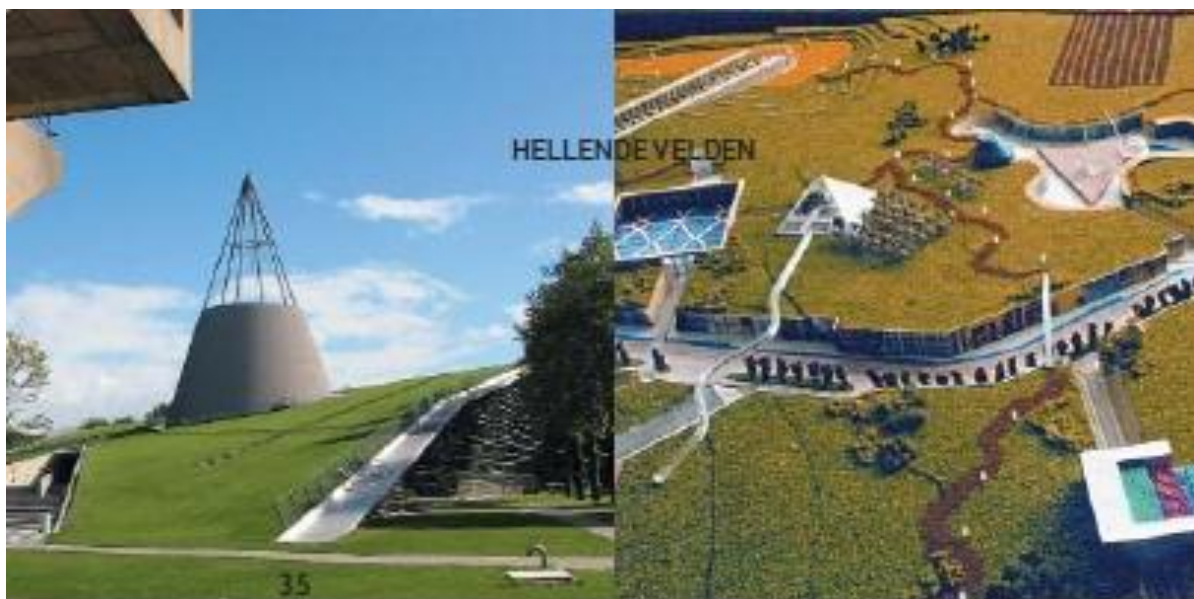
werklocaties gebouwd die speels zijn ingebed in het landschap. Vanaf de snelweg wordt de scheiding en stad dan ook duidelijk.

De gemeente Hoogeveen heeft in haar structuurvisie 2015-2030 aangegeven dat ze haar entrees wil verbeteren. Deze entrees moeten staan voor een overwegend groene, ontspannen en kwalitatief hoogwaardige woongemeente. Tot op heden blijft, ondanks enkele bouwprojecten, de stad vanaf de snelweg moeilijk zichtbaar; bospercelen en geluidswallen en –schermen onttrekken de stad aan het zicht van voorbijrijdende automobilisten (Kuiper Compagnons, 2005)

In het westelijk deel van Hoogeveen gaan wonen, recreatie en water elkaar afwisselen. Rondom het gebied van de huidige zandwinninglocatie Nijstad staan ontwikkelingen op de rol om dit te stimuleren. Op dit moment is er een onderzoek gaande om de haalbaarheid van een wielerved in dit gebied te bekijken. Wanneer de zandwinning afgelopen is kan er begonnen worden met de definitieve herinrichting van dit gebied. Vanaf de snelweg is Nijstad goed zichtbaar, dus ook voor de presentatie van Hoogeveen biedt dit gebied mogelijkheden (interview Hofstee, 2010).

Ten noorden van Hoogeveen loopt het beekdal van het Oude Diep. Het Oude Diep heeft zijn meanderende loop weer teruggekregen en daarnaast is er een helofytenfilter aangelegd. In het gebied kunnen landbouw, recreatie, wonen, waterberging en ecologie zich in een blauwe slinger samenbinden. Het gebied kan daarmee een belangrijk recreatiegebied worden voor mensen uit de stad. Passanten op de A28 kunnen dan zien waar Hoogeveeners zich ontspannen (Kuiper Compagnons, 2005).

Voor het gebied ten zuiden van de A28/A37 voorzien Kuiper Compagnons (2005) de zogenaamde 'Hellende Velden'. In dit moderne bedrijventerrein kunnen bedrijven zich vestigen onder een 'opgehoogd landschap'. Het landschap blijft dan zichtbaar vanaf de snelweg, maar onder het landschap bevinden zich bedrijven (figuur 2.7 illustreert dit). Volgens de structuurvisie is het verbeteren van de entrees van Hoogeveen belangrijk voor de kwaliteit, de identiteit en het imago van Hoogeveen.



Figuur 2.7: Impressie van Hellende Velden (Kuiper Compagnons, 2005)

Op het gebied van snelwegkunst timmert Hoogeveen aan de weg. Zo zijn er op vier locaties zogenaamde ‘velden van nevel’ gekomen. Met dit project wil de gemeente de entrees van Hoogeveen beter markeren en daarmee de stad herkenbaarder maken. De kunstwerken zijn zo’n tien meter hoog en variëren in breedte tot vijftien meter. Eerder werden de kunstwerken langs de A28 bij de wijken Erflanden en Schoonvelde-Oost opgeleverd. In 2010 zijn daar de kunstwerken langs de A28 bij afslag Fluitenberg en langs de A37 bij afslag Hoogeveen-Oost bijgekomen.

Van de vier beelden liggen er drie vlak langs de snelweg. Deze locaties moesten volgens, de inmiddels overleden, beeldend kunstenaar Rudi van de Wint het volgende bevatten: *“beelden die voor weggebruikers ter oriëntatie kunnen dienen, die bakenfuncties hebben en van enige afstand als herkenningstekens duidelijk zichtbaar zijn. Daarvoor was een visueel sterke vorm nodig die tegelijkertijd helder en eenvoudig is. Het ene beeld vormt de echo van het andere, maar steeds is er verschil in de vorm en de verlichting bij avond”*. Voor de locatie in Schoonvelde-Oost heeft Van de Wint gekozen voor een dunne, lange, gewalste vorm van rood koper dat groen oxideert (Gemeente Hoogeveen, 2010).



**Figuur 2.8:** Snelwegkunst langs de snelwegen van Hoogeveen



### 3. Bestaande inzichten

Zowel nationaal als internationaal is er tot op heden weinig onderzoek gedaan naar de snelwegbeleving. Over de beleving van het landschap in het algemeen is daarentegen meer onderzoek gedaan. In dit hoofdstuk worden de kenmerken van landschapsbeleving gecombineerd met de snelwegomgeving.

#### 3.1 Componenten waar landschapsbeleving op berust

Over de waardering van landschappen zijn een aantal studies de moeite van het vermelden waard. De beleving van landschappen komt tot stand door individuele processen die omschreven worden als de belevingswaarde. Jacobs (2006) maakt onderscheid in drie verschijningsvormen van het landschap. Het gaat om:

**Matterscape:** alles wat van doen heeft met de fysieke eigenschappen van het landschap. Het zijn de objecten die daadwerkelijk in het landschap aanwezig zijn zoals bomen, huizen en wegen;

**Powerscape:** alles wat met machtstructuren rondom een persoon te maken heeft. Het landschap dat bestaat in de sociale realiteit bestaande uit normen voor het gedrag van mensen met betrekking tot de omgeving. Een goed voorbeeld zijn de media (Grakist, 2007), zij kunnen de beelden en denkwijze van individuen veranderen. Andere voorbeelden zijn familie, vrienden en andere personen of instanties die je beleving kunnen beïnvloeden.

**Mindscape:** alles wat met iemands ontwikkeling te maken heeft. Het landschap zoals het beleefd wordt door een individu. Het daarbij om de persoonlijke, subjectieve beleving van mensen van het waargenomen landschap. Deze beleving wordt gevormd door ervaringen en 'meaning-giving processes', de wijze waarop een individu zijn mening geeft over processen.

Rijkswaterstaat (2006) waardeert landschappen aan de hand van de criteria ruimte (uitzicht), natuur, groen en rust en geluid. Bij ruimte wordt er gedacht aan een open uitzicht met een eigen identiteit, veel licht, kleuren en 'vrijheid'. Ruimte heeft te maken met uitzicht en hangt daarom ook samen met bijvoorbeeld geluidsschermen. Door deze schermen kan het uitzicht aan het oog onttrokken worden. Natuur gaat om de hoeveelheid aanwezige groen, ontwikkeling, variatie, aantasting, dynamiek en harmonie ervan. Groen moet goed aangelegd zijn, geordend en gevarieerd zijn. Rijkswaterstaat maakt ook onderscheid tussen landelijke en stedelijke woongebieden. Het landelijke gebied wordt het meest gewaardeerd als het afwisselend en uitgestrekt is terwijl stedelijke gebieden aantrekkelijk en bereikbaar moeten zijn. Bij stedelijke gebieden wordt uitzicht op groen als positief ervaren.

Kamphuis et al. (2004) onderscheiden 13 landschapskenmerken voor de beoordeling van landschappen. Zij reppen over ordelijkheid, samenhang, verzorgdheid, afwisseling, landelijkheid, geschiktheid om te fietsen, geschiktheid om te wandelen, schoonheid, verblijfswaarde, natuurlijkheid, historisch karakter, ruimtelijke opbouw en diversiteit aan zintuiglijke ervaringen. Indrukken via andere zintuigen (gehoor, reuk, tastzin) kunnen volgens De Vries (2007) de belevingswaarde ook beïnvloeden. Geluidsoverlast is hier een voorbeeld van. Ook verschijnselen als verrommeling, samenhang (eenheid in het landschap) en verstoring spelen een rol bij belevingswaardeonderzoek (van den Berg, 2004)

De waardering van het landschap komt ook goed naar voren bij het onderzoek van Tveit et al. (2006). Zij hebben een aantal aspecten bedacht die toegepast kunnen worden bij belevingsonderzoeken van landschappen. Deze aspecten zouden ook bij de beleving van de snelwegomgeving kunnen gelden. Hieronder worden de aspecten genoemd en verder uitgelegd:

- **Samenhang/verstoring:** de mate waarop elementen in hun omgeving zijn georganiseerd en bij elkaar horen. Verder zijn er geen storende elementen aanwezig en is er sprake van eenheid, harmonie en een eigen karakter. Verstoring moet tegengegaan worden, dit is juist het tegenovergestelde van samenhang.
- **Historisch karakter:** Historie speelt ook een rol bij de belevingswaarde van een landschap. Historische elementen moeten in het landschap passen en voor de beleving zijn ook de functie en staat van onderhoud belangrijk. De mate van associaties met, en interpretatie van een landschap met historisch karakter zijn erg persoonsgebonden en afhankelijk van de hoeveelheid kennis van het verleden (de Vries, 2007). Het gaat overigens niet om het behouden van oude kenmerken maar vooral om het evenwicht tussen behoud en vernieuwing van oude waarden.
- **Ruimtelijkheid/complexiteit:** De mate van beslotenheid of openheid van een landschap, de aard van bodembedekking, de aard en hoogte van de begrenzing, licht, kleuren, losse elementen. Grote elementen en complexiteit zorgen ervoor dat een ruimte als kleiner wordt ervaren.
- **Beeldend vermogen:** de kunst om een creatie van de eigen identiteit te ontwikkelen. Op een dergelijke manier dat de elementen van een landschap zich onderscheiden, in positieve zin, van andere landschappen.
- **Natuurlijkheid:** de hoeveelheid groen, planten en dieren in het landschap. Maar ook de mate waarop de indruk bestaat dat het landschap op een natuurlijke manier ontstaan is.
- **Seizoensinvloeden:** de beleving van het landschap is afhankelijk van de tijd. Het vindt meestal alleen plaats als een individu zich op dat moment ook in dat landschap bevindt. Ook weersomstandigheden en dagdelen spelen een rol bij de beleving van landschappen. Zelfs een individu kan het landschap per tijdsperiode anders beoordelen.
- **Beheer:** De toestand van het onderhoud en verzorging in de omgeving
- **Gebruik:** het gaat vooral om de functie (wonen, recreëren, werken en overige gebruiken) en om de gebruiksfrequentie. Er moet rekening gehouden worden met de wijze waarop mensen de omgeving gebruiken. Een persoon die vaak de snelweg gebruikt en er af en toe recreëert beleeft de omgeving waarschijnlijk anders dan iemand die zelden gebruik maakt van de snelweg.

Door middel van enquêtes hebben Schöne et al. (1997) onderzoek gedaan naar de snelwegomgeving door de beleving van bestuurders en bestuurders te toetsen. Respondenten beoordeelden de snelwegomgeving op de harmonie, rust, ruimte met uitzicht op de omgeving, afwisseling en beheer. Grakist (2007) beoordeelt de beleving van de snelweg op aspecten als verrommeling, aantasting, saaiheid en schoonheid. Voor de snelwegbeleving is het wellicht belangrijker om verder in te gaan op de fysieke kenmerken in een omgeving. Jacobs (2006) hecht meer waarde aan objecten als geluidschermen, huizen, bomen, wegen, water en bedrijventerreinen. Deze kenmerken zien er voor iedereen hetzelfde uit en hebben minder invloed op individuele interpretaties.

Nu de verschillende aspecten van de beleving van landschappen en de snelwegomgeving in beeld gebracht zijn kan er nader in worden gegaan op de uitkomsten van verschillende onderzoeken hierover. De vraag is dan: wat voor landschappen worden het meest gewaardeerd langs de snelweg en waarom? De volgende paragraaf geeft hier een antwoord op.

### **3.2 Componenten waar de snelwegbeleving op berust**

Onderzoek van Brodsky (1981) toonde al aan dat in een drukke stad als Los Angeles, waar het vol staat met bebouwing, mensen het uitzicht vanaf de snelweg weten te waarderen. Niet omdat men de architectuur van de gebouwen mooi vindt maar omdat sommige uitzichten het perfecte ansichtkaartje voorschotelen. Een diepblauwe zee en mediterrane begroeide heuvels. Het leven in de stad is juist goed vol te houden in Los Angeles omdat je altijd het gevoel van vrijheid hebt door uitzichten op heuvels en zee. Indirect geeft dit onderzoek aan dat men de natuur in schoonheid over het algemeen meer waardeert dan menselijk gecreëerde landschappen.

Daarnaast wordt rijden door een natuurlijke omgeving als ontspannend ervaren. Een stedelijk artefact, zoals een snelweg, wordt negatief beoordeeld in relatie tot de schoonheid van het landschap. (Van den Berg, 2004). Mensen houden van harmonie in het landschap, wanneer dit het geval is wordt het uitzicht als mooi ervaren. Over het algemeen wordt aangenomen dat deze "liefde voor natuur" samenhangt met de stressreducerende werking van natuur.

Volgens Kamphuis et al. (2004) vinden mensen de kwaliteit van de snelweg belangrijker dan de snelwegomgeving. Uit onderzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2002) is gebleken dat ongeveer de helft van de ondervraagden het überhaupt interesseert hoe de directe omgeving van de snelweg eruit ziet. Grakist (2007) spreekt dit weer tegen en zegt dat mensen juist erg geïnteresseerd zijn in de omgeving van de snelweg.

Het blijkt verder dat bedrijventerreinen goed gewaardeerd worden als ze imponeren. Het gaat in dat geval over harmonie en variatie, met veel mooie gebouwen die niet op elkaar lijken. Ook op bedrijventerreinen wordt groen als positief ervaren. Voorwaarde is wel dat het onderhoud (beheer) op niveau is. Achterstallig en verwilderd groen doet juist afbreuk aan de snelwegervaring. Bedrijventerreinen worden juist extra gewaardeerd tijdens langere ritten, omdat men dan graag afwisseling wil (Schöne et al, 1997). Geluidsschermen worden vaak als onaantrekkelijk en landschapsontsierend ervaren (te Boekhorst et al, 1986). In tegenstelling tot betonnen wanden worden groene geluidswallen wel gewaardeerd. Volgens Van den Berg (2004) waarderen bewoners (groene) geluidsschermen over het algemeen wel, zij vinden het uitzicht op de snelweg storend.

Flauwe bochten hebben een positief effect op de waardering van het landschap, door bochten valt er meer te zien vanuit de auto. Passanten hebben daarbij ook het idee dat er rekening gehouden is met het landschap. Versnippering van het bestaande landschap of doorsnijding van patronen wordt op deze manier voorkomen. Bij het passeren van een landelijk landschap ziet men het liefst een afwisselende omgeving. Bij stedelijke landschappen ziet men juist liever bomen, struiken, of een vrij uitzicht. (Schöne et al, 1997).

Uit onderzoek van Grakist (2007) is gebleken dat bestuurders en passagiers niet altijd dezelfde beleving hebben van de snelweg. Passagiers ervaren over het algemeen minder verrommeling.

Opvallend is het feit dat Noordelingen het uitzicht als het minst saai ervaren. Zuiderlingen en Westerlingen geven het landschap een lager cijfer dan mensen uit het noorden. Ook blijkt dat mensen hun eigen regio beter beoordelen dan andere regio's. Ditzelfde principe gaat ook op voor de steden. Men vindt de omgeving van de eigen stad mooier dan andere landschappen in Nederland. Omwonenden van de snelweg beoordelen het landschap over het algemeen beter dan gebruikers van de snelweg. Toch wordt de snelweg in een landelijk gebied meer hinderlijk gevonden dan in een stedelijk gebied. Mensen associëren drukte en mobiliteit eerder met steden dan met het platteland. In de stad kan men de snelweg op waarde schatten wanneer deze is geïntegreerd in het landschap (Grakist, 2007).

Tot nu toe hebben we het vooral gehad over de verschillen tussen natuurlijke omgevingen en stedelijke omgevingen. Toch kan ook binnen deze omgevingen de voorkeur bestaan voor bepaalde types landschappen. Zo worden in natuurlijke gebieden bossen en heidevelden over het algemeen beter gewaardeerd dan akkers en weilanden. In stedelijke gebieden worden juist historische kernen en dorpspleinen mooier gevonden dan nieuwbouwwijken en industriegebieden. De aantrekkelijkheid van het landschap wordt dus door meer factoren bepaald dan alleen de mate van stedelijkheid of natuurlijkheid (Van den Berg, 2004).

Uit verschillende onderzoeken naar de belevingswaarde van omgevingen is gebleken dat twee tegengestelde krachten elke keer terugkomen. Aan de ene kant hebben mensen behoefte aan overzicht (orde en samenhang) en aan de andere kant hebben mensen ook behoefte aan uitdaging (complexiteit en afwisseling). Omgevingen worden als mooi ervaren wanneer ze in beide behoeften kunnen voorzien, dus zowel afwisselend als samenhangend zijn. Een afwisselende omgeving zonder ordening of samenhang wordt als chaotisch gezien. Een geordende omgeving zonder afwisseling is saai en eentonig (Kaplan en Kaplan, 1989).

De voorkeur voor het afwisselende ligt waarschijnlijk net als bij de voorkeur voor natuur in de evolutionaire ontstaansgeschiedenis. Afwisselende maar toch samenhangende omgevingen verhogen de kans om te overleven omdat je kunt 'zien zonder zelf gezien te worden' (Appleton, 1975). Het is moeilijk om te bepalen hoe het afwisselende bereikt kan worden. Van den Berg (2004) heeft het over contrasten tussen bijvoorbeeld open/gesloten, droog/water, hoog/laag en cultuur/natuur. Daarbij kunnen contrasten tussen stedelijke en natuurlijke omgevingen zorgen voor afwisselingen. Doordat natuur mooier wordt gevonden dan stedelijke gebieden ligt het voor de hand om meer afwisselingen binnen natuurlandschappen onderling te creëren dan om af te wisselen tussen stad en land.

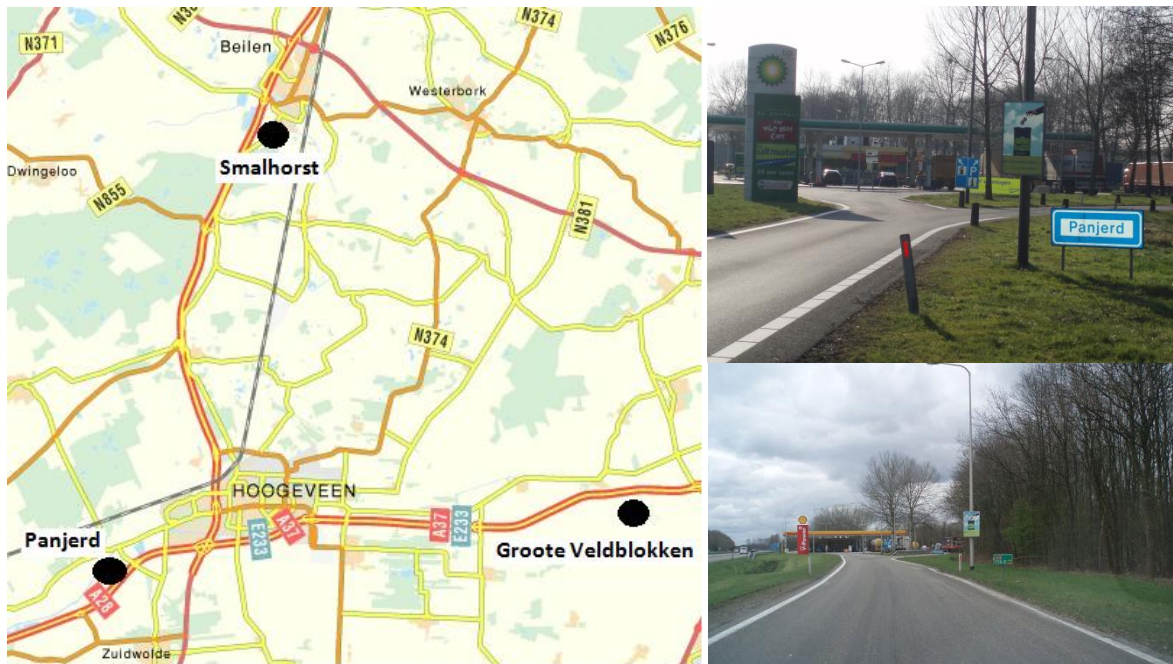
Kaplan en Kaplan (1989) geven aan dat de aanwezigheid van 'mysterie' kan bijdragen aan de mate waarin een omgeving als spannend en afwisselend wordt ervaren. Wanneer de gebruiker geprikkeld wordt om de omgeving verder te ontdekken spreken we van een hoog gehalte aan mysterie. Aanwezigheid van reliëf, bochten in de weg en doorkijkjes zijn voorbeelden van mysterie, ze wekken de suggestie dat er nieuwe dingen te zien zijn. Een element past meestal in zijn omgeving wanneer de indruk gewekt wordt dat het deel uitmaakt van een groter geheel. Een stad, streek of regio kan zijn eigenheid ook ontlenen

aan een kenmerkend element. Daarnaast wordt de mate van samenhang niet alleen bepaald door de afzonderlijke elementen, ook de aanwezigheid van historische lijnen en patronen, het grondgebruik en de schaal van een gebied spelen een rol (Van den Berg, 2004).

Het is lastig om de ideale balans te vinden tussen afwisseling en samenhang. Het wordt nog lastiger om die balans te vinden wanneer er onderscheid gemaakt wordt tussen snelheid. Een wandelaar heeft bijvoorbeeld meer behoefte aan afwisseling dan een fietser, maar een fietser heeft weer meer behoefte aan afwisseling dan een automobilist. De omgeving van de snelweg hoeft dus minder afwisselend te zijn dan andere omgevingen om toch aantrekkelijk te worden gevonden. Daarom is vooral de mate van samenhang bepalend voor de aantrekkelijkheid van de snelwegomgeving (Van den Berg, 2004). Dit betekent dat bij inrichting van landschappen langs de snelweg nagedacht moet worden over het totaalbeeld. De snelweg moet als één geheel gezien worden en geen opstapeling van op zich staande (ontwikkelings)projecten.

#### 4. Passanten enquête

In hoofdstuk 3 zijn verschillende inzichten over de snelwegbeleving naar voren gekomen. De waardering van landschappen is subjectief. Toch kan er door onderzoek een grove inschatting gemaakt worden wat automobilisten waarderen aan de snelwegomgeving. Daarom zijn er 150 enquêtes gehouden bij tankstations langs de A28 en A37. Om precies te zijn bij tankstation Panjerd (A28 richting Zwolle), tankstation Groote Veldblokken (A37 richting Emmen) en tankstation Smalhorst (A28 richting Groningen). In figuur 4.1 zijn deze tankstations op kaart weergegeven.



Figuur 4.1: Tankstations waar passanten enquêtes zijn gedaan (Falkplan, 2010)

Tijdens het tanken zijn korte vragen gesteld aan automobilisten over het passeren van de kern Hogeveen. Zo werd gevraagd of men zich bewust is van het passeren van Hogeveen en wat men daar nog van kon herinneren. Daarna werden er twee stellingen voorgelegd waarbij geantwoord kon worden door middel van gradaties. De eerste stelling was: “Het passeren van Hogeveen was voor mij een positieve/negatieve/noch positieve, noch negatieve ervaring”. De tweede stelling was: “Hogeveen zou meer aandacht moeten besteden aan zijn presentatie langs de snelweg (zeer mee eens, mee eens, 't laat me onverschillig, mee oneens)”.

Een zeer opvallend feit is dat bijna iedereen zich bewust is van het passeren van Hogeveen. Automobilisten hebben het op borden zien staan en herinneren het passeren van knooppunt Hogeveen. Van de 150 ondervraagden hadden slechts 3 personen niet door dat ze Hogeveen gepasseerd waren. Dit waren internationale vrachtwagenchauffeurs. Veel mensen (75% van de ondervraagden) noemden een infrastructureel aspect van Hogeveen. Zo worden bijvoorbeeld de spoortunnel op de A28, de geluidswal langs de nieuwbouwwijk ‘de Erflanden’, het knooppunt Hogeveen en de 100 km zone genoemd als kenmerken van Hogeveen. Juist ondervraagden buiten de regio (Noord-Nederland) noemen infrastructurele elementen. Mensen vanuit de regio herinneren zich andere dingen van Hogeveen. Een gebouw dat vaak genoemd wordt is het nieuwe regiokantoor van de

Rabobank. Dit voormalige kantoorpand van Super de Boer is in 2007 volledig gerenoveerd (zie figuur 4.2 ) en heeft nu een totaal andere uitstraling.



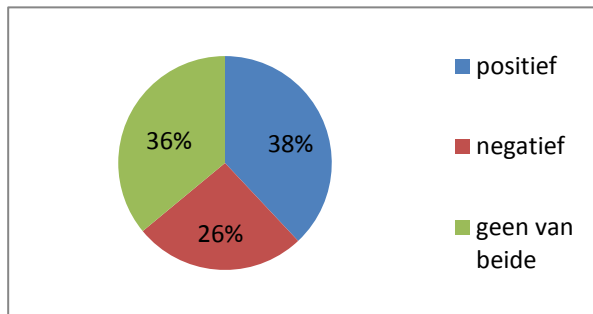
**Figuur 4.2: Regiokantoor van de Rabobank en de 'gele M' van Mc Donalds langs de A28 (foto: Peter Hofman, 2010)**

De nieuwbouwwijk de Erflanden ten zuidwesten van Hoogeveen wordt regelmatig genoemd door regionale passanten. Nu de geluidswal geheel voltooid is blijft de wijk grotendeels verscholen. Toch is vanaf het viaduct over de Hoogeveense vaart een glimp op te vangen van deze nieuwbouwwijk. Vanaf de A28 zijn verder het ziekenhuis (summier), de meubelboulevard langs de Groenewegenstraat en de Mac Donalds zichtbare elementen voor automobilisten. Vanaf de A37 wordt het flatgebouw de Arend vaak genoemd. Dit hoogste woongebouw van Hoogeveen staat op de nominatie om gesloopt te worden (Veel Hoogeveners hebben daar moeite mee omdat het zo'n herkenbaar gebouw is voor de stad (Domesta, 2010). Langs de A37 valt verder het bedrijventerrein 'Buitenvaart' bij veel automobilisten op.

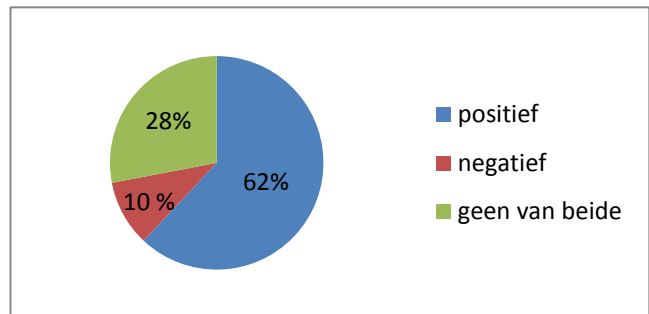
Een interessante constatering is dat de snelwegomgeving van de A37 beter gewaardeerd wordt door passanten dan de snelwegomgeving van de A28. 62% van de ondervraagde personen op de A37 vonden het een positieve ervaring om langs Hoogeveen te rijden. 38% van de automobilisten langs de A28 vond deze ervaring positief. Opvallend in figuur 4.3 is ook dat passanten op de A28 veel vaker geen mening hebben over de snelwegomgeving van Hoogeveen. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat er heel veel gebeurt in een korte tijd. Het stedelijk landschap verandert heel snel en daarnaast moet men goed op de weg letten aangezien er veel in- en uitvoegend verkeer is. Bij het knooppunt Hoogeveen moet daarnaast vaak van rijbaan gewisseld worden. De A37 heeft wat dat betreft een veel rustigere beleving. Aan de zuidkant is veel groen te zien en er is een buffer tussen de A37 en de bebouwde omgeving van Hoogeveen. Het bedrijventerrein 'Buitenvaart' wordt door veel respondenten ook gewaardeerd door het open karakter en de aanwezigheid van bastions in het water.

## Stelling 1: Het passeren van Hoogeveen was voor mij een positieve/ negatieve/ noch postieve, noch negatieve ervaring

### vanaf A28



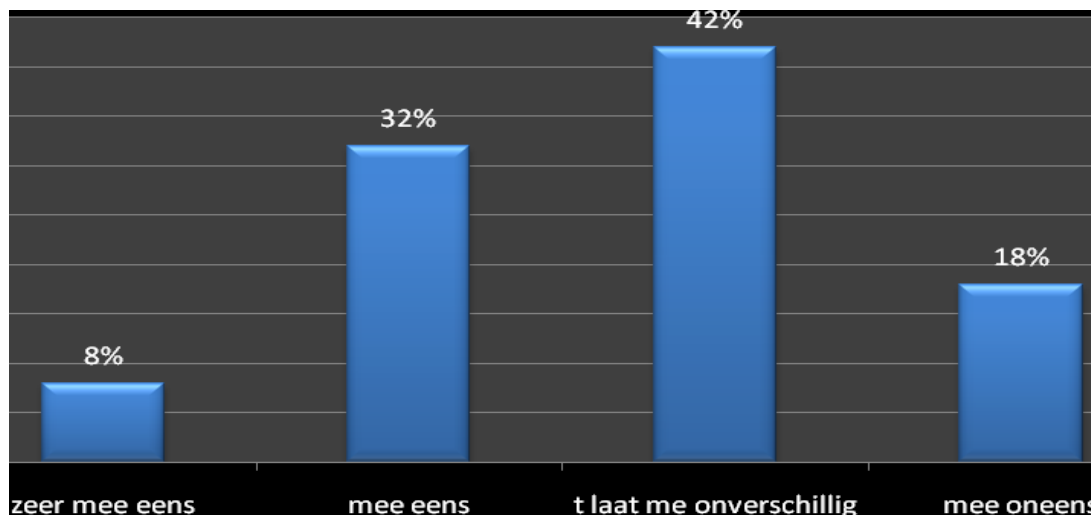
### vanaf A37



Figuur 4.3: Waardering van de snelwegomgeving van A28 en A37 door passanten bij tankstations

De stelling: “Hoogeveen zou meer aandacht moeten besteden aan zijn presentatie langs de snelweg” was voor veel respondenten moeilijker te beantwoorden. Er is een grote groep respondenten (42%) die het zich onverschillig laat hoe Hoogeveen zich presenteert. Dit zijn vooral mensen van buiten de regio. Uit de overige antwoorden blijkt dat Hoogeveen wel extra aandacht kan besteden aan de presentatie vanaf de snelweg. 32% is het met de stelling eens en 8% is het er zeer mee eens. Dit betekent dat 40% vindt dat Hoogeveen meer aandacht moet besteden aan de snelwegpresentatie (zie figuur 4.4)

## Stelling 2: Hoogeveen moet meer aandacht besteden aan de snelwegpresentatie

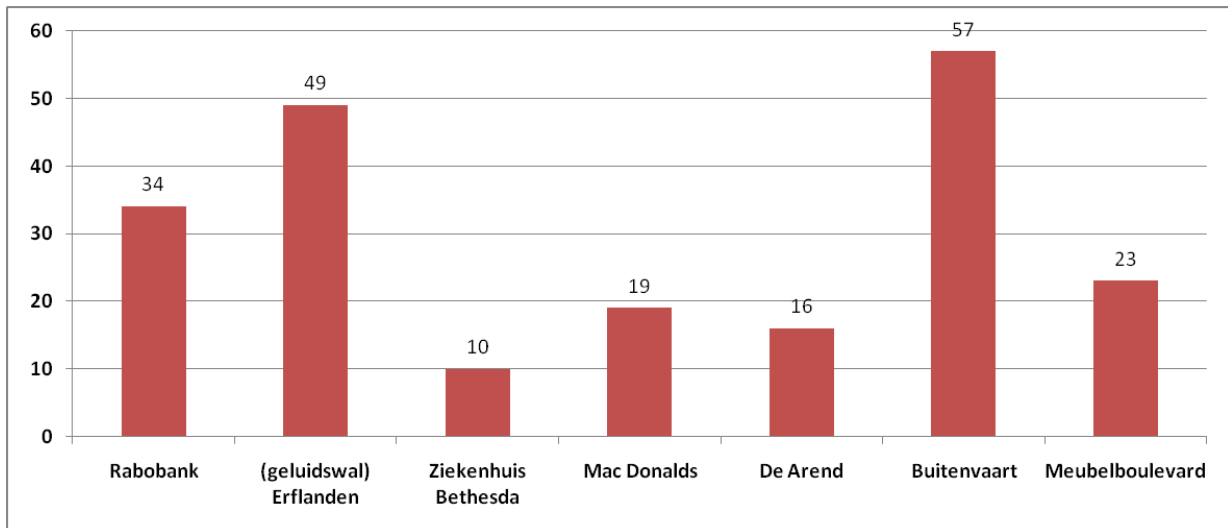


Figuur 4.4: Uitkomst van de stelling: Hoogeveen moet meer aandacht besteden aan de snelwegpresentatie

Wat betreft de belevingswaarde van landschappen blijkt dat de waardering van Hoogeveen vooral bepaald wordt door de fysieke eigenschappen (de ‘matterscape’). Fysieke kenmerken zoals de Mc Donalds, Rabobank of de meubelboulevard. De snelwegomgeving van de A28 wordt wisselend gewaardeerd, 38% van de respondenten is positief en 26% is negatief. De fysieke kenmerken blijven niet echt plakken bij passanten, slechts 38% van de respondenten weet ten minste één kenmerk op te noemen.



In figuur 4.5 staan de kenmerken die benoemd zijn door 150 respondenten. Het bedrijventerrein Buitenvaart wordt het meest genoemd. De presentatie van de stad hangt niet alleen af van de aanwezigheid van fysieke kenmerken. Maar om als stad te blijven plakken is de aanwezigheid van een landmark of eyecatcher wel een enorme stimulans (interview Hofstee, 2010). Daarnaast wordt Hoogeveen niet vaak geassocieerd met een bepaald gebouw, evenement of voorziening. Assen heeft bijvoorbeeld een TT waar veel mensen aan denken en Emmen heeft de dierentuin. Volgens Hofstee (interview, 2010) liggen er kansen om door een landmark of eyecatcher de associatie met Hoogeveen te verbeteren.



**Figuur 4.5: Aantal respondenten die een fysiek kenmerk van Hoogeveen konden benoemen**

## **5. Workshop**

Om aan de doelstelling (onderzoeken wat Hoogeveen kan doen aan de presentatie langs de snelweg) te voldoen is input van gemeentelijke werknemers wenselijk. Zij zijn verantwoordelijk voor de planvorming in de gemeente Hoogeveen. Om creatieve input te krijgen is gekozen om een workshop te houden. De voorgaande hoofdstukken hebben als input gediend voor een twee uur durende workshop.

### **5.1 Opzet workshop**

Vanuit verschillende afdelingen was er inbreng tijdens de workshop. Zo waren de afdelingen vastgoed, stedenbouw, verkeer, accountancy, milieu en het projectbureau vertegenwoordigd. Deze mensen zijn op uitnodiging verschenen en zijn gekozen omdat zij door hun beleid- en/of planvorming invloed (kunnen) hebben op de snelwegpresentatie van Hoogeveen. De uitkomsten van de passanten enquête (hoofdstuk 4) zijn meegenomen in de voorbereiding van de workshop.

De workshop is begonnen met een presentatie. Hierin werd de doelstelling van dit rapport aangegeven en zijn de voorlopige uitkomsten van de passanten enquête gepresenteerd. Ook is de rol van de genodigden uitgelegd en zijn er stellingen gedaan om de discussie op gang te brengen. Na de presentatie is er gediscussieerd over de stelling: Hoogeveen moet zich meer laten zien aan de snelweg. Deze vraag is gesteld om inzicht te krijgen in de nut en noodzaak van dit onderzoek. Veel deelnemers vonden dat Hoogeveen een rommelige presentatie heeft. Vooral de meubelboulevard werd als storend ervaren. Daarnaast vind men het een gemiste kans dat door de groene geluidswal langs de A28 (nieuwbouwwijk Erflanden) veel zicht op Hoogeveen verloren is gegaan. Een algemeen positief kenmerk is het bedrijventerrein Buitenvaart. Net als door passanten word dit bedrijventerrein gewaardeerd om zijn open karakter en de aanwezigheid van (bastions in het) water. Toch zijn hier enkele kritische noten over de schoonheid van de bedrijven die hier gevestigd zijn. Het onderzoek an sich naar de presentatie van Hoogeveen wordt als nuttig ervaren. De deelnemers zagen in dat Hoogeveen een kwaliteitsslag kan maken door de snelwegpresentatie te verbeteren.

Ook is de vraag gesteld: Wat willen we waar Hoogeveen voor staat? Het gaat dan om datgene wat herinnerd moet worden van Hoogeveen. Er kwam al snel naar voren dat Hoogeveen moet staan voor een groene en kwalitatief hoogwaardige woongemeente. Dit is (logischerwijs) in overeenstemming met de Structuurvisie van Kuiper Compagnons (2005). De zuidkant van de A28 en A37 wordt gewaardeerd om de openheid, dit moet in stand blijven volgens de deelnemers. Verder vinden de deelnemers dat er op bepaalde plekken hoogwaardige bebouwing toegevoegd kan worden om de stedelijke uitstraling te verbeteren. Verdere invulling is later tijdens de workshop aan de orde gekomen.

Om de deelnemers bij de workshop te betrekken is gekozen om de snelwegzone's te becommentariëren door middel van fotocollages. Volgens Siegel (2001) dient bij een goede workshop deelnemers naar hetzelfde beginpunt gebracht te worden (dit is gebeurd door de presentatie), daarna moet het probleem afzonderlijk van elkaar behandeld worden. Ten slotte dienen de verschillende meningen bij elkaar gebracht te worden. De moeilijkheid zit in het zoeken van een consensus en om daarna tot besluitvorming te komen (Siegel, 2001). Door de groep in tweeën te splitsen en deze commentaar te laten geven op de fotocollages is er sprake van divergentie. De snelwegzone's worden beschreven in paragraaf 5.2. Bij 3

collages konden de groepen positieve en negatieve punten opschrijven. Hierna werd er van de 3 collages samen (de noordzone en de oost-westzone) een SWOT-analyse gemaakt. De groepen vertelden elkaar daarna over de bevindingen en moesten elkaar proberen te overtuigen van de sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen van hun zone. Tot slot is er een gezamenlijke SWOT-analyse tot stand gekomen voor de noord- en zuidzone. Hieruit zijn er een aantal speerpunten naar voren gekomen die gebruikt kunnen worden in het hoofdstuk aanbevelingen (hoofdstuk 7).

## 5.2 Beschrijving snelwegzones

De snelwegomgeving van de kern Hogeveen is in 6 zone's verdeeld om het onderzoek overzichtelijker te maken (zie figuur 5.1). De eerste 3 zone's liggen in de zogenaamde 'noordzone'. Dit is het gedeelte van de A28 dat start vanaf knooppunt Hogeveen en eindigt bij afslag Fluitenberg (afslag 27). Zone's 4, 5 en 6 begrenzen het zuidelijk deel van Hogeveen. Dit betekent een klein gedeelte van de A28 (westelijk van knooppunt Hogeveen) en de A37 oostwaarts tot en met afslag Hogeveen-Oost (afslag 1). De zone's worden beschreven op de volgende bladzijden.



Figuur 5.1: Snelwegzone's en afslagen in de gemeente Hogeveen (Google, 2010)

### Snelwegzone 1: Afrit Fluitenberg tot en met spoortunnel

De eerste snelwegzone strekt zich uit van oprit Fluitenberg tot de spoortunnel. Vanuit de richting Assen/Groningen komt men na het viaduct 'Middenveldweg' als eerste de reclamezuil tegen. Deze zuil is een baken in het landschap. Aan de oostzijde ligt het Logistieke Centrum Hoogeveen. Hier zijn een aantal logistieke bedrijven gevestigd die reclame-uitingen hebben aan de snelwegzijde. Ten zuiden van de spoorlijn doemt de 'skyline' van Hoogeveen op. Enkele kantorenpanden zoals Schelhaas Makelaardij en Gouden Gids zijn zichtbaar met op de achtergrond kenmerkende gebouwen als de Stoekeflat en de toren van het gemeentehuis.



**Figuur 5.2: Compilatie snelwegzone 1 (foto: Peter Hofman, 2010)**

Aan de westzijde van snelweg strekken eerst de landerijen van Fluitenberg zich uit. Direct aan het spoor is een helofytenfilter van 7ha aangelegd in 2009. Hier wordt stedelijk afvalwater gezuiverd waarna het in het beekdal stroomt. Ook dit beekdal is aangepakt, het Oude Diep heeft bijvoorbeeld zijn meanderende vorm teruggekregen. In het gebied is de natuur verder versterkt en zijn wandelpaden aangelegd.

Wat opvalt, zijn de elektriciteitsmasten die de snelweg overspannen en de spoortunnel die een scheiding vormt tussen stad en het buitengebied. Na de spoortunnel doemt het stedelijke landschap van Hoogeveen op.

### **Korte reacties tijdens workshop:**

Het beekdal van het oude diep werd als positief ervaren, misschien is het wel wat slecht zichtbaar vanaf de snelweg. Het vele groen en het 'open zicht' wordt gewaardeerd. Het ziekenhuis is een baken in het landschap en zou meer zichtbaar moeten zijn. Ook het station is slecht zichtbaar volgens de groepsleden. Het ligt ietwat geïsoleerd in het landschap.

### **Snelwegzone 2: Spoortunnel tot en met viaduct Venesluis**

Vanuit noordelijke richting gekomen verschijnen bij het uitkomen van de spoortunnel bospercelen. Aan de westkant is vaag de hoogbouw van Ziekenhuis Bethesda zichtbaar. Na het viaduct de Koppeling (die de wijk de Weide verbindt met de rest van Hoogeveen) wordt het stedelijke karakter van Hoogeveen duidelijk. De westkant laat een parkachtig landschap zien met een fontein en op de achtergrond hoogbouw aan de Kochstraat. Ook is sprake van wringend verkeer, de op- en afritten (afslag 2) van de A28 bepalen het uitzicht.

Aan de oostzijde bevindt zich de meubelboulevard aan de Groenewegenstraat. Firma's als Gamma, Karwei, Seats and Sofa's en Zippo Zebra Funjungle bepalen hier het beeld. Voor deze bedrijven zijn vele parkeerplaatsen gerealiseerd en er staat een hoogspanningsmast. Verder richting viaduct Venesluis is een groenstrook tussen de snelweg en de op- en afritten. Op het viaduct begint het zicht op de Schutstraat en de Zuidwoldigerweg.



**Figuur 5.3: Compilatie snelwegzone 2 (foto: Peter Hofman, 2010)**

### **Korte reacties tijdens workshop:**

Het gebied wordt als soort van entree ervaren voor Hogeveen. Je komt vanuit de spoortunnel het stedelijke gebied in. Hier begint de eerste kennismaking met Hogeveen. Groepsleden vinden de meubelboulevard een zwak punt. Er is weinig groen en te veel 'grijs'. In de tunnel heerst een opgesloten gevoel omdat deze behoorlijk smal is. Het westelijk deel van Hogeveen wordt wel positief gewaardeerd. Het staat voor een kwalitatief hoogwaardige woonwijk. Veel groen en water hebben daar invloed op.

### **Snelwegzone 3: Viaduct Venesluis tot en met Knooppunt Hogeveen**

Het meest in het oog springend is de reclamezuil die bij autobedrijf Hartgers op het terrein staat. In de structuurvisie (2006) van Hogeveen staat aangegeven dat deze entree meer uitstraling moet krijgen. Verder doorrijdend van noord naar zuid is aan de oostkant de wijk Venesluis vinden. Een wijk uit de jaren 60 die toe is aan revitalisering. Tot het knooppunt Hogeveen is daarna veel groen te vinden (onder andere door de ligging van de begraafplaats). Bij het viaduct over de Hogeveense vaart wordt het zicht weer weidser. Aan de oostkant is een flatgebouw aan de Eikenlaan (de zogenaamde Aegon-flat) te zien.

Ten westen van de A28 bevindt zich het voetbalcomplex van vv de Weide. Door de dichte begroeiing is daar echter (bijna) niets van te zien. Richting het knooppunt Hogeveen is het bedrijvenpark Schutlanden zichtbaar. Het zicht blijft ook hier beperkt.



**Figuur 5.4: Compilatie snelwegzone 3 (foto: Peter Hofman, 2010)**

**Korte reacties tijdens workshop:**

Opvallend is dat groepsleden de omgeving beter waarderen wanneer ze vanuit het zuiden komen. Het uitzicht op het kanaal en de stad Hoogeveen is dan beter zichtbaar. Toch wordt het uitzicht op het kanaal als negatief beoordeeld. Juist omdat het zo kort zichtbaar is. De skyline van Hoogeveen ligt grotendeels verscholen achter de geluidswal van de Erflanden en achter de bomenrijen aan de westkant. Aan de oostkant ligt de wijk Venesluis verscholen. Omdat de ligging van de snelweg hier hoog is valt er weinig te zien van de directe omgeving. Men vindt het jammer dat het kantorenpark 'Schutlanden' niet beter uit de verf komt. Er staan een aantal representatieve gebouwen. Vooral het kantoor van de Rabobank zou beter zichtbaar moeten zijn.

**Snelwegzone 4: Afslag (25) Zuidwolde tot en met knooppunt Hoogeveen**

Vanaf knooppunt Hoogeveen komend wordt het landschap bepaald door de geluidswal van de wijk Erflanden. Om deze nieuwbouwwijk te realiseren was een geluidswal noodzakelijk. Bij het viaduct over de Zuidwoldigerweg zijn geluidschermen te zien (met graffiti). Daarna is de NAM-locatie zichtbaar aan de Nijstad. Bij afslag Zuidwolde is de zandwinninglocatie Nijstad gelegen. In de toekomst is deze locatie in beeld om verder ontwikkeld te worden.

Aan de zuidzijde van de A28 heeft men een weids uitzicht op de landerijen van gemeente de Wolden. Het is een druk gedeelte van de A28, tot en met knooppunt Hoogeveen zijn veel weggebruikers bezig om de juiste positie op de weg te zoeken. De A28 buigt namelijk af naar het Noorden. Rechtdoorgaand verkeer gaat automatisch over op de A37 richting Emmen. Om deze reden staat er veel bewegwijzering op dit traject en is er sprake van veel wringend verkeer.

**Korte reacties tijdens workshop:**

Het open landschap aan de zuidkant van de A28 ervaart men positief. Het groene karakter en de grazende koeien geven het gebied een landelijke uitstraling. De dijk die de wijk de Erflanden scheidt van de snelweg wordt als saai ervaren. Ook ontbreekt het aan een duidelijke entree van de stad. Je hebt niet door wanneer het landelijke gebied over gaat in het stedelijke gebied. Het gebied rondom de waterwinningsplas 'Nijstad' wordt gewaardeerd omdat het uitzicht weids is.



**Figuur 5.5: Compilatie snelwegzone 4 (foto: Peter Hofman, 2010)**

### **Snelwegzone 5: Knooppunt Hoogeveen tot en met (toekomstige fietsbrug) Langedijk**

Bij knooppunt Hoogeveen begint de autosnelweg 37 richting Emmen en Duitsland. De weg loopt als het ware om Hoogeveen heen. Aan de noordzijde is de Hoogeveense Vaart gelegen met daarachter de woonwijk Venesluis. Tussen het knooppunt en viaduct Alteveer staat één boerderij met landgoed, op de achtergrond is een flat aan de Eikenlaan zichtbaar (de zogenaamde Aegon-flat) en een aantal bungalows. Vroeger was ten oosten van het viaduct Alteveer de op- en afrit naar de N37 gelegen. Na de afsluiting van deze afslag wordt het gebied gebruikt als vrachtwagenparkeerterrein.

Verder naar het oosten zijn de portiekflats van de wijk Zuid zichtbaar. Tussen de Hoogeveense Vaart en de bebouwing ligt het Zuiderpark. Er liggen plannen om een fietsbrug aan te leggen tussen de wijk Zuid en Langedijk. De brug zal het aanblik sterk veranderen en tevens een scheiding tussen deelgebied 5 en 6 opleveren.

Aan de zuidkant van de A37 ligt een aantal boerderijen met veel landbouwgrond. Ten oosten van het viaduct Alteveer ligt direct aan de snelweg een boerderij. Verder naar het oosten zijn nog meer landbouwgronden gelegen. Deze zijn ontsloten via de Trekgratenweg en Langedijk. Aan de Langedijk zijn daarnaast enkele woonhuizen te vinden.





**Figuur 5.6: Compilatie snelwegzone 5 (foto: Peter Hofman, 2010)**

#### **Korte reacties tijdens workshop:**

Net als bij snelwegzone 4 wordt ook hier het open landschap aan de zuidkant gewaardeerd. Daarnaast vindt men dat het flatgebouw ‘de Arend’ een goed landmark is voor Hoogeveen. Door het hoge gebouw is het voor passanten duidelijk dat er een stad ligt aan de andere kant van de geluidswal. De groenstrook tussen de snelweg en de wijk ‘Zuid’ maakt de afstand tussen snelweg en bebouwing acceptabel. Toch vinden groepsleden de bebouwing verouderd en niet passen bij een zichtlocatie vanaf de snelweg. Ook de vrachtwagenparkeerplaats (de voormalige carpoolplek aan de N37) niet representatief voor Hoogeveen. Vaak staan hier reclamevrachtwagens wat de uitstraling niet bevordert.

#### **Snelwegzone 6: Langedijk tot en met afslag (1) Hoogeveen-Oost.**

Ten noorden van de A37 ligt de wijk Wolfsbos, er is echter weinig van te zien vanaf de snelweg door de aanwezigheid van geluidsschermen. De geluidsschermen zijn grotendeels begroeid waardoor deze een groene uitstraling hebben. Het hoogste woongebouw van Hoogeveen is wel zichtbaar vanaf de snelweg. Het flatgebouw de Arend torent bijna 34 meter boven het landschap uit. Bij afslag 1 (Hoogeveen-Oost) is de rondweg van Hoogeveen gelegen: de Weg om de Oost. Op de achtergrond zijn de flatgebouwen aan de Helios te zien terwijl op de voorgrond een tuincentrum zichtbaar is.

Aan de zuidzijde van de A37 is bedrijventerrein Buitenvaart nog volop in ontwikkeling. Het bedrijventerrein ligt achter een waterpartij die het gebied een goede uitstraling moet geven.

Wat erg in het oog springt, is de kaasfabriek van DOC-Kaas, deze enorme fabriek bepaalt het zicht van Buitenvaart-Oost.



Figuur 5.7: Compilatie snelwegzone 6 (foto: Peter Hofman, 2010)

#### **Korte reacties tijdens workshop:**

Het industrieterrein (Buitenvaart 1) wordt zeer positief beoordeeld. Het water met de bastions geven het gebied een aantrekkelijk beeld. Ondanks de aanwezigheid van enkele minder fraaie gebouwen zien de bedrijven er goed uit. Ook is vanuit de richting Emmen duidelijk waar de stad Hoogeveen begint. Aan de noordkant torenen de flatgebouwen aan de Helios er boven uit. Aan de zuidkant begint de kern Hoogeveen met de hoge gebouwen van DOC kaas, dit is een duidelijke landmark voor de stad. De maat tussen de bebouwing en de A37 wordt ook hier positief ervaren. Alleen de kleur van het geluidsscherm aan de noordkant laat te wensen over volgens de groepsleden.

#### **5.3 SWOT-analyses**

In hoofdstuk 5.1 werd al aangegeven dat er van de noordzone (zone 1, 2 en 3) en zuidzone (zone 4, 5 en 6) een SWOT-analyse gemaakt zal worden. De positieve en negatieve punten die in hoofdstuk 5.2 aan bod kwamen zijn gecombineerd met kansen en bedreigingen. Uiteindelijk hebben de twee groepen elkaar moeten overtuigen van hun SWOT-analyse. Na enige discussie zijn er SWOT analyses gemaakt waar beide groepen akkoord mee gingen.

## Noordzone

<b>Sterkte</b> Beekdal Groene cirkel Tamboer Fontein, waterpartij Vanaf Zwolle mooier dan vanaf Groningen Zicht op Hoogeveense vaart Veel groen aan westkant Aanzicht ziekenhuis Bethesda	<b>Zwakte</b> Hoogspanningmasten Reclamemast De Stroom  Rommelige aanblik meubelboulevard Ervaring van Hotel Hoogeveen Beplanting oksels van op- en afritten Reclamemast Hartgers Betonnen barrières op Venesluis-viaduct Slecht zicht op kantorenpark Schutlanden Woningen in Venesluis
<b>Kansen</b> Iets natuurlijk voor verduidelijking Oude Diep gebied Ontwikkeling noordkant station De Koppeling Kunst ter hoogte van de spoortunnel	<b>Bedreigingen</b> Verpesten van beekdal door ontwikkelingen Slecht beheer van beekdal

**Figuur 5.8: SWOT-analyse noordzone van de A28**

Zoals Schöne et al, 1997) al aangaven ziet men bij stedelijke landschappen het liefst bomen, struiken, of een vrij uitzicht. Dit geldt dus ook voor de deelnemers van de workshop. Zo wordt niet alleen het beekdal van het oude diep goed gewaardeerd, maar ook de waterpartij (fontein) bij Schoonvelde-Oost, het groen aan de westzijde van de A28 en het zicht op de Hoogeveense vaart. Opvallend is dat het uitzicht vanuit Zwolle mooier wordt gevonden dan vanuit Groningen. Dit heeft te maken met de samenhang van de bebouwing. Wanneer Hoogeveen vanuit Groningen wordt benaderd dat valt het grote gat op tussen afslag Fluitenberg en de spoorlijn. Vanuit Zwolle valt deze leegte niet op omdat men net uit de spoortunnel komt. De zwaktes hebben te maken met rommeligheid en vermindert zicht op de stad. Zo vervuilen de hoogspanningsmasten en reclamemasten volgens velen de horizon. Beplanting wordt vaak gewaardeerd maar soms kan het ook ten koste gaan van het uitzicht. Het kantorenpark Schutlanden is bijvoorbeeld slecht zichtbaar voor passanten, terwijl dit juist een visitekaartje voor Hoogeveen kan betekenen. Ook beplanting in de oksels van op- en afritten beperkt de zichtbaarheid van Hoogeveen. De zichtbaarheid wordt sowieso al beperkt omdat de A28 een verhoogde ligging heeft in het landschap, op het viaduct Venesluis staan ook nog betonnen barrières die het zicht op de oost-westas van Hoogeveen beperkt. Deze oost-westas is de belangrijkste verkeersader van Hoogeveen. Het Hotel Hoogeveen heeft een troosteloze aanblik volgens de deelnemers. Je wordt niet uitgenodigd om hier een nachtje te blijven slapen.

Kansen liggen er vooral ten noorden van de spoorlijn. Aan de oostkant van de A28 ligt nog een groot gedeelte braak die in de structuurvisie (Kuiper Compagnons, 2005) al aangewezen is als ontwikkelgebied. Het beekdal kan verder versterkt worden door natuurlijke toevoegingen te doen. Vanaf de A28 is het beekdal nu slecht zichtbaar. De Koppeling (het viaduct dat de wijk De Weide verbindt met de rest van Hoogeveen) kan een locatie zijn voor ontwikkelingen. In de hoogbouwnotitie van de gemeente (2009) is 'de Koppeling' ook

aangewezen als locatie voor hoogbouw. Dit met het oog om de optische afstand tussen oost en west te verkleinen. Als laatste kans wordt de spoortunnel genoemd. Deze tunnel kan zelf verfraaid worden maar er kan ook kunst toegevoegd worden om de tunnel te accentueren. Bedreigingen worden vooral verwacht bij het beekdal van het oude diep. Ontwikkelingen aan de oostkant van de A28 (noordzijde station) kunnen de waarden van het beekdal aantasten. Ook kan slecht onderhoud zorgen voor devaluering van dit nieuwe natuurgebied.

### Zuidzone

<p><b>Sterkte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Landschap aan de zuidkant</li> <li>Kunstwerken</li> <li>Maat bebouwing Zuid en snelweg</li> <li>Arend, hoogbouw</li> <li>Buitenvaart: bastions en water</li> <li>DOC - landmark</li> <li>Duidelijke entree Hoogeveen-Oost</li> <li>Ruimte tussen bebouwing en snelweg</li> </ul>	<p><b>Zwakte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Saaigheid dijk Erflanden</li> <li>Onduidelijke entree Hoogeveen - West</li> <li>Vrachtwagen parkeerplaats</li> <li>Bebouwing zuid - grauwe zooi</li> <li>Geluidsscherm aan de noordkant</li> </ul>
<p><b>Kansen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uitbreiding water zuid</li> <li>Ontwikkeling Nijstad (van der Valk of ander hotel - drijvende van der Valk)</li> <li>Meer kunstwerken</li> <li>LED-lampjes in de vorm van Hoogeveen op dijk</li> <li>Noordoostkant klaverblad Hoogeveen</li> <li>Fly-over</li> <li>Herstructurering voor Zuid</li> <li>Bomen in de middenberm</li> <li>Fietsbrug Langedijk</li> </ul>	<p><b>Bedreigingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Geld</li> <li>Doortrekking saai geluidswal richting Nijstad</li> <li>Slechte architectuur, beeldkwaliteitsplan (moet ook uitgevoerd worden)</li> <li>Onderhoud bastions en Buitenvaart</li> <li>Beeldkwaliteit Buitenvaart</li> </ul>

**Figuur 5.9: SWOT-analyse zuidzone (A28/A37)**

In hoofdstuk 4 werd door de passantenenquête al duidelijk dat de A37 zone beter gewaardeerd wordt dan de A28. De openheid van het landschap heeft hier grote invloed op. De zuidzijde is tot en met industrieterrein Buitenvaart onbebouwd en heeft een groen en landelijk karakter. De afstand van de snelweg tot de bebouwing is ook veel groter dan bij de A28. Bij de Buitenvaart ligt er eerst een waterpartij langs de snelweg, hierachter begint het industrieterrein pas. Aan de noordzijde ligt de Hoogeveense vaart, deze waterweg scheidt de stad (natuurlijk) met de snelweg. Dat er een duidelijke overgang is tussen het landelijke landschap en de oostkant van de stad Hoogeveen vindt men positief. Dat die overgang in het westen minder duidelijk is vindt met juist negatief. Het is niet goed duidelijk waar Hoogeveen begint in het westen. Dit heeft voor een groot gedeelte te maken met de geluidswal die de wijk Erflanden moet beschermen tegen de negatieve effecten van de snelweg. De geluidswal wordt in ieder geval als saai ervaren. Ook het geluidsscherm ter hoogte van Buitenvaart kan niet op veel waardering rekenen. Qua bebouwing laat de wijk 'Zuid' geen beste indruk achter. Ook de vrachtwagenparkeerplaats is geen visitekaartje voor de stad.

Veel kansen liggen er in het gebied bij zandwinningplas Nijstad. Hier voorzien de deelnemers van de workshop een grote hotelketen zoals Van der Valk. Dit gebied is ook in de structuurvisie (Kuiper Compagnons, 2005) aangewezen als ontwikkellocatie. Ook de noordoost zijde van het klaverblad Hoogeveen wordt in deze structuurvisie aangewezen als ontwikkellocatie. Dit is wellicht de beste locatie voor grote bedrijven om zicht te presenteren langs de snelweg. Daarnaast kunnen er woningen gebouwd worden, de afstand tot het centrum is relatief klein. Rijkswaterstaat heeft de gemeente toegezegd om over enkele jaren wederom naar de problemen te kijken op de A28. Uitvoegend verkeer vanaf de A28 naar het noorden ondervindt veel hinder van verkeer dat invoegt naar de A37. De optie voor een fly-over is voorgesteld als serieuze mogelijkheid (interview Hofstee, 2010). Dit biedt nieuwe kansen voor de snelwegpresentatie. Kunstwerken worden ook als kans gezien om Hoogeveen beter op de kaart te zetten. Als voorbeeld is een LED-lampjes creatie genoemd in de vorm van Hoogeveen. In de geluidswal langs de Erflanden kunnen deze lampjes geplaatst worden. Herstructurering van de wijk 'Zuid' zorgt voor mogelijkheden om de snelwegpresentatie te verbeteren. Binnen vijf jaar ligt deze herstructurering echter niet voor de hand. Wel is in 2009 het Zuiderpark vernieuwd, veel paadjes zijn geasfalteerd en het groen is opnieuw gepland. Het zicht op de wijk 'Zuid' is daarom verbeterd vanaf de snelweg. De deelnemers laten in het midden of dat een positieve ontwikkeling is geweest. Voor 2013 staat de aanleg van de fietsbrug Langedijk op het programma (gemeente Hoogeveen, 2010). Het ontwerp van deze brug is al klaar, de aanleg kan een verrijking betekenen voor de snelwegomgeving.

Het gebrek aan geld wordt als een algemene bedreiging gezien voor veel plannen. De gemeente is sinds 2010 enorm aan het bezuinigen. Plannen voor verfraaiing worden daarom sneller op de lange baan geschoven. Slechte architectuur zien de deelnemers ook als bedreiging. Vooral op Buitenvaart kan dat het aanzicht verslechteren, maar ook bij een herstructurering van 'Zuid' kan slechte architectuur of een slecht beeldkwaliteitplan zorgen voor een verslechtering van de snelwegpresentatie. Onderhoud blijft belangrijk om de uitstraling van Hoogeveen goed te houden. Vooral de bastions en het groen aan de noordkant van de A28 vergen veel onderhoud.

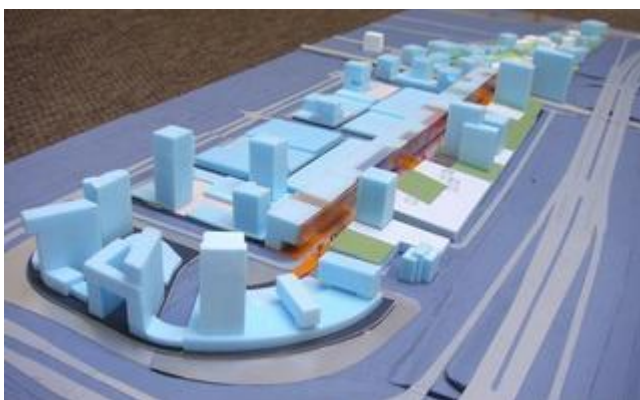
## 6. Visies andere gemeenten

Veruit de meeste personen vangen een glimp op van een stad doordat ze de stad passeren over de snelweg. Om passanten enthousiast te maken voor jouw stad kan een flitsende presentatie van groot belang zijn. In deze paragraaf wordt daarom onderzocht wat andere gemeenten doen, op beleidsgebied, om deze snelwegpresentatie te beïnvloeden. Er is voor vier gemeenten gekozen die allen in het noorden van Nederland liggen. Het gaat om Zwolle, Steenwijk, Heerenveen en Drachten. Alleen Zwolle heeft een duidelijk hogere verkeerintensiteit. De andere plaatsen hebben een iets lagere intensiteit. De keuze is vooral gemaakt voor de functie als 'hub voor het noorden'. Zwolle is de toegangspoort tot het noorden, Heerenveen en Drachten ambiëren net als Hoogeveen een zekere hub-functie voor het noorden.

### 6.1: Casus 1, Zwolle

In Zwolle hebben de afgelopen jaren veel ontwikkelingen plaatsgevonden langs de snelweg. Zwolle behoort tot de top van groeiende steden in Nederland. De stad telt 120.000 inwoners en heeft 80.000 arbeidsplaatsen en verwacht nog steeds groei. Zwolle maakt vooral gebruik van de strategische en bereikbare ligging in Nederland. De A28 loopt als een levensader dwars door de stad heen. Langs de snelweg worden op dit moment twee grote locaties ontwikkeld. Aan de noordzijde van de stad wordt het bedrijventerrein Hessenpoort ingericht. Een aantal grote bedrijven als Dynabite, JE Stork Air, TNT, Scania, DHL en Totaalbed hebben hier een vestiging op zichtlocaties. Binnenkort komen daar grote publiektrekkers als IKEA en een Van der Valk hotel bij. Vooral het gebied Voorsterpoort is als entree van de stad enorm in ontwikkeling.

*Voorsterpoort is de plek waar je Zwolle binnenkomt. Interessant is dat er sprake is van functiemenging: bedrijven, kantoren en grootschalige winkels. In de toekomst wordt het gebied geïntensiveerd met kantoren, winkels en Leisure. Allemaal grootschalige programma's die de snelweg als gemene deler hebben. Urhahn Urban Design heeft een ontwerp gemaakt waarmee het gebied op de kaart wordt gezet met één groot gebouw, het handelsgebouw van 600 meter. Dit gebouw vormt hét gemeenschappelijke element: parkeergebouw, bijzonder kantoorgebouw, verblijfsruimte, woonwinkel en uithangbord in één (Urhahn, 2006)*



**Figuur 6.1: Voorsterpoortlocatie in Zwolle (Brinkgroep, 2010)**

Doordat de A28 Zwolle de stad doorkruist is er veel van de stad te zien vanaf de snelweg. Toch heeft de stad geen alomvattende snelwegvisie, volgens Van Saanen (interview, 2010) is het gebied te uitgebreid om een totaalvisie op te kunnen stellen. Zwolle probeert daarom met verschillende deelvisies de presentatie vanaf de snelweg te verbeteren. Het verbeteren

van de presentatie is dan vooral gericht op de ontwikkeling van gronden langs de A28. Enige tijd geleden zijn de flatgebouwen aan het Gein opgeknapt waarbij de trieste aanblik vanaf de snelweg wel een reden was om de renovatie versneld uit te voeren.

Voor de gehele A28 zone heeft de gemeente wel een milieuperspectief laten opstellen. Deze milieuvisie is opgesteld om de milieukwaliteit rondom de snelweg te verbeteren. Voor de gebieden langs de snelweg zijn een aantal concrete maatregelen uitgewerkt. Een aantal fysieke ingrepen gaan het beeld vanaf de snelweg veranderen. Zo komen er bij de voormalige ABN-Amro locatie hogere geluidsschermen om de achterliggende woongebieden te ontlasten. De Veerallee wordt daarnaast herontwikkeld met als doel het aanzicht op te waarderen. Ook staat in het milieuperspectief dat hoogbouw vooral geconcentreerd dient te worden in het Voorsterpoortgebied.

Van Saanen (interview, 2010) geeft aan dat het de bedoeling is om hoogbouw te concentreren op de Voorsterpoortlocatie. Voorheen was de bouwhoogte daar 90 meter, maar er wordt nu gekeken of die hoogte verder opgeschroefd kan worden. Ook voor andere deelgebieden zijn maximale bouwhoogtes opgenomen in bestemmingsplannen. Op deze wijze wil de gemeente een eenheid in bebouwing creëren en bovendien het stedelijke karakter van de stad op één locatie versterken.

## **6.2: Casus 2, Steenwijk**

De gemeente Steenwijkerland heeft gekozen voor een ruimtelijke strategie waarbij 'intensiveren' en 'landschappen tot de achterdeur' centraal staan. Bestaande bebouwing wordt verder geïntensiveerd met als doel om onaantrekkelijke plekken in de stad aan te pakken. Daarnaast wil Steenwijk graag landschappelijke relaties versterken en zodoende iedereen van een bijzonder landschap laten genieten. De gemeente breidt niet uit met suburbane woonmilieus, na voltooiing van de huidige plannen is daar geen behoefte meer aan. De stad zal voorzichtig groeien en wil vooral inzetten op een kwaliteitsimpuls.

Steenwijk heeft natuurlijke waarden en landschappen hoog in het vaandel staan. Rondom de stad liggen vier soorten landschappen. Het laag gelegen veenlandschap (kragenlandschap), de uitlopers van de Havelterberg, de noordelijke stuwwal en het dal van de Steenwijker Aa. Door de aanwezigheid van een stuwwal en de Havelterberg zijn er hoogteverschillen. Mede hierdoor heeft Steenwijkerland een uniek landschap.

Gronden aan de oostkant van de A32 zijn vrijgegeven voor ontwikkeling. Aan de randen van het Eesermeer worden kantoren en woningen gerealiseerd. Op dit moment zijn een aantal bedrijfspanden gerealiseerd. Dit zijn de enige ontwikkelingen die plaats vinden langs de snelweg. De gemeente vindt een goede uitstraling van de snelweg wel belangrijk, maar men is daarbij meer gericht op het behouden van landschappen. De keuze om aan de oostzijde van de A32 grond te ontwikkelen is daarom vooral een keuze geweest op basis van landschappelijke kwaliteiten. Andere gronden waren namelijk landschappelijk meer interessant. De gemeente zegt bijvoorbeeld over een mogelijke ontwikkelingslocatie langs de A32 in haar stadvisie (2009): *"Ten zuiden van de N333, ten westen van de Ruxveenseweg, ter hoogte van Tuk en ten noorden van de A32 is geen ontwikkelingsruimte meer, naast de bestaande plannen. De ecologische, landschappelijke of de hydrologische omstandigheden maken dit ongewenst."*



**Figuur 6.2: Ontwikkelingsplannen in Steenwijk (BVR, 2009)**

Volgens Benning (interview, 2010) heeft de gemeente geen visie voor de snelwegomgeving. In het verleden zijn wel voorwaarden gesteld voor architectuur en bouwhoogtes voor gebouwen aan de Oostermeentherand. De identieke gebouwen bij de rotonde Eesveenseweg/Oostermeentherand moesten een visitekaartje worden voor de stad Steenwijk. Later zijn er ook ontwikkelingen gekomen ten oosten van het logistieke bedrijf Jan Krediet.

Zoals gezegd vindt Steenwijk dat de zichtlijnen op het landschap behouden moeten blijven. Ook vanaf de snelweg geldt dit principe, mede hierdoor worden ontwikkelingen langs de snelweg tegengehouden. Benning (interview, 2010) geeft aan dat die keuze bewust gemaakt is, economische belangen worden wat dat betreft minder belangrijk gevonden. De gemeente Steenwijkerland is daarom ook niet van plan om een snelwegvisie op te stellen. Simpelweg omdat men tevreden is met de huidige presentatie vanaf de snelweg.

### **6.3: Casus 3, Drachten**

In de gemeente Smallingerland (waar Drachten de hoofdplaats van is) vinden ontwikkelingen vooral plaats langs de A7. De zone is één van de twee zones in de provincie Friesland waar uitbreiding van bedrijvigheid wordt gestimuleerd door het provinciale bestuur. De zone is aangewezen als 'economische kernzone' in de strategische nota 'Kompas voor de Toekomst' van het rijk. De daaropvolgende nota 'Kompas voor het Noorden' bevat een programma met een pakket aan maatregelen en investeringen in deze zogenaamde kernzones.



De provincie Fryslan en de Friese gemeenten die in de A7-zone liggen hebben in 1999 afgesproken dat zij samen gaan werken aan de toekomst van de zone. De gemeenten Sneek, Heerenveen, Opsterland, Skarsterlan en Smallingerland maken deel uit van deze werkgroep. De werkgroep richt zich daarbij vooral op directe inzet van investeringen. Ook stellen deze vijf gemeenten samen een structuurvisie op: een samenhangende visie over woningbouw, infrastructuur, economische ontwikkeling, mobiliteit, natuur, landbouw, leefbaarheid, toerisme en recreatie.

De provincie Fryslan heeft door middel van de nota “Veranderen om te Behouden” ook duidelijk gemaakt dat er in het stedelijke netwerk van Friesland keuzes gemaakt moeten worden. De provincie geeft daarbij aan dat het een taak van de gemeenten is om een integrale visie voor de A7-zone te ontwikkelen. De provincie ondersteunt daarin en probeert de keuzes op elkaar af te stemmen. In dit perspectief moet ook de ontwikkeling van Drachten (gemeente Smallingerland) langs de snelweg gezien worden. (a7zone, 2010)

Drachten probeert nieuwe economische ontwikkelingen vooral te concentreren rond het knooppunt Drachten. Het bedrijvenpark Azeven is in samenwerking met de gemeente Opsterland tot stand gekomen. Het grootste gedeelte van het bedrijvenpark bevindt zich op grondgebied van de gemeente Opsterland (45 hectare). Ten oosten van Drachten ligt (noordelijk van de A7) het bedrijventerrein Azeven-Noord.

De gemeente Smallingerland heeft een duidelijke visie voor de snelwegomgeving. Deze visie is vooral gebaseerd op het bedrijventerrein Azeven en op de eisen van ontwikkelingen die mogen plaats vinden. Zo zijn er in het beeldkwaliteitplan eisen opgenomen op het gebied van architectuur, zichtlijnen, bouwhoogten en materiaalkeuze.



**Figuur 6.3: Skyline van Drachten vlakbij knooppunt Drachten (Smallingerland, 2010)**

Volgens Trimp (interview, 2010) zijn er zelfs enkele kopers van kavels teleurgesteld omdat ze niet aan de gestelde eisen konden voldoen. De gemeente heeft gericht ingezet op het concentreren van ontwikkelingen langs de snelweg. Enerzijds is dit afgesproken met de provincie en de andere gemeenten van de A7-zone maar Smallingerland ziet het ook als positieve beeldvorming voor de stad. Door de stad op bepaalde plekken te presenteren aan de passant heb je meer invloed op de beleving ervan. Het is immers bijna onmogelijk om een goede indruk achter te laten als je de stad over de gehele snelwegzone presenteert. Aan de zuidkant van de stad wil Drachten daarom liever geen ontwikkeling en andere delen van de

stad zijn door middel van groene geluidswallen aan het zicht onttrokken. Toch zijn er ontwikkelingen aan de zuidkant gaande. Dit heeft te maken met de mogelijke aanleg van de spoorlijn Heerenveen – Groningen (interview Trimp, 2010)

Een fietsbrug overbrugt de A7 en een tweede fietsbrug overbrugt de Zuiderhogeweg. De fietsbruggen moeten een positief imago geven aan de stad Drachten. Met bijzondere architectuur is getracht een soort 'landmark' te realiseren tussen stad en land. In de groene geluidswal langs de A7 is een opening gecreëerd bij de meubelboulevard aan de Dr Martin Luther Kingsingel. Hier zijn echter achterkanten van winkels gelegen waardoor het beeld niet heel attractief is. Door de aanwezigheid van grote landelijke ketens heeft de passant echter wel het gevoel dat hij of zij een grote plaats voorbij rijdt. Dit is ook wat Drachten wil meegeven aan de passant: Drachten is een grote plaats met veel groen en ruimte voor economische ontwikkeling (interview Trimp, 2010).

#### **6.4: Casus 4, Heerenveen**

Heerenveen ligt op een knooppunt van snelwegen, de A7 en de A32. De stad heeft daarom een uitgelezen mogelijkheid om zich te presenteren aan de snelweg. Daar Heerenveen, qua inwonertal, een kleine stad is worden er andere middelen aangewend om de stad te presenteren. Sportstad Heerenveen is het paradepaardje van de gemeente en heeft landelijke bekendheid.

De gemeente heeft geen uitgesproken mening over de snelwegpresentatie, de ontwikkelingen langs de snelweg volgen vooral de markt. De bedrijventerreinen in de gemeente bevinden zich allen langs de snelweg. Heerenveen wil zich wel graag profileren als bedrijvige stad. Enorm veel kavels hebben een zichtlocatie vanaf de snelweg. Om deze reden zou verwacht kunnen worden dat Heerenveen een duidelijk visie heeft voor de snelwegomgeving. In de bestemmingsplannen zijn inderdaad wel bepaalde voorwaarden gesteld aan de te vestigen bedrijven. Zo moet het Internationale Bedrijvenpark Friesland langs de A7 grote (internationale) bedrijven trekken, vinden logistieke bedrijven vooral een plekje op bedrijventerrein 'de Kavels' en vestigen meer traditionele bedrijven zich op 'het Kanaal'. Toch heeft de gemeente geen algehele snelwegvisie die de presentatie langs de belangrijke verkeersaders A7 en A32 behelst (interview Visser, 2010).

Sportstad Heerenveen vormt hierbij een uitzondering, de gemeente wil zich landelijk presenteren als sportieve gemeente met uitgebreide mogelijkheden. De omgeving van het Abe-Lenstra voetbalstadion heeft de afgelopen jaren een enorme impuls gekregen door de vestiging van een sportcentrum, een Gezondheidsboulevard, een LifeStyle Passage, de BizzyFit club, een Sportstadcafé, het Friesland College en een congres- en vergadercentrum. Daarnaast is de gemeente ook voornemens om het ijsstadion Thialf te verplaatsen naar het noordelijke deel van Sportstad Heerenveen. Door de kandidatuur van Nederland en België om het WK voetbal van 2018 of 2022 te organiseren zal het Abe Lenstra stadion ook uitgebreid worden. Heerenveen wil graag in één adem genoemd worden met sport en gezondheid vandaar dat deze ontwikkelingen plaats vinden op een zichtlocatie langs de A32 (Sportstad, 2010).

Volgens Visser (interview, 2010) is het uniek dat een stad van dergelijke grootte een internationale uitstraling heeft. De gemeente heeft al heel vroeg ingezien dat met sport veel

aan citymarketing gedaan kan worden. Het Thialf stadion is bijvoorbeeld het enige ijsstadion in Nederland met een A-status. Hierdoor worden alle internationale wedstrijden in Heerenveen verreden. Elke schaatsliefhebber uit binnen- en buitenland kent daarom het begrip Heerenveen. Ook de voetbalclub heeft aan enorme klantenbinding gedaan door zichzelf te presenteren als voetbalclub voor de hele provincie is de (voorlopige) slag met concurrent Cambuur Leeuwarden gewonnen. De gemeente heeft wel bewust gekozen om het sportieve imago van de stad verder uit te breiden. Want alleen op de aanwezigheid van twee grote publiekstrekkingen kan de stad niet teren.

Visser (interview, 2010) geeft verder nog aan dat Heerenveen bezig is om een algehele snelwegvisie op te stellen. Voor het gebied van Sportstad Heerenveen wordt op dit moment gewerkt aan een beeldkwaliteitplan. Wanneer dit afgerond is wordt gekeken of het (nog) nuttig is om hogere eisen te stellen aan zichtlocaties langs de A7 en de A32.



**Figuur 6.4: Sportstad Heerenveen (Sportstad, 2010)**

## 7. Conclusie

De componenten waar de snelwegervaring op berust zijn divers. Belangrijk is de frictie tussen overzicht en uitdaging. Mensen hebben behoefte aan orde en samenhang maar ook aan complexiteit en ontwikkeling. Het is moeilijk om daar een evenwichtige balans in te vinden. Natuur wordt over het algemeen beter gewaardeerd dan stedelijke landschappen. Deze 'liefde voor natuur' komt waarschijnlijk door de stressreducerende werking van natuur. Onderhoud en mysterie dragen ook bij aan een aantrekkelijk beeld in een stedelijk landschap. De doelstelling van het rapport was om te onderzoeken wat Hoogeveen kan doen aan de snelwegpresentatie. Deze doelstelling is bereikt door antwoord te krijgen op de deelvragen die in hoofdstuk 1.4 werden gesteld.

Passanten zijn zich bewust van het passeren van Hoogeveen. Mensen van buiten de regio noemen vooral een infrastructureel element, terwijl mensen uit de regio vaker fysieke kenmerken aangeven. Opvallend is dat de A37 over het algemeen beter gewaardeerd wordt dan de A28. Dit heeft vooral te maken met het rommelige karakter van de A28. De A37 heeft bijna geheel een vrij uitzicht aan de zuidzijde. Daarnaast wordt het bedrijventerrein 'Buitenvaart' langs de A37 goed beoordeeld. Ondanks de redelijk positieve waardering van de snelwegzone vindt 40% van de respondenten dat Hoogeveen meer aandacht moet besteden aan de snelwegomgeving. Uit de casussen van andere gemeenten is gebleken dat er vaak eisen aan bebouwing wordt gesteld wanneer nieuwe gebieden ontwikkeld worden. Gemeenten voeren vaak een actie-reactie beleid. Toch is het zinvol om een snelwegvisie op te stellen voor de hele snelwegzone. Hiermee is het mogelijk om de snelweg als geheel te zien. De samenhang tussen gebieden kan verbeterd worden en daarnaast is het mogelijk om ontwikkelingen te concentreren zodat de passant een afwisselende ervaring krijgt. De gemeente wil vooral dat het zicht op Hoogeveen verbeterd wordt. Niet langs de gehele snelwegzone, maar geconcentreerd bij Nijstad, kantorenpark 'Schutlanden', locatie Hartgers, Noordzijde stationsgebied en bij de locatie ten noordoosten van knooppunt Hoogeveen. Daarnaast moet er meer historie terugkomen door het zicht op de Hoogeveense vaart te verbeteren op bepaalde plekken. Het groene karakter van de stad moet blijven, wellicht kan op sommige plekken groen toegevoegd worden. Het zicht ten zuiden van de A28 en A37 moet open blijven volgens deelnemers van de workshop. Ten slotte wil de gemeente graag meer kunst tonen aan passanten. De mogelijkheden om de presentatie te verbeteren liggen dus vooral in het concentreren van ontwikkelingen. Hierdoor kan gericht aan de snelwegpresentatie gewerkt worden. Het toevoegen van een 'eyecatcher' kan Hoogeveen een stads imago geven. Daarnaast past dat prima in de A28-zone waarbij Zwolle, Assen en Groningen 'eyecatchers' langs de snelweg hebben. Een reliëfonderzoek kan het zicht op Hoogeveen versterken en de mate van 'mysterie' verhogen. Ook kan Hoogeveen de snelwegpresentatie verbeteren door de entrees op te waarderen, door het historische karakter te versterken en door de natuurlijkheid waar te borgen. Hoofdstuk 8 zal de mogelijkheden om de presentatie te verbeteren verder uitwerken.

De gemeente kan met dit rapport een snelwegvisie opstellen. De kansen zijn beschreven en daarnaast is onderbouwd waarom bepaalde keuzes gemaakt zijn. Dit alles op basis van literatuur, passantenonderzoek, interviews en een workshop. Zoals de ondertitel van dit rapport al aangaf: Hoogeveen kan nu verder werken aan een visie voor de snelwegomgeving.

## 8. Aanbevelingen

Uit verschillende onderzoeken naar de belevingswaarde van omgevingen is gebleken dat twee tegengestelde krachten elke keer terugkomen. Aan de ene kant hebben mensen behoefte aan overzicht (orde en samenhang) en aan de andere kant hebben mensen ook behoefte aan uitdaging (complexiteit en afwisseling). Omgevingen worden als mooi ervaren wanneer ze in beide behoeften kunnen voorzien, dus zowel afwisselend als samenhangend (Kaplan en Kaplan, 1989). Het is daarom van belang voor Hoogeveen om goed met deze relatie om te gaan. De snelwegzone moet een eenheid uitstralen. Dit betekent dat bij inrichting van landschappen langs de snelweg nagedacht moet worden over het totaalbeeld. De snelweg moet als één geheel gezien worden en geen opstapeling van op zich staande (ontwikkelings)projecten. Bij de visies van andere gemeenten (hoofdstuk 6) kwam naar voren dat veel gemeenten geen totaalvisie hebben voor de snelweg. Zij voeren een actie-reactie beleid waarbij pas beeldkwaliteitplannen of milieuvisies opgesteld worden nadat er (economische) ontwikkelingen plaatsvinden. Om de snelweg echt als samenhangend geheel te benaderen is een snelwegvisie noodzakelijk (Van den Berg, 2004).

Om de snelwegomgeving echt te beïnvloeden is het verstandig om ontwikkelingen op bepaalde plekken te concentreren. Hierdoor is het makkelijker om de presentatie te verbeteren aangezien dan niet alles aangepakt hoeft te worden (interview Trimp, 2010). Ook wordt op deze manier de overlast voor gebieden beperkt. De gebieden waar overlast van de snelweg voor komt kunnen zorgvuldig gekozen worden. Hier kunnen dan ook voorzorgsmaatregelen voor genomen worden. Ontwikkelingen kunnen plaats vinden bij zandwinninglocatie Nijstad, de noordoost zijde van knooppunt Hoogeveen, de 'Hartgers' locatie en aan de noordkant van het station. Een landmark moet verschijnen op de Hartgers-locatie. Deze locatie is in de hoogbouwnotitie (gemeente Hoogeveen, 2009) aangewezen als XL-locatie. Wat betekent dat hoogbouw toegestaan is boven 40 meter. Hoogeveen kan net als Zwolle, Assen en Groningen een herkenningspunt worden in de A28 zone. **Figuur 7.1: impressie van hoogbouw op de Hartgers-locatie** Spectaculaire hoogbouw met bijzondere architectuur ligt voor de hand (zie figuur 7.1). Omdat deze locatie ook dichtbij het centrum ligt is het een uitstekende plek om te ontwikkelen. Kantorenontwikkeling vindt vooral plaats



**Figuur 7.1: impressie van hoogbouw op de Hartgers-locatie**

in het stationsgebied. Vandaar dat een dergelijke 'eyecatcher' vooral een woonfunctie moet krijgen.

De noordzijde van het station is nu een leeg gebied tussen industrieterrein 'de Stroom' en de kern Hogeveen. Het beekdal van het oude diep loopt hier waardoor ontwikkelingen moeilijker tot stand komen. Voorlopig is ook besloten om het P+R terrein van het station niet naar de noordzijde te verplaatsen (interview Gossen, 2010). Het gebied leent zich uitstekend om natuur en kantoren te combineren. In de oorspronkelijke plannen voor het stationsgebied wordt dit ook voorgesteld. De gebieden C, E1 en E2 in figuur 7.2 beslaan het gebied ten noorden van het station. Het gebied C grenst aan de A28, hier is waterrijk gebied gepland met bebouwing aan de spoorzijde.

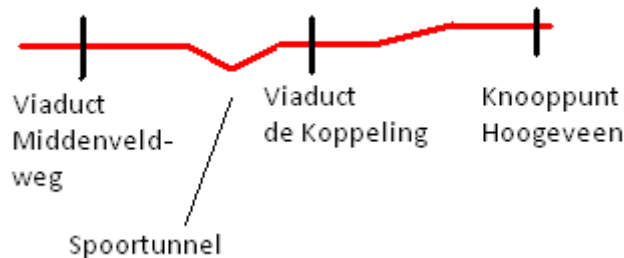


**Figuur 7.2: Ontwikkeling van het stationsgebied in Hogeveen (Bureau Alle Hosper, 2003)**

Een element past meestal in zijn omgeving wanneer de indruk gewekt wordt dat het deel uitmaakt van een groter geheel. Een stad, streek of regio kan zijn eigenheid ook ontleen aan een kenmerkend element. Daarnaast wordt de mate van samenhang niet alleen bepaald door de afzonderlijke elementen, ook de aanwezigheid van historische lijnen en patronen, het grondgebruik en de schaal van een gebied spelen een rol (Van den Berg, 2004).

Kaplan en Kaplan (1989) geven aan dat de aanwezigheid van 'mysterie' kan bijdragen aan de mate waarin een omgeving als spannend en afwisselend wordt ervaren. Wanneer de gebruiker geprikkeld wordt om de omgeving verder te ontdekken spreken we van een hoog gehalte aan mysterie. Aanwezigheid van reliëf, bochten in de weg en doorkijkjes zijn voorbeelden van mysterie, ze wekken de suggestie dat er nieuwe dingen te zien zijn. Hogeveen heeft het voordeel dat er sprake is van veel reliëf (vooral langs de A28). Vanuit

de richting Groningen komen passanten eerst onder het viaduct 'Middenveldweg' door. Hier begint het stedelijke landschap van Hoogeveen. Na 500 meter daalt de weg omdat de spoortunnel begint. Hierna klimt de weg weer en komt men na het viaduct 'De Koppeling' in het centrumgebied van de stad. De weg blijft licht stijgen tot en met knooppunt Hoogeveen.



**Figuur 7.1: Reliëf van de A28 van noord naar zuid**

Deze ligging kan bijdragen aan het 'mysterie' waar Kaplan en Kaplan (1989) over spreken. Zichtlijnen en doorkijkjes zijn daarbij belangrijk. Het daadwerkelijke plan zal verder uitgewerkt moeten worden. Het zicht op de stad zal helemaal verbeteren wanneer de spoortunnel vervangen wordt door een viaduct. Wellicht kan dat gecombineerd worden met het viaduct 'De Koppeling'. Zodoende kunnen inwoners van Hoogeveen onder de snelweg door. 'De Koppeling' wordt toch gezien als barrière tussen oost en west Hoogeveen (interview Hofstee, 2010). Door een verhoogde ligging is veel meer van de stad zichtbaar vanaf de snelweg. Ook het gebied langs de Griendtsveenweg, dat nu braak ligt, wordt dan heel erg interessant voor ontwikkeling. Helemaal omdat deze grond in eigendom is van de gemeente Hoogeveen (interview Hofstee, 2010).

Om de samenhang van het landschap te verbeteren is het belangrijk om een duidelijke scheiding te creëren tussen stad en platteland. De zuidkant van de A28 en A37 is nu grotendeels onbebouwd. De snelweg is eigenlijk de grens tussen het stedelijk gebied aan de noordkant en het landelijke gebied aan de zuidkant. Door ontwikkelingen toe te staan in het gebied ten noordoosten van het klaverblad kan deze scheiding duidelijker naar voren komen. Dit gebied is centraal gelegen in Hoogeveen en kan een uitstekend visitekaartje worden voor de stad. De zuidzijde van de A37 moet verder onbebouwd blijven. Het landelijke Drentse landschap komt hier goed naar voren. Veel deelnemers van de workshop waarderen dit open landschap (zie hoofdstuk 5). Tijdens deze workshop kwam ook naar voren dat aan de westkant een duidelijke entree mist. Aan de oostzijde vervullen de wijk Krakeel en het industrieterrein Buitenvaart deze functie. De zandwinninglocatie Nijstad kan een duidelijke entree worden voor het westelijke gedeelte van Hoogeveen.



Figuur 7.2: ontwikkelgebied ten noorden van de A37 om de scheiding tussen stad en land te verduidelijken

Het gebied rondom Nijstad wordt in de structuurvisie (Kuiper Compagnons, 2005) aangegeven als ontwikkelingslocatie. Hier kan Hoogeveen zich uitstekend presenteren aan de snelweg. Ook is hier de op- en afrit (28) gelegen waardoor er een goede ontsluiting is. Deelnemers van de workshop zien hier het liefst een hotel verschijnen. Een grootschalige overnachtingplaats die ook veel arbeidsplaatsen voor de stad oplevert. De recreatiemogelijkheden rondom het meer kunnen uitgebreid worden. Het moet een ontspanningsgebied worden voor heel Hoogeveen. Op dit moment zijn er gesprekken gaande om hier een wielervedstroom en ATB-route aan te leggen. Dit past uitstekend in een ontspanningsgebied. Het moet voorkomen worden dat dit gedeelte achter geluidsschermen komt te liggen. Zoals Nijenhuis en Van Winden (2007) al aangaven zijn tunnels en geluidsschermen armzalige pogingen om de snelweg te temmen. Door het water duidelijk te laten zien vanaf de snelweg krijg je een eenheid met de oostelijke entree van Hoogeveen. Bij industrieterrein Buitenvaart worden juist de bastions in het water goed gewaardeerd. Passanten en deelnemers van de workshop vinden dit ook een prima visitekaartje voor Hoogeveen (hoofdstuk 4 en 5).

De entrees bij afslag 26 en 27 op de A28 worden verkeerskundig aangepakt. Dit zal de ervaring van Hoogeveen bij binnenkomst verbeteren. De verkeerssituatie bij afslag 26 (Schutstraat, Zuidwoldigerweg) wordt vanaf 2011, in fases, gereconstrueerd. De doorstroming zal sterk verbeteren (interview Gossen, 2010). Bij afslag 27 wordt op dit moment onderzoek gedaan naar verbetering van de verkeersafwisseling. Waarschijnlijk zal dit gebied over enkele jaren pas gereconstrueerd worden (interview Gossen, 2010).



Om het historische karakter van Hoogeveen te versterken kan het zicht op de Hoogeveense vaart verbeterd worden. Het water is de oorsprong geweest van Hoogeveen. Toch is de vaart op veel plekken niet zichtbaar vanaf de snelweg. Door het water dichterbij de snelweg toe te laten in de wijk 'Zuid' kan het zicht verbeteren. Tevens kan dit gebied gebruikt worden als recreatiegebied of er kan zelfs een passantenhaven aangelegd worden. Dit kan een positieve uitwerking hebben op de snelwegpresentatie. Na aanleg van de fietsbrug 'Langedijk' wordt een historische verbinding hersteld. Deze fietsbrug staat voor 2013 gepland. Vroeger was de Langedijk een wijk (waterweg) die in verbinding stond met de Hoogeveense vaart. Wellicht kunnen er in het landschap enkele wijken aangelegd worden om deze historische verbinding nieuw leven in te blazen. Vanaf de snelweg moet dit goed zichtbaar zijn.

Om de natuurlijkheid te versterken (zie hoofdstuk 3.1) is het belangrijk om zoveel mogelijk groen te behouden. In ieder geval is het belangrijk om het groen op een natuurlijke manier te presenteren. Het beekdal van het oude diep zou bijvoorbeeld beter zichtbaar kunnen worden, deelnemers van de workshop stellen dit ook voor. Belangrijk is wel dat het zicht op een natuurlijke manier verbeterd wordt. Deelnemers van de workshop stelden ook voor om bomen in de middenberm te plaatsen op de A37. Dit is volgens Tveit et al (2006) niet verstandig omdat dit de oorspronkelijkheid van de natuur aantast. Bomen groeien niet natuurlijk in de middenberm van de snelweg. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat kritiek omdat het gras in de middenberm dan moeilijk te onderhouden is. Tevens wordt het uitzicht vanaf de zuidelijke rijbaan op Hoogeveen beperkt.

In een stedelijk landschap ziet men liever veel groen (Schöne et al, 1997) vandaar dat aanbevolen wordt om meer groen aan te brengen bij de meubelboulevard aan de Groenewegenstraat. Deelnemers van de workshop geven aan dat er te veel grijs is. Stroken groen langs de parkeerplaatsen kunnen het beeld makkelijk verbeteren. Bij kantorenpark 'Schutlanden' kan juist groen weggehaald worden. Deze representatieve locatie ligt nu grotendeels verscholen achter bomenrijen. Als daar een gedeelte gekapt zou worden ligt de locatie nog beter in de markt en kan de presentatie van Hoogeveen verbeteren.

Het flatgebouw 'de Arend' wordt door veel passanten opgemerkt (zie figuur 4.5). Deelnemers van de workshop noemen dit gebouw een 'eyecatcher' voor Hoogeveen. Omdat het gebouw op de nominatie staat om gesloopt te worden kan deze eyecatcher verloren gaan. Toch heeft woningbouwvereniging Domesta (2010) aangegeven waarschijnlijk opnieuw hoogbouw te realiseren op deze locatie. Voor de herkenbaarheid van Hoogeveen zou dat een goede zet betekenen.

Ten slotte kan door toevoegen van (opvallende) kunst de snelwegpresentatie verbeteren. Ondanks dat er ondertussen vier kunstwerken zijn verschenen langs de snelweg (zie hoofdstuk 2.4) kan nieuwe kunst een verrijking zijn. Uit de workshop kwam naar voren dat kunst eventueel samen kan gaan met de geluidswal bij de woonwijk 'de Erflanden'. Er werd voorgesteld om de letters van Hoogeveen in LED-verlichting op de geluidswal aan te leggen. Ook zal kunst gecombineerd kunnen worden met viaduct de koppeling. Zelfs hoogbouw in de vorm van een 'H' is voorgesteld, maar ook kunst in de vorm van een 'H' zou mogelijk moeten zijn.

## Aanpassingen

Ontwikkelingen concentreren	Verkeerskundige aanpak entrees bij afslag 26/27
Recreatieontwikkelingen Nijstad (grote hotelketen)	Historisch karakter versterken
Landmark op Hartgers-locatie	Groen weghalen bij kantorenpark Schutlanden
Water en groen combineren met kantoren in noordzijde stationsgebied	Zicht op beekdal Oude Diep op een natuurlijke wijze verbeteren
Onderzoek doen naar mysterie door reliëfverschil	Hoogbouw handhaven op "de Arend" locatie
Duidelijke scheiding creëren tussen stad en land (ontwikkeling noordoost zijde knooppunt Hoogeveen)	Viaduct "de Koppeling" centralizeren door kunst en/of hoogbouw
Zuidzijde A28/A37 onbebouwd laten	Geluidswal Erflanden opwaarderen met kunst
Zandwinninglocatie Nijstad duidelijke westelijke entree	Groen toevoegen bij Meubelboulevard

**Figuur 7.3: Aanpassingen voor verbetering van de snelwegpresentatie**

## Referenties

### Interviews gemeente Hoogeveen

- Kees Hofstee (2010) stedenbouwkundige
- Johan Gossen (2010) verkeerskundige

### Interviews overige gemeenten

- Peter van Saanen (2010) stedenbouwkundige gemeente Zwolle
- Christiaan Visser (2010) stedenbouwkundige gemeente Heerenveen
- Lukas Benning (2010) medewerker economische zaken gemeente Steenwijk
- Lourens Trimp (2010) stedenbouwkundige gemeente Smalingerland

## Literatuuropgave

A7 zone Landstad Fryslan (2010) *Samenwerkingsverband A7-zone*  
<http://www.a7zone.nl/algemeen.html> (bezoekt op 12-07-2010)

Adviesdienst Verkeer & Vervoer (2002) *Gebruikersonderzoek Nederlandse autosnelwegen*  
Adviesdienst Verkeer & Vervoer, Rotterdam: Rijkswaterstaat

Amersfoortse Courant (2004) *Amersfoort: La Balise* in Amersfoortse Courant 22-12-2004

Appleton, J. (1975) *The experience of landscape* Londen: Wiley

Autosnelwegen (2006) De Nederlandse autosnelwegen [www.autosnelwegen.nl](http://www.autosnelwegen.nl)

Berg, A.E. van den (2004) *Snelwegbeleving: Lessen voor ontwerpers*.  
<http://agnesvandenbergh.nl/bouwdienst.pdf>

Bouwman, M.E., Hermans, E.W., Roo, de G. en J. Visser (2005) *Nieuwbouw naast de snelweg: laven tussen procesoptimalisatie, norm en verantwoordelijkheid* Groningen: Urban and Regional Studies Institute

Brinkgroep (2010) *Aanbesteding Voorsterpoort / locatie C2*  
<http://www.brinkgroep.nl/content/pagina.php?mainID=&paginaID=3545&mainID=0&taalID>

Brodsky, D. (1981) *L.A. Freeway* Berkeley: University of California Press

Bureau Alle Hesper (2003) *Ontwikkelingsvisie stationsgebied Hoogeveen* Haarlem: Bureau Alle Hesper

BVR (2008) *Stadsvisie Steenwijk 2030*  
<http://www.steenwijkerland.nl/dsc?c=getobject&s=obj&objectid=68027&getastype=org>

Castells, Manuel (1996) *The Rise of the Network Society (The Information Age: Economy, Society and Culture, Volume 1)*. Malden, MA: Blackwell Publishers, Inc

Domesta (2010) *Sloop De Arend Hoogeveen op termijn te verwachten*  
<http://www.domesta.nl/ditdoenwijnieuwtjes/1/27/>

Gemeente Hoogeveen (2009) *Op en Top Hoogeveen: beleidsnotitie Hoogbouw*

Gemeente Hoogeveen (2010) *Snelwegkunst zet Hoogeveen op de kaart*  
[http://www.hoogeveen.nl/Actueel/Nieuws\\_2010/Juli\\_2010/Snelwegkunst\\_zet\\_Hoogeveen\\_op\\_de\\_kaart](http://www.hoogeveen.nl/Actueel/Nieuws_2010/Juli_2010/Snelwegkunst_zet_Hoogeveen_op_de_kaart)

Gemeente Smalingerland (2010) *Economie en Verkeer*  
[http://www.smallingerland.nl/52568/Economie\\_amp\\_Verkeer](http://www.smallingerland.nl/52568/Economie_amp_Verkeer) (bezoekt op 15-07-2010)

Grakist, M. (2007) *Vooruitzicht: het landschapsbeeld van de Nederlandse automobilist* Wageningen: Universiteit Wageningen

Jacobs (2006) *The production of mindscapes: a comprehensive theory of landscape experience*. Wageningen: Universiteit Wageningen

Jongsma, J.W.D. (1992) *Geschiedenis van het Nederlandse wegvervoer* Drachten: FPB

Kamphuis, A., P.G. van Konijnenburg en J.H.A. van Uden (2004) *Is er wat te beleven aan de snelwegen? Aspecten van een routeontwerp die van belang zijn bij de beleving van ruimtelijke kwaliteit*. Utrecht: Bouwdienst Rijkswaterstaat

Kaplan, S. en Kaplan, R. (1989) *The experience of nature: A psychological perspective* New York: Cambridge University Press

Kuiper Compagnons (2005) *Structuurvisie Hoogeveen 2015-2030*, Hoogeveen: !pet

Lynch, K. (1960) *The Image of the City* Cambridge, Massachusetts: The MIT press

Megaclub LEF *About LEF* <http://www.megaclublef.nl/?p=about> bezocht op 09-03-2010

Metselaar, A. en Zwiiggelaar, M. (2009) *Hoogeveen, waar veen en zand elkaar ontmoeten* [http://www.hoogeveen.nl/vrije\\_tijd\\_en\\_toerisme/geschiedenis](http://www.hoogeveen.nl/vrije_tijd_en_toerisme/geschiedenis) bezocht op 07-04-2010

Milieudefensie (2010) *Wat is er mis met het beleid van het Groene Hart?* <http://www.milieudefensie.nl/ruimte/visie/faq> bezocht op 09-03-2010

Nieuwenhuis, E. (2000) *De snelweg als cultureel erfgoed* De groene Amsterdammer 9 december 2000

Nijenhuis, W. Winden, W. van (2007) *De diabolische snelweg* Rotterdam: Uitgeverij 010

NIROV (2006) *Veertig procent van nieuwe bedrijventerreinen langs de snelweg* [http://www.nirov.nl/Upload/media/Projecten/Nieuwe\\_Kaart/QuickScan2\\_Verrommeling%20Osnelwegen.pdf](http://www.nirov.nl/Upload/media/Projecten/Nieuwe_Kaart/QuickScan2_Verrommeling%20Osnelwegen.pdf) bezocht op 09-03-2010

Piek, M, Middelkoop, M. van, Breedijk, M, Hornis, W, Sorel, N. en Verhoeff, N. (2007) *Snelwegpanorama's in Nederland* Rotterdam: NAI uitgevers

Rijkswaterstaat (2006) *Praktische handleiding belevingswaardeonderzoek* Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rijkswaterstaat

Ruimtelijk Planbureau (2006) *Bloeiende bermen: verstedelijking langs de snelweg* Rotterdam: Nai Uitgevers

Schöne, M.B., J.F. Coeterier (1997) *Autosnelwegen in het landschap. Beleving door weggebruikers* Wageningen: DLO Staring Centrum

Sportstad Heerenveen (2010) *Sportstad Heerenveen: een fascinerende belevenis*  
<http://www.sportstad.nl/> bezocht op 10-03-2010

Stougie J. (2009) *IKEA later in Zwolle* in: de stentor 18-09-2009

De Telegraaf (2005) *Prettig wonen aan de snelweg*, [www.telegraaf.nl](http://www.telegraaf.nl), bezocht op 25-05-2005

Tveit, M.Å. Ode, G. Fry (2006) *Key concepts in a framework for analysing visual landscape character*. Landscape Research, Volume 31, Nummer 3.

Urhahn Urban Desgins (2006) *Stedenbouwkundige visie Zwolle Voorsterpoort*  
<http://www.urhahn.nl/index.php?558>

Utrechts Nieuwsblad (2004) *Landschapsberaad tegen regionaal bedrijventerrein*  
[www.utrechtsnieuwsblad.nl/regioportal](http://www.utrechtsnieuwsblad.nl/regioportal), 07-12-2004

Voogd, H. (2001) *Facetten van de planologie* Alphen aan de Rijn: Kluwer

Voogd, H. and Ashworth, G. (1987) *Geografische Marketing: een bruikbare invalshoek voor onderzoek en planning* In: S en V 68

Vries, S. de (2007) *Veranderende landschappen en hun beleving: Verkenning van het effect van het veranderd zijn op zich* Wageningen: Universiteit Wageningen

Wigmans, G. (2008) *De verspilling van de netwerkstad* In: AGORA 2008-03