

Infrastructuur

Deze brochure behandelt vooral de ruimtelijke kant van het infrastructurele netwerk en is toegespitst op de lijnvormige elementen daarin. Achtereenvolgend komen aan de orde: een korte ontwikkelingsschets, de cultuurhistorische betekenis, de waardstelling en enkele specifieke aspecten van behoud, bescherming en ontwikkeling van deze categorie erfgoed. Ook nieuwe infrastructuur en de rol van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg komen aan bod.

INLEIDING

Wie denkt aan het historische cultuurlandschap van Nederland denkt aan molens, polders, landgoederen en monumentale stads- en dorpsgezichten. Deze onderdelen van het landschap staan niet op zich, maar zijn deel van een groter geheel. Zo staan molens vaak langs een stelsel van beken of vaarten en worden steden en dorpen onderling verbonden door een soms eeuwenoud wegenstelsel.

In het Nederlandse landschap ligt een uitgebreid stelsel van naar aard en functie verschillende soorten infrastructuur. Onder de noemer infrastructuur kunnen vele elementen worden geschaard: van droog tot nat, van groot- tot kleinschalig, van lijnelementen als snelwegen, spoorwegen, kanalen, beken, dijken, tramwegen, kerkenpaden, holle wegen en ringvaarten, tot daarbij horende bouwwerken als bruggen, sluizen, gemalen, tolhuizen en vuurtorens. Ook militaire infrastructuur als verdedigingslinies, en nutsvoorzieningen als hoogspanningsleidingen worden ertoe gerekend. De verschillende soorten infrastructuur vormen elk hun eigen netwerk, maar staan ook in onderlinge verbinding met elkaar, als onderdeel van het totale infrastructurele netwerk.

Een andere indeling van het infrastructurele netwerk is die in een ruimtelijke, functionele en sociaaleconomische component. Het stelsel van infrastructurele lijnelementen zorgt voor fysieke samenhang in het landschap en is vaak de ontginningsbasis voor ruimtelijke ontwikkelingen.



De Afsluitdijk tussen Noord-Holland en Friesland is historische infrastructuur van formaat. De dijk bevat de langste rechte lijn van Nederland





De Zuid-Willemsvaart is een van de kanalen die zijn aangelegd onder de Kanalenkoning, koning Willem I



De Waalbrug in Nijmegen uit 1936 is een van de twaalf grote bruggen uit het Rijkswegenplan. Drie van deze bruggen zijn aangewezen als rijksmonument (foto Gert Jan Luijendijk)



Hoewel het aantal veerponten de laatste decennia sterk is afgenomen, vormen ze nog steeds een onmisbare schakel in het lokale en regionale verkeer

Daarnaast wordt het netwerk gekenmerkt door een functionele samenhang. Het is opgebouwd uit voornamelijk lijnvormige elementen, die met elkaar in verbinding staan. Waar deze lijnvormige elementen met elkaar verknoot zijn, vinden we vaak infrastructurele bouwwerken als bruggen, stations, sluizen en molens. Tenslotte heeft het netwerk ook een sociaaleconomische component in zich. De ontwikkelingskansen van een gebied hangen immers sterk samen met de aanwezigheid van daartoe noodzakelijke infrastructuur.

Wij gaan hier vooral op de ruimtelijke kant van het netwerk in en spitsen ons toe op de lijnvormige elementen ervan. De reden hiervoor is dat naar de cultuurhistorische waarde en betekenis van met name de lijnvormige elementen weinig aandacht lijkt uit te gaan, in tegenstelling tot de waarde en betekenis van bij de infrastructuur horende bouwwerken als stations, gemalen, watertorens en forten.

HISTORISCHE ONTWIKKELING

In Nederland heeft het water altijd een grote rol gespeeld in het vervoer. Vooral in de lage, waterrijke delen van ons land vond het vervoer lange tijd plaats over water, met beurtschepen en trekschuiten. Deze vorm van vervoer was zelfs zo succesvol dat Nederland in vergelijking met de rest van Europa betrekkelijk laat met de planmatige aanleg van wegen en spoorwegen is begonnen.

Zo waren er rond 1600 wel wegen, maar deze waren meestal onverhard, werden niet centraal door de overheid aangelegd en ze verbonden vooral plaatsen binnen een regio met elkaar. In de daarop volgende eeuwen werd het wegennet voorzichtig verbeterd. Het uitroepen van de Bataafse Republiek, in 1798, maakte eindelijk de weg vrij voor een efficiënte aanpak van zowel de droge als natte infrastructuur. Dit werd een taak van de nieuw gevormde centrale overheid, waar het tot dan toe vooral de lokale overheden waren die zorgden voor aanleg en onderhoud van wegen, dijken en vaarten. Meteen in 1798 werd Rijkswaterstaat opgericht. Het voornaamste doel van deze dienst was het brengen van 'eenheid in bestiering en verzorging' in waterstaatszaken. Aanleg en onderhoud van wegen werden pas in latere instantie een taak van deze dienst.

Onder Napoleon werden plannen opgesteld voor de grootschalige aanleg van verharde wegen, zogenaamde straatwegen. Soms betrof het de aanleg van geheel nieuwe wegen, maar meestal was er sprake van het verbeteren en verharderen van al bestaande wegen.

De aanleg van de wegen ging verder onder Willem I (1813-1840), die ook een groot deel van onze kanalen voor zijn rekening nam en daardoor als de Kanalenkoning bekend is gebleven. Zo werden onder andere tussen 1819 en 1825 van Amsterdam naar Den Helder het Noord-Hollands Kanaal en tussen 1822 en 1826 van Maastricht naar 's-Hertogenbosch de Zuid-Willemsvaart aangelegd.

Spoorwegen en auto's

Ook de aanleg van spoorlijnen kwam in Nederland, vergeleken met landen als België en Groot-Brittannië, relatief laat op gang. De eerste spoorlijn in Nederland, van Amsterdam naar Haarlem, werd in 1839 in gebruik genomen, waarna er spoedig ook op andere plekken in het land sporen werden aangelegd. Pas rond 1860 werd er een begin gemaakt met de spoorbruggen over de grote rivieren en kwam de spoorwegaanleg goed op gang. Vanaf het eind van de negentiende eeuw kwamen daar nog lokaalspoorwegen en tramverbindingen bij en ontstond er een fijnmazig, landsdekkend netwerk van spoorwegverbindingen.

In het begin van de twintigste eeuw kregen trein en tram concurrentie van de auto, die snel aan populariteit won. Het succes van de autobus betekende het einde van de tram als regionaal vervoermiddel, al enkele decennia na de opkomst ervan. In 1927 werd het eerste Rijkswegenplan vastgesteld, dat de basis legde voor ons huidige snelwegennet. Belangrijk onderdeel van dit plan waren de twaalf verkeersbruggen over de grote rivieren, zoals de brug bij Zwolle over de IJssel, de Moerdijkbrug over het Hollands Diep bij Dordrecht en de Waalbrug bij Nijmegen.

Tegenwoordig

En tot de dag van vandaag is het infrastructurele netwerk nog aan verandering onderhevig. De ruimtevrage neemt alleen maar toe en infrastructuur is in hoge mate bepalend voor de ruimtelijke ontwikkeling van steden en bedrijventerreinen. Goed bereikbare stationsgebieden en zogenaamde zichtlocaties langs wegen trekken bedrijven aan en in de omgeving van de snelweg gedijen functies die vanwege schaal of overlast geen plek meer kunnen vinden in bestaand stedelijk weefsel.

Het toegenomen autogebruik en vliegverkeer vragen om nieuwbouw of opwaardering van snelwegen en de uitbreiding van Schiphol. De Betuwelijn, van de Maasvlakte tot de Duitse grens, en de Hogesnelheidslijn van Amsterdam en Rotterdam naar Brussel en Parijs, zorgen voor snellere internationale railverbindingen voor goederen en personen.

Tegelijkertijd worden onrendabele spoorlijnen opgeheven en verdwijnen er onder invloed van schaalvergroting steeds meer onverharde wegen en paden uit ons landschap.

CULTUURHISTORISCHE BETEKENIS

De aanwezigheid van historische infrastructuur zorgt ervoor dat de ontwikkelingsgeschiedenis van een gebied 'leesbaar' is. Historische infrastructuur is van grote invloed op de identiteit en ruimtelijke kwaliteit van het cultuurlandschap, en heeft een educatieve betekenis. De Rijksdienst voor de Monumentenzorg rekent de historische infrastructuur dan ook mede tot zijn werkterrein en verantwoordelijkheid. Onderstaande voorbeelden verduidelijken de cultuurhistorische waarde van infrastructuur.

De lijnelementen zelf

Ten eerste is er de cultuurhistorische waarde van de infrastructurele lijnelementen zelf. Zo hebben dijken als de Westfriese Omringdijk en de Afsluitdijk, rivieren als de Vecht en waterstaatkundige werken als het Noord-Hollands Kanaal, het Noordzeekanaal en de Nieuwe Waterweg heel duidelijk een stempel gedrukt op de ruimtelijke ontwikkeling van ons land. De Westfriese Omringdijk is een zeedijk die al vanaf 1250 het gebied tussen Alkmaar, Hoorn, Enkhuizen, Medemblik en Schagen beschermt tegen het water van de Zuiderzee en de woeste binnenmeren. De Afsluitdijk zorgt vanaf 1932 voor verdediging tegen het water en landwinning. In de middeleeuwen was de Utrechtse Vecht een scheepvaartroute tussen de Zuiderzee en de Rijn. Daarna gold de rivier als ontginningsbasis voor de aanleg van buitenplaatsen. En Amsterdam en Rotterdam zijn direct verbonden met de Noordzee door het Noord-Hollands Kanaal naar Den Helder vanaf 1825, het Noordzeekanaal naar IJmuiden vanaf 1876 en de Nieuwe Waterweg naar Hoek van Holland vanaf 1872.

Ook internationale wegenstelsels als de middeleeuwse hessenwegen vanuit het midden van ons land naar Duitsland en de Napoleonswegen naar Parijs behoren tot de historische infrastructuur, net als de Limes. De Limes, de noordelijke grens van het Romeinse Rijk, bestaande uit de toenmalige Rijn, wegen, bruggen en nederzettingen, is in ons land op dit moment vrijwel onzichtbaar.

Ensemble met mobiel erfgoed

Ten tweede is het infrastructurele netwerk een onmisbaar decor voor het mobiele erfgoed. En omgekeerd worden de gebruiks- en belevingswaarde van historische infrastructuur groter als zij kunnen worden benut door historische schepen, treinen, auto's en vliegtuigen. Er is een duidelijke functionele en ruimtelijke relatie tussen het mobiele erfgoed en de infrastructuur, die kan worden aangeduid als 'ensemblewaarde'. Mooie voorbeelden van dergelijke ensembles vormen een bruine vloot in combinatie met een historische haven en de stoomtreinen op museumspoorlijnen.

Doorsneden gebieden

Daarnaast doorsnijden wegen, spoorlijnen en kanalen vaak cultuurhistorisch waardevolle gebieden. Het is opvallend dat zo'n doorsnijding doorgaans wordt gezien als een verstoring, terwijl deze ook goede mogelijkheden biedt voor de beleving van het landschap. Of infrastructuur wordt



Onder invloed van schaalvergroting en moderne gebruikseisen verdwijnen steeds meer zand- en keienwegen uit het landschap. Deze wegen zijn soms eeuwenoud en hebben behalve een cultuurhistorische waarde vaak ook een recreatieve waarde voor de directe woonomgeving (foto Lonneke van de Goor)



Het wereldberoemde landschapsgezicht Kinderdijk in de buurt van Rotterdam bestaat uit een achttiende-eeuwse infrastructuur van waterlopen en molens voor de waterbeheersing van de laaggelegen Alblasserwaard. Sinds 1997 is Kinderdijk opgenomen op de Werelderfgoedlijst van de UNESCO



Deventer vanaf de IJssel. Deze scheepvaartroute heeft ervoor gezorgd dat Deventer zich in de middeleeuwen als belangrijke handelsstad heeft kunnen ontwikkelen



Het stoomgemaal Cruquius in Cruquius is een van de drie gemalen die het Haarlemmermeer hebben drooggemalen. Het gemaal, uit 1849, is niet alleen rijksmonument, maar staat ook op de Werelderfgoedlijst van de UNESCO. Het is niet meer in gebruik en is nu ingericht als museum



gezien als een verstoring of een verrijking is sterk afhankelijk van de tracékeuze en het ontwerp van de infrastructuur én alle daarbij behorende elementen als spoorwegstations, bruggen, portalen, op- en afritten, verlichting en tankstations.

Landschappelijk geheel

En niet zelden is een weg, spoorlijn of kanaal het snoer dat zeer vele monumenten of stads- en dorpsgezichten aaneenrijgt tot een landschappelijk geheel. Sterker nog: deze monumenten waren nooit gebouwd als de weg, spoorlijn of het water er niet was geweest. Zo was de ligging aan de IJssel van grote invloed op de ontwikkeling van Doesburg, Zutphen, Deventer en Kampen tot invloedrijke Hanzesteden en lijken talloze monumenten als stations, spoorbruggen en wachthuisjes betekenisloos als zij niet langer worden verbonden door de spoor- of tramlijn waarlangs zij gebouwd zijn.

WAARDESTELLING

Een landsdekkend overzicht van alle historische infrastructuur en een waardestelling daarvan zijn vereisten voor een verantwoorde manier van omgaan met het infrastructurele erfgoed. Een kader voor waardestelling van historische infrastructuur op landelijk niveau, analoog aan dat voor monumenten, is echter nog niet voorhanden. Gezien de hoeveelheid infrastructureel erfgoed en de diversiteit ervan is het geen sinecure om een volledige waardestelling van deze categorie te verkrijgen. Ook de beschikbaarheid van gegevens en het feit dat deze niet altijd onderling vergelijkbaar zijn, spelen hierbij een rol.

Afbakening en eenheid

Een goed voorbeeld voor een landelijk kader voor infrastructuur is *Ontgonnen verleden* uit 2001, een waardestellend onderzoek naar de belangrijkste historisch-geografische elementen van ons land. Dit onderzoek gaat echter in op slechts een deel van de historische infrastructuur. Zo komen wel de trekvaarten en negentiende-eeuwse kanalen aan bod, maar bijvoorbeeld niet de wegen.

Cultuurhistorisch onderzoek naar infrastructuur betreft vaak onderdelen van het infrastructurele netwerk en behandelt ofwel een bepaalde tijdsperiode, een bepaalde geografische eenheid, een bepaalde vorm van infrastructuur, zoals alle tramlijnen of is vooral gericht op bijbehorende bouwwerken, zoals sluizen, stations en bruggen. De enorme hoeveelheid infrastructurele elementen maakt een afbakening van het onderwerp noodzakelijk.

Een gedeeltelijke oplossing wordt geboden door de cultuurhistorische-waardenkaarten van de provincies. In sommige provincies maakt infrastructuur expliciet onderdeel uit van deze kaarten. Dit is echter niet voor alle provincies het geval, de kaarten zijn niet verenigbaar tot een landsdekkend overzicht en de waardestelling die aan de kaarten ten grondslag ligt, verschilt per provincie. De Rijksdienst voor de Monumentenzorg streeft er in samenwerking met de provincies naar eenheid te brengen in deze waardevolle, provinciale cultuurhistorische-waardenkaarten.

Waardestellend onderzoek

Daarnaast verricht de Rijksdienst waardestellend onderzoek naar historische infrastructuur ten behoeve van zijn adviestaak in ruimtelijke-ordeningsprocessen. Daarbij wordt intensief samengewerkt met diverse overheidsorganisaties, universiteiten en cultuurhistorische stichtingen en verenigingen, waarbij dankbaar gebruik wordt gemaakt van elkaars kennis. Als voorbeeld kan de kennisuitwisseling worden genoemd met Rijkswaterstaat, de Nederlandse Bruggen Stichting, de waterschappen, de gemeenten en de provincies.

De Donkere Sluis in Gouda, oorspronkelijk al uit 1065, vormde samen met het Amsterdamse Verlaat en de Havensluis eeuwenlang het langste sluisencomplex ter wereld: 782 meter

BEHOUD, BESCHERMING EN ONTWIKKELING

Waardstelling van historische infrastructuur is een vereiste voor een betere bescherming, maar is tegelijkertijd nog maar het begin. Bestaat er eenmaal een selectie van de meest waardevolle elementen, dan is daarmee een betere bescherming nog niet gegarandeerd. Bovendien vragen de omvang en het lijnvormige karakter van infrastructurele elementen om een specifieke aanpak.

Omgevings- en bestemmingsplannen

Welke middelen zijn er voorhanden om tot een betere bescherming van waardevolle infrastructuur te komen?

Het meest voor de hand liggend lijkt wellicht instandhouding door middel van provinciale omgevingsplannen en vooral gemeentelijke bestemmingsplannen. Een dergelijke bescherming verdient soms de voorkeur boven toepassing van de Monumentenwet, bijvoorbeeld bij landschappelijke structuren van grote schaal of een beperkte gaafheid, waarbij het wel wenselijk is bepaalde karakteristieken te handhaven. Dit geldt specifiek voor historischgeografische elementen in een landschap die deel uitmaken van een samenhangende landschappelijke structuur. Verdedigingslijnen en dijken-, kanalen- en wegstelsels zijn hiervan goede voorbeelden. De Nieuwe Hollandse Waterlinie illustreert hoe lastig het is om grootschalige cultuurhistorische structuren te beschermen. Deze verdedigingslinie, aangelegd van 1815 tot 1940 van de Zuiderzee tot aan de Biesbos, is misschien wel het meest omvangrijke voorbeeld van historische infrastructuur in ons land. Onderdelen van de linie, zoals forten en sluisen, zijn wel aangewezen als rijksmonument, maar bescherming van de waterlinie als geheel, inclusief linedijken, inundatievelden en inundatiekanalen, blijkt een lastige opgave.

Monumentenwet

Uit de afname van het infrastructurele erfgoed en van de waarde ervan lijken we te kunnen afleiden dat instandhouding door middel van gemeentelijke en provinciale plannen alleen niet afdoende lijkt. Wettelijke bescherming door aanwijzing van infrastructuur als rijksmonument of als beschermd stads- of dorpsgezicht is een tweede optie. Het is echter opvallend dat er tot nu vrijwel geen lijnvormige elementen onder de rijksmonumenten voorkomen. Zo zijn wel de sluiscomplexen en het Monument op de Afsluitdijk beschermd, maar de dijk zelf niet. En zo is de bescherming van het nooit voltooid kanaal Fossa Eugenia nabij Venlo, waar de Spanjaarden in 1626 een begin mee maakten, geregeld door middel van tien afzonderlijke rijksmonumenten.

Hetzelfde geldt voor het instrument beschermd stads- en dorpsgezicht. De inventarisatie, selectie en aanwijzing hiervan beperken zich tot nu toe vooral tot gemeentelijk begrensde gezichten. Lijnvormige structuren, die vaak over het grondgebied van meer dan één gemeente lopen, zijn daarom niet of nauwelijks als beschermd gezicht aangewezen.

Praktische problemen

De meest waardevolle historische infrastructuur zou in aanmerking kunnen komen voor de status van rijksmonument of beschermd gezicht. Hierbij komt echter een aantal praktische problemen naar voren.

De aanwijzing van historische infrastructuur wordt bemoeilijkt doordat wegen, spoorwegen en kanalen in het verleden vaak dusdanig zijn aangepast aan nieuwe gebruikswensen, dat de vraag rijst of behoud en bescherming van de huidige situatie gewenst is. Het tracé is soms hetzelfde gebleven, maar wegen zijn verhard of het dwarsprofiel is onder invloed van nieuwe vormen van vervoer of grotere vaartuigen aangepast. In vele gevallen kan de vraag terecht worden gesteld of een infrastructureel element nog wel gaaf of herkenbaar is, de criteria op grond waarvan waardstelling plaatsvindt. Vanwege de vele aanpassingen geldt bovendien dat aan de ouderdomsgrens van vijftig jaar, die voorwaarde is voor een rijksmonumentenstatus, vaak niet kan worden voldaan.



Fort bij Spaarndam is onderdeel van de Stelling van Amsterdam, een 135 kilometer lange ring van meer dan 40 forten rondom de hoofdstad, gebouwd tussen 1880 en 1920 door het Departement van Oorlog. Delen van de stelling zijn beschermd als monument en de stelling als geheel staat sinds 1996 op de Werelderfgoedlijst van de UNESCO

Station Hollandsche Rading ligt aan de spoorlijn Utrecht-Hilversum. De bovenleidingportalen uit 1938 zijn een gaaf bewaard en zeldzaam voorbeeld van geprefabriceerde, betonnen spoorwegportalen in Nederland, en bovendien zeer beeldbepalend



Het zeesluizencomplex in IJmuiden is sinds de opening in 1876 al drie keer fors uitgebreid. De discussie over de noodzaak van een vierde uitbreiding loopt nog





Het negentiende-eeuwse Apeldoorns Kanaal van Hattem door Apeldoorn naar Dieren heeft een centrale rol gespeeld in onder andere de papierindustrie. Daarmee is het kanaal van grote invloed geweest op de ruimtelijke ontwikkeling van de Veluwe (foto 1996)



De Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder uit 1845 bij Hillegom. Historische waterwegen vormen een belangrijke trekker voor de recreatievaart

Bij Moerdijk liggen op korte afstand van elkaar drie bruggen over het Hollands Diep: de oude spoorbrug uit 1871, de verkeersbrug uit 1936 en de brug voor de Hogesnelheidslijn-zuid uit 2003. Op de foto de Hogesnelheidslijn-brug met op de achtergrond de oude spoorbrug, die sinds 1871 herhaaldelijk is hersteld en aangepast (foto Gert Jan Luijendijk)



Ook de omvang en het bepalen van de precieze begrenzing leveren complicaties op, die kenmerkend zijn voor lijnelementen. Een mooi voorbeeld hiervan is het Apeldoorns Kanaal, dat door het grondgebied van een zestal gemeenten loopt. Voor dit negentiende-eeuwse kanaal, dat een zeer belangrijke rol heeft gespeeld in onder andere de papierindustrie in Gelderland, is onderzocht of de status van beschermd dorpsgezicht haalbaar is. Hierbij kwam de vraag naar voren welke precieze begrenzing voor het beschermde dorpsgezicht gekozen diende te worden. Het kanaal zelf, eventueel aangevuld met kanaalgerelateerde bouwwerken als bruggen en sluisen? Of een bredere begrenzing, inclusief een gedeelte van de bermen aan weerszijden? Of een nog groter gebied, met daarin ook de sprengen, de kanaaltjes die zorgen voor de watertoevoer van het grote kanaal?

Implementatie in nieuw ruimtelijk ontwerp

Een andere vorm van instandhouding van historische infrastructuur biedt de implementatie in nieuw ruimtelijk ontwerp. Een belangrijke bron van informatie voor ruimtelijk-planvormers en ruimtelijk ontwerpers is de Kennisinfrastructuur Cultuurhistorie. Op dit webportaal, met het adres www.kich.nl, is mede door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg een enorme hoeveelheid cultuurhistorische informatie bijeengebracht die voor iedereen toegankelijk is. Planvormers en ontwerpers zouden meer dan tot nu toe gebruikelijk is de cultuurhistorische waarden van een gebied – inclusief de waarden van infrastructuur – moeten aangrijpen om de ruimtelijke kwaliteit van hun plan te verhogen. Zo kan een oude trambaan worden opgenomen als onderdeel van de openbare ruimte van een nieuwbouwwijk en zijn historische waterlopen vaak onmisbaar voor het oplossen van hedendaagse waterbergingsvraagstukken. Ook in de groeiende vraag bij stedelijke gebieden naar recreatief uitloopgebied om een ommetje te maken is voor lokale historische infrastructuur een rol weggelegd. Er zijn diverse voorbeelden van fietsroutes op het tracé van voormalige spoorlijnen, zoals de Halve Zolenlijn bij Waalwijk uit 1890, waardoor niet alleen het tracé van de oude spoorlijn herkenbaar blijft, maar bijvoorbeeld ook aanliggende monumentale bruggen functioneel worden behouden. Historische infrastructuur krijgt hiermee geen andere wettelijke status, maar wel een nieuwe bestaansreden. Alleen al omdat slechts een select deel van alle cultuurhistorische waarden in aanmerking komt voor de monumentenstatus, biedt deze optie een belangrijk alternatief. Maar belangrijker is nog dat op deze manier historische infrastructuur ontwikkelingsgericht wordt ingezet. Historische infrastructuur elementen krijgen een nieuwe functie en vervullen daarmee een actieve rol in hun omgeving. Welke ruimtelijke elementen zijn beter geschikt om als leidraad te dienen voor ontwikkelingsplanologie en gebiedsgerichte monumentenzorg dan de infrastructuur netwerken waarlangs dat landschap zich heeft ontwikkeld? Het adagium ‘Behoud door ontwikkeling’ uit de *Nota Belvedere* is zeker ook op infrastructuur van toepassing.

NIEUWE INFRASTRUCTUUR

Recent aangelegde infrastructuur is wat aard en schaal betreft vaak niet te vergelijken met historische. Toch verdient ook nieuwe infrastructuur aandacht vanuit de cultuurhistorie, alleen al vanwege de sturende rol die ze op de inrichting van het cultuurlandschap heeft. Ook kunnen grootschalige infrastructuur voorzieningen als kanalen, snelwegen en spoorlijnen een barrière vormen voor lokaal verkeer. Deze nieuwe voorzieningen lijken daarmee per definitie onverenigbaar met het veelal kleinschalige karakter van cultuurhistorisch waardevolle gebieden.

Behoud van cultuurhistorische waarden

De aanleg van nieuwe wegen en spoorlijnen brengt grote ruimtelijke veranderingen met zich mee. In sommige gevallen is het onvermijdelijk dat hierdoor cultuurhistorische waarden verloren gaan. Meestal zijn er echter wel mogelijkheden deze waarden in meer of mindere mate te behouden, mits zij vroegtijdig in de planvorming worden ingebracht. De Rijksdienst voor de Monumentenzorg ziet het dan ook als zijn taak om bij nieuwe infrastructuur projecten de cultuurhistorie onder de aandacht te brengen. In 2005 is dit bijvoorbeeld gebeurd voor de

Zuiderzeelijn, de geplande snelle railverbinding van Amsterdam naar Groningen. Ook heeft de Rijksdienst contact met het Steunpunt Routeontwerp, een rijksorganisatie die zich inzet voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de hoofdinfrastructuur en haar omgeving. De Rijksdienst onderstreept het belang van integrale planvorming, waarbij behalve de evidente infrastructurale en cultuurhistorische waarden bijvoorbeeld ook economische, ecologische en waterstaatkundige waarden worden meegewogen.

Ook voor nieuwe infrastructuur geldt dat er een belangrijke rol is weggelegd voor planvormers en ontwerpers. Zeker grote ingrepen in het landschap horen niet slechts gebaseerd te worden op een optelsom van eisen en randvoorwaarden, maar ook op een ontwerpvisie. De nieuwe infrastructuur van vandaag is immers de historische infrastructuur van de toekomst.

ROL VAN DE RIJKSDIENST

De Rijksdienst voor de Monumentenzorg streeft naar een zorgvuldige omgang met historische infrastructuur, als onderdeel van het cultuurlandschap. Dit wordt vooral bereikt door het vergaren en uitdragen van kennis, een actieve opstelling in de processen waarin ruimtelijke plannen en ontwerpen worden gemaakt en door samenwerking met andere instanties die werkzaam zijn op het gebied van historische geografie, infrastructuur en ontwerp.

Kennis vergaren en uitdragen

De Rijksdienst behartigt de belangen van historische infrastructuur en water door onderzoek te verrichten ten behoeve van aanwijzing als beschermd rijksmonument, door deel te nemen aan diverse infrastructurale projecten van derden en door zorg te dragen voor de opbouw van een kennisnetwerk. Voorbeelden hiervan zijn een studie naar de cultuurhistorische kenmerken van de Afsluitdijk en het begeleiden van studentenprojecten op het gebied van infrastructuur en water. Ook het voorbeeldenboek *Blauwe tradities* en het symposium *Cultuurhistorie en water* in 2004, waarvan wij medeorganisator waren, kunnen hier worden genoemd.

Deelname aan planprocessen

De Rijksdienst brengt via inspraak en advisering de cultuurwaarden van historisch waardevolle infrastructuur in planprocessen in. Enkele voorbeelden zijn de deelname aan dijkverzwaringcommissies en het project Ruimte voor de Rivier. Ook is de Rijksdienst medeorganisator van een aantal cultuurhistorische ontwerp ateliers bij Rijkswaterstaat en de waterschappen, waarbij 'Behoud door ontwikkeling' in de praktijk wordt gebracht.

Samenwerking

De Rijksdienst zoekt de samenwerking met andere instanties op het gebied van historische infrastructuur. Een aantal provincies beschikt over cultuurhistorische-waardenkaarten, waarvan ook infrastructurale elementen deel uitmaken. Waterschappen inventariseren de cultuurhistorische waarden in hun beheersgebied of stellen richtlijnen op om te garanderen dat cultuurhistorie wordt meegenomen in de besluitvorming.

Historische infrastructuur kan worden opgenomen als aandachtspunt in beleidsplannen en samenwerkingsovereenkomsten van de Rijksdienst met bijvoorbeeld de Dienst Landelijk Gebied en Staatsbosbeheer.

DE TOEKOMST

De netwerken van verkeer en water nemen een prominente plaats in de ministeriële *Nota Ruimte* uit 2004 in en waren in 2003 en 2005 eveneens het onderwerp van de twee Internationale Architectuurbiënnales in Rotterdam. De relevantie van het onderwerp wordt ook aangetoond door het feit dat er naast de Rijksbouwmeester, de Rijksadviseur voor het Landschap en de Rijksadviseur voor Cultureel Erfgoed in 2004 ook een Rijksadviseur voor de Infrastructuur benoemd is.



Viaduct Klimmen-Voerendaal uit 1914 is onderdeel van de spoorlijn Heerlen-Schin op Geul. De gebruikte techniek, met drie overspanningen met zogenaamde staande korfbogen, was vrijwel zeker nooit eerder in Nederland toegepast



De verkeersbrug over de Noord bij Alblasserdam uit 1939 (foto Gert Jan Luijendijk)



Tijdens de dijkverzwarringsmaatregelen vanaf 1995 heeft de Rijksdienst zich ingezet voor het behoud van karakteristieke dijkprofielen



De Oosterscheldekering uit 1986 tussen Schouwen-Duiveland en Noord-Beveland, staat internationaal bekend als symbool van de strijd van de Nederlanders tegen het water, en is een voorbeeld van cultuurhistorie van de toekomst

NUTTIGE ADRESSEN

Centrum voor Industrieel en Mobiel Erfgoed (CIME)

Pelikaanweg 50, 8218 PG Lelystad
0320 • 29 23 15, fax 0320 • 29 23 01
info@cime.nl, www.cime.nl

Kennisinfrastructuur Cultuurhistorie (KICH)

Postbus 1600, 3800 BP Amersfoort
030 • 69 83 456, fax 030 • 69 16 189 (RDMZ)
info@kich.nl, www.kich.nl

Nederlandse Bruggen Stichting

Postbus 24018, 2490 AA Den Haag
070 • 33 78 525
nbs@dhz.rws.minvenw.nl,
www.bruggenstichting.nl

Nederlandse Gemalen Stichting

Sem Dresdenlaan 33, 2132 KR Hoofddorp
023 • 56 57 743
ngsngs@planet.nl, www.gemalen.nl

Projectbureau Belvedere

Postbus 389, 3500 AJ Utrecht
030 • 23 05 010, fax 030 • 23 80 915
info@belvedere.nu, www.belvedere.nu

Rijkswaterstaat

Postbus 20906, 2500 EX Den Haag
070 • 35 18 080, fax 070 • 35 18 335
www.rijkswaterstaat.nl

Unie van Waterschappen

Postbus 93218, 2509 AE Den Haag
070 • 35 19 751, fax 070 • 35 44 642
info@uwv.nl, www.uwv.nl

Hieruit zouden we kunnen opmaken dat het de goede kant opgaat met de instandhouding van de historische infrastructurele netwerken in Nederland. Toch lijkt deze conclusie te voorbarig. De aandacht lijkt vooral gevestigd te zijn op nieuwe infrastructuur en niet zozeer op het rijke scala aan infrastructurele elementen uit het verleden. Beide zijn echter van belang. Nieuwe infrastructurele werken hebben een grote invloed op de inrichting van ons land en op het erfgoed, en vormen bovendien het erfgoed van de toekomst. Het veiligstellen van historische infrastructuur staat echter nog te veel op de achtergrond. Ten gevolge van schaalvergroting in de landbouw, aanleg van nieuwbouwwijken en natuurgebieden én vanwege de in deze brochure genoemde specifieke complicaties met betrekking tot lijnvormig erfgoed verdwijnen belangrijke delen van het infrastructurele netwerk helaas in hoog tempo.

Hierboven is uiteengezet hoe de infrastructurele netwerken de dragers van de ontwikkeling van ons landschap zijn. De Rijksdienst voor de Monumentenzorg zet zich in om de historische infrastructuur ook in de toekomst de drager te laten zijn van een gebiedsgerichte monumentenzorg op basis van het principe 'Behoud door ontwikkeling'.

INFORMATIE

Voor informatie en advies over dit onderwerp kunt u contact opnemen met de Rijksdienst voor de Monumentenzorg: L. van de Goor, 030 • 69 83 333, l.vandegoor@monumentenzorg.nl

LITERATUUR

- Baas, H.G. & Albers, L.H. (2001). *Ontgonnen verleden: inzoomen op de historisch-geografische ontwikkeling van het Nederlandse landschap*, Den Haag.
- *Blauwe tradities: inspiratieboek water en cultuurhistorie* (2004). Projectbureau Belvedere, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Rijkswaterstaat/RIZA, Utrecht.
- Bosch, A., & Ham, W. van der (1998). *Twee eeuwen Rijkswaterstaat 1798-1998*, Zaltbommel.
- Dijksterhuis, R. (1984). *Spoorwegtracering en stedenbouw in Nederland*, Delft.
- Horsten, F.H. (1992). *Historische wegeatlas van Nederland 16e tot 19e eeuw*, Amsterdam.
- *Nota Belvedere: beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting* (1999). Ministeries van OCW, LNV, VROM en VenW, Den Haag.
- *Nota Ruimte: ruimte voor ontwikkeling* (2004). Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ, Den Haag.
- Oosterhoff, J. (red.) (z.j.). *Bruggen in Nederland 1800-1940: vaste bruggen van ijzer en staal*, Nederlandse Bruggen Stichting, Zeist.
- Strootman, B. (1990). *Oude rijkswegen: ontstaan, oorspronkelijk en huidig beeld van oude rijkswegen in Nederland*, directie Bos- en Landschapsbouw Ministerie van LNV, Den Haag.
- Ven, G.P. van de (2003). *Leefbaar laagland: geschiedenis van de waterbeheersing en landaanwinning in Nederland*, Utrecht.

RIJKSDIENST VOOR DE MONUMENTENZORG

Broederplein 41 • 3703 CD Zeist

Postbus 1001 • 3700 BA Zeist

☎ | 030 • 69 83 211

☎ | 030 • 69 83 456 *InfoDesk*

☎ | 030 • 69 16 189

🌐 | www.monumentenzorg.nl

🌐 | www.monumenten.nl

@ | info@monumentenzorg.nl

RDMZ info Architectuur en stedenbouw nr. 7, april 2006

Redactie Frank Buchner, Jean-Paul Corten, Gerhard Glas, Frans Jan Jansen, Erik Kleijn, Gert Jan Luijendijk, Peter Nijhof, Lammert Prins, Dirk Snoodijk en Mattheé Sypkens Smit
Tekst Lonneke van de Goor Foto's Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tenzij anders vermeld
Vormgeving B@seline, Utrecht Druk Hoontetijl, Utrecht
Voor bestelling van meerdere exemplaren: InfoDesk 030 • 69 83 456.
Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend. ISSN 1566-7057