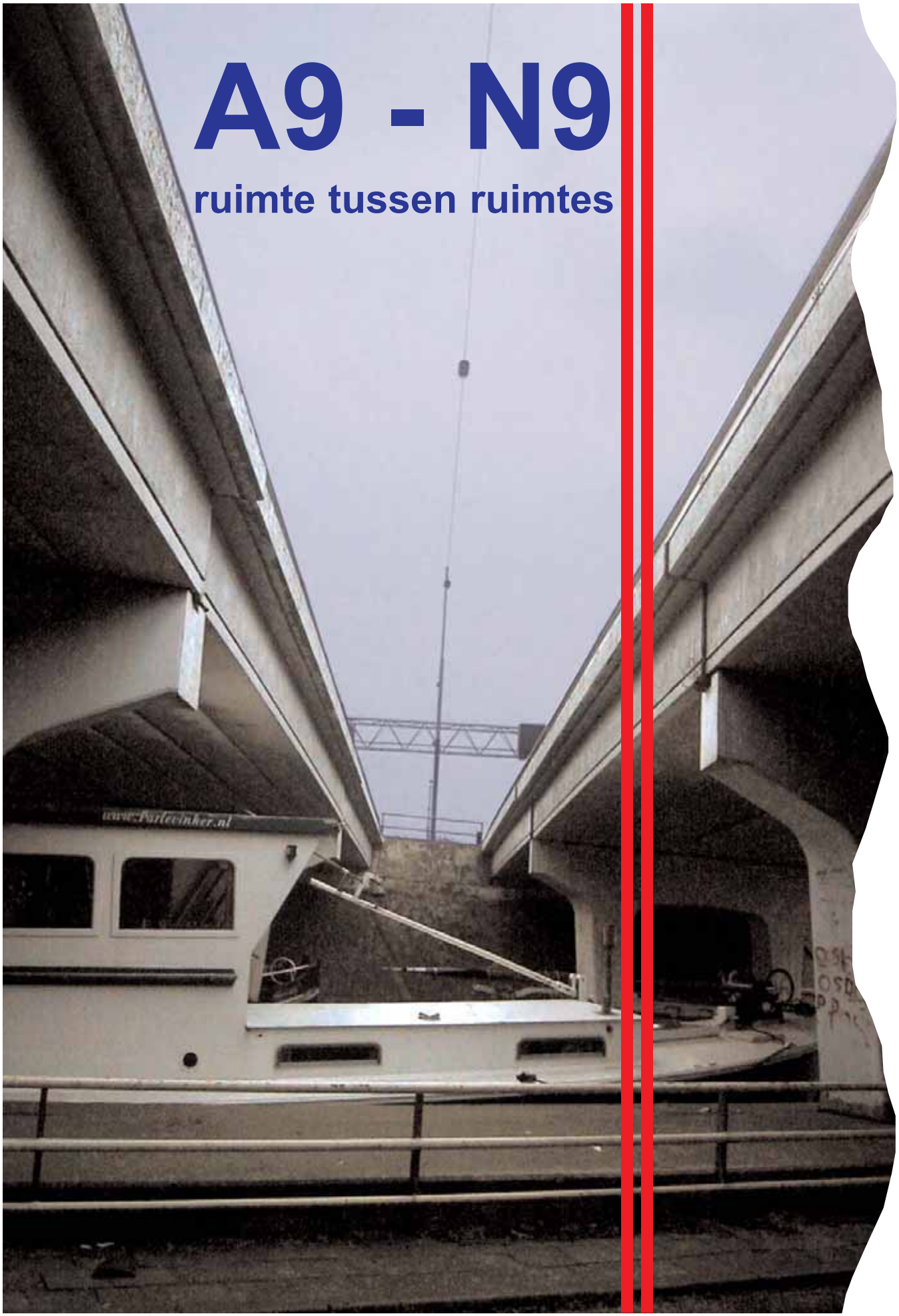
A9 - N9

ruimte tussen ruimtes



A9 - N9 ruimte tussen ruimtes

Inhoud:

- de inleiding 4
- het onderzoek 6
- de terminologie 10
- de reis 12
- de polders 80
- de weg als ruimte 90
- de pilotprojecten 94
- conclusies & aanbevelingen 114

Bijlagen:

- het overzicht
- de bronnen

Jan Samsom & Nanon Soeters
www.jan-samsom.nl www.i-orlando.nl

de inleiding

Nederland heeft een grote traditie op het gebied van planologie. Niet echt verwonderlijk voor één van de dichtst bevolkte gebieden van de wereld met een grote mate van bedrijvigheid en mobiliteit. De nota's en verordeningen die sinds jaar en dag het licht zien, geven richting aan het gebruik van het land. Veelal gedacht vanuit economische principes worden de vierkante meters grond gecategoriseerd en zo intensief benut. Dit geldt zowel voor de stedelijke als voor de meer landelijke context.
De complexiteit van het ruimtegebruik neemt nog steeds toe en stelt daarmee nieuwe eisen aan de planologie. Zo is er tegenwoordig binnen de planologie veel aandacht voor onder meer recreatieve en ecologische factoren.

Een aantal zaken blijft bij planologie evenwel onderbelicht, of werkt beperkend:
- culturele factoren spelen over het algemeen een zeer geringe rol;
- door strikte regelgeving werkt planologie vaak beteugelend: de strakke kaders staan creatieve ideevorming in de weg en werken als zodanig niet stimulerend;
- de veelheid aan verordeningen maken flexibel ruimtegebruik buiten regelgeving om onmogelijk;
- eigendomsverhoudingen, ook -of misschien zelfs wel juist- binnen de overheid, staan nieuwe ontwikkelingen en mogelijkheden in de weg.

Bovengenoemde zaken gelden voor stedenbouwkundige en landschappelijke planning in het algemeen, maar ook zeker voor zogenaamde 'restruimtes' of 'tussenruimtes', die min of meer per ongeluk het gevolg zijn van deze planning. Een vreemde dualiteit doet zich voor bij deze restruimtes: ze lijken zich te onttrekken aan de gebruikelijke kaders van planning, maar zijn wel degelijk het gevolg van die planning. Ook zijn ze vaak weer aanleiding voor planning. Ongeplande planning? Niets in Nederland is ongepland, het gaat dus waarschijnlijk om de mate waarin iets gepland is. Zijn restruimtes het gevolg van overplanning? Zijn het gebieden tussen twee plannen in? Het is dit spanningsveld dat ons fascineert en dat wij verder hebben willen onderzoeken om te achterhalen welke rol culturele planologie hier kan spelen. Wij hebben hiervoor 'restruimtes' langs de A9 - N9 en de N302 als uitgangspunt genomen.

Gekoppeld aan het beleid dat de Provincie Noord-Holland ontwikkeld heeft voor het stimuleren van cultureel planologische projecten door derden is er een projectenbudget vastgesteld. Uit dit budget heeft de provincie besloten de eerste fase van dit onderzoek te financieren.
Voorliggend rapport is een verslag van dit onderzoek. Het is de afsluiting van de eerste fase, die tegelijkertijd een scharnier vormt naar de tweede fase. De analyse van theoretische informatie en de praktische inventarisatie leidt naar opdrachtformuleringen voor een aantal specifieke restruimtes. Het verstrekken van studieopdrachten hiervoor, in overleg met de eigenaren van de gebieden, vormt fase twee. Om deze fase van de grond te krijgen, zullen opnieuw fondsen moeten worden geworven.
Daarnaast zijn in het proces van het onderzoek in het klein de problemen naar voren gekomen waarmee de culturele planologie in het algemeen worstelt. Ook hiervan doen wij verslag, om daarmee aanbevelingen te doen waar andere actoren in processen rondom culturele planologie mogelijk profijt van kunnen hebben.

het onderzoek

KADER

De provincie Noord-Holland ziet culturele planologie als een aanpak van ruimtelijke inrichting die sectoren en disciplines overschrijdt. Maarten van Wesemael, de coördinator culturele planologie van de provincie, omschrijft deze aanpak als volgt: 'In deze waarde gerichte benadering wordt samengewerkt op basis van gedeelde probleemidentificatie, gezamenlijk benoemde kwaliteiten en in overleg ontwikkelde uitgangspunten en randvoorwaarden'. Culturele planologie zorgt daarbij voor 'de invloed van cultuur op ruimtelijke inrichting door een waarde gerichte benadering en richting gevende invloed van culturele actoren (stedenbouwers, landschappers, kunstenaars) en culturele factoren (bebouwde en landschappelijke monumenten, streekverhalen, enz.) bij het benoemen van gedeelde waarden en het vaststellen van uitgangspunten en randvoorwaarden. Deze culturele invloed is essentieel voor de continuering van de identiteit en karakteristieken van een gebied bij ruimtelijke inrichting'.

Sinds de provincie Noord-Holland een actief beleid voert op het gebied van culturele planologie, is een twintigtal gemeentes met deze brede planologische visie en dito werkwijze in aanraking gekomen. Niet alle projecten in dit kader zijn geslaagd; enkele zijn niet uitgevoerd. Uit de publicatie van de provincie waarin deze projecten worden beschreven, en waaruit we Maarten van Wesemael geciteerd hebben, blijkt echter wel dat er een zaadje gezaaid is. En dat er een redelijk vruchtbare voedingsbodem hiervoor is in Noord-Holland.
Culturele planologie is echter nog lang geen instrument waarnaar opdrachtgevers automatisch grijpen. De projecten vinden vaak plaats in gebieden waar veranderingen op stapel staan. Een analyserende blik op bestaande inrichting is er vaak niet.
Onze fascinatie door de mogelijkheden van de culturele planologie in combinatie met onze interesse voor het opeens opduikende verschijnsel 'restruimte' en onze capaciteiten om 'uit te zoomen' en zodoende over gemeente- en plangrenzen heen te kunnen kijken, liggen ten grondslag aan ons onderzoeksvoorstel.

PLAN

De eerste fase bestond uit het inventariseren van de route A9 - N9 en restruimtes door middel van een rondreis, het verzamelen van documentatie en het in kaart brengen van eigendomsverhoudingen, (toekomst)plannen en specifieke regelgeving voor de geïnventariseerde gebieden.
Plan was ook om het nieuwe traject van de N302 te onderzoeken. Zoals dat nu eenmaal gaat bij gebieden in ontwikkeling, bleek de planning van dit traject uiteindelijk niet binnen het tijdskader van dit onderzoek te passen.
De vraagstelling heeft zich echter dusdanig verbreed tijdens het onderzoeksproces dat het project er ondanks deze beperking in het werkveld niet onder geleden heeft naar onze mening. De mogelijkheid kan zich voordoen dat opgedane kennis vanuit het onderzoek bij de A9-N9 toepasbaar wordt bij de totstandkoming van de reconstructie van de N302 en hier mogelijk extra aanleiding is voor gerichte vervolgopdrachten. De eerste verkennende gesprekken in dit kader zijn, in aanwezigheid van Maarten van Wesemael, al gevoerd.

Het onderzoek in de eerste fase heeft als doelstelling:
- inventarisatie van restruimtes en inzicht krijgen in de karakters en potenties van deze ruimtes;
- onderzoeken wat het loslaten van functiedenken in deze betekent en wat de alternatieven zijn;
- openingen creëren om te onderzoeken wat verbeelding vermag in de planologische processen rondom restruimtes.

Om bij voorbaat het gebied verder af te bakenen, hebben we op papier een onderscheid gemaakt tussen restruimtes die hun functie verloren hebben, zoals bijvoorbeeld oude bedrijventerreinen, en restruimtes die geen of een enkelvoudige functie hebben. Hierbij dachten wij aan bijvoorbeeld zones voor geluidsmaatregelen, maar ook allerlei andersoortige stukjes niemandsland langs autowegen. Wat zijn hier de mogelijkheden voor culturele planologie en welke transdisciplinaire werkverbanden kunnen zinvol zijn?

Toen het onderzoek eenmaal gestart was, bleek er een behoorlijke begripsverwarring te zijn. De begrippen 'restruimtes' en 'tussenruimtes' worden door elkaar gebruikt, maar onduidelijk was of ze met elkaar samenvielen. Daarnaast was de variatie in restruimtes groter dan wij aanvankelijk schetsten. De hoeveelheid 'niemandsland' hebben we daarbij overschat: er zijn weinig plekken die als zodanig te kwalificeren zijn. Vanwege de begripsverwarring starten we dit onderzoeksverslag met een definiëring van de begrippen zoals wij die hebben gehanteerd.

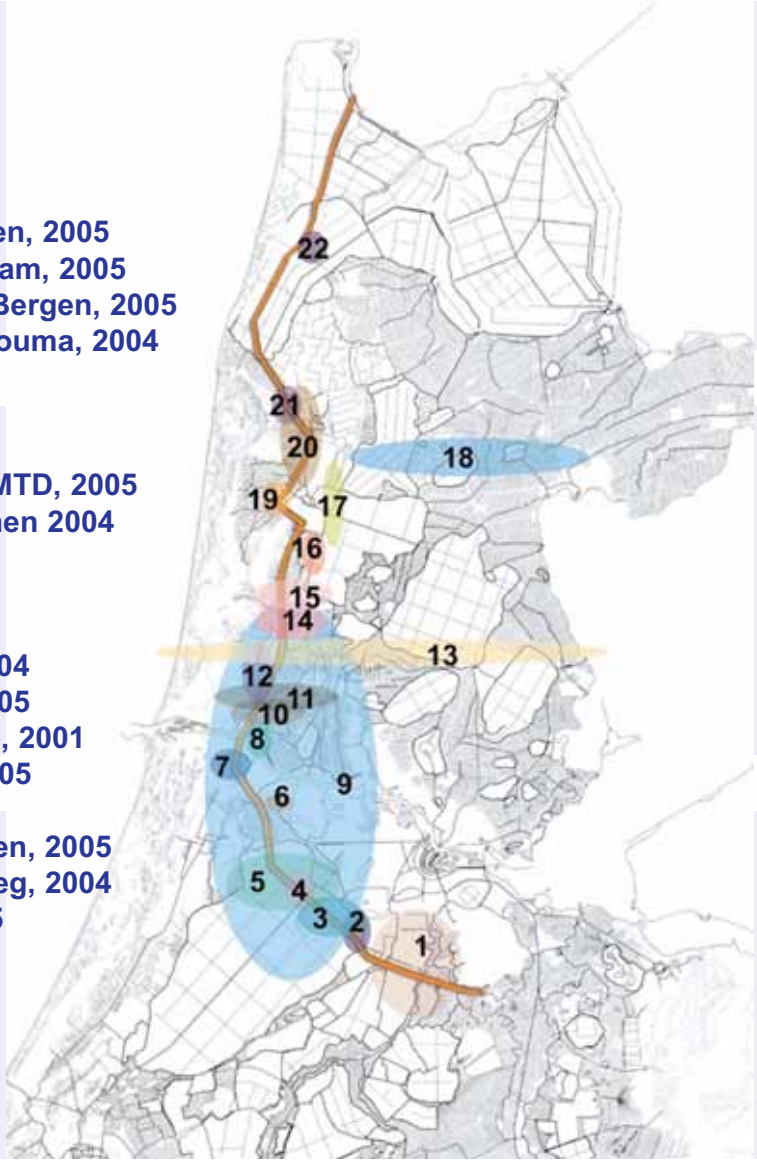
Proces

We zijn het onderzoek gestart door aan de ene kant zoveel mogelijk literatuur te verzamelen; aan de andere kant door een analyse van stafkaarten van de te onderzoeken gebieden. De hoeveelheid literatuur was enorm. We hebben ons dan ook in dit onderzoek beperkt tot de meest relevante informatie. De eerste analyse aan de hand van de kaart leverde iets meer dan 40 gebieden op met een min of meer eigen karakter, die voor nader onderzoek de moeite waard leken.
We verkeerden in de veronderstelling dat de kaarten een goede indicatie zouden kunnen geven van potentiële restruimtes. Dit bleek niet altijd het geval te zijn. De immer voortschrijdende planontwikkeling was op sommige groene of grijze vlekken op de kaart al tot uitvoering gekomen. Aan de andere kant kon een ruimte die niet veel breder oogde dan een groenstrook een alternatieve woon- en werkgemeenschap herbergen. De analyse ter plekke was dus van wezenlijk belang. Een expeditie gewapend met foto- en videocamera en notitieblok verspreid over meerdere dagen was de volgende stap en leverde zelfs nieuwe interessante ruimtes op. Het afrijden van de snelweg was daarbij niet voldoende om een goed beeld te krijgen: het was zeker zo belangrijk om vanaf het omringende landschap te snelweg zo dicht mogelijk te benaderen. Het eerste gedeelte van het onderzoek bestaat uit het verslag van onze bevindingen.

Gaandeweg de reis bleek dat de punten waarop wij de restruimtes analyseerden nader gespecificeerd moesten worden. Specificatie maakte het bovendien mogelijk de ruimtes analytisch met elkaar te vergelijken en informatie bondig te rangschikken. De ruimtes zijn geanalyseerd op:
- wegkarakteristiek: functie van de weg bijvoorbeeld afslag, verkeersplein, 2 x 3 rijstroken, 2 x 2 rijstroken, afrit;
- landschapskarakteristiek: bij overwegend groene gebieden een indicatie van het soort groen, bijvoorbeeld weidegrond, bos, water, groen in overhoek;
- cultuurkarakteristiek: bij gebieden die duidelijk door mensenhanden gevormd zijn een indicatie van de vorm, bijvoorbeeld geluidsscherm, gronddepot, cultuurmonument, bedrijventerrein.
- ruimtegebruik: de functie van het gebied bijvoorbeeld wonen, recreatie, agrarisch gebruik, werken;
- plannen: planvorming voor het gebied (voor zover door ons achterhaald kon worden);
- aandachtspunten: bijzondere karakteristieken of specifieke invalshoeken waarmee rekening gehouden moet worden in een eventueel vervolgtraject; openbare informatie bijvoorbeeld via een website over de locatie en de plannen daarvoo;.
- observaties: oordeel over het geheel van karakteristieken uitmondend in een oordeel over geschiktheid van het gebied voor het tweede deel van het onderzoek;
- vervolg: oordeel over de geschiktheid van de ruimte als onderzoeksgebied in fase 2.

Actuele plannen rond traject A9 - N9.

22 Tracébesluit N9 - bypass De Stolpen, 2005
21 Tracébesluit N9 - bypass Schoorldam, 2005
20 Kwaliteitsplan, oostelijke polders Bergen, 2005
19.Sportcomplex de Meent, Sander Douma, 2004
18. Westfrisiaweg - N302, 2005
17. Herprofilering N242, 2005
16. Plannen Boekelermeer, 2004-2005
15. Ruimtelijk plan Heiloo / Limmen, MTD, 2005
14. Wonen in het groen Heiloo / Limmen 2004
13. Van kust tot kust
12. Oerij, voorbij het verleden, 2004
11. Van Y tot Z, 2003
10. Groengebied De Buitenlanden, 2004
9. Landschapsplan A9 Kees Hund, 2005
8. Wijkermeerpolder inrichtingsstudie, 2001
7. Ontwikkelingsvisie Velsen 2015, 2005
6. Houtrakpolder / Groeneschip, 2005
5. Groene Carré Haarlemmermeergroen, 2005
4. Knooppunt Raasdorp - Westrandweg, 2004
3. Omlegging A9 Badhoevedorp, 2005
2. Golfbaan Nieuwe Meer, 2005
1. Groene As, 2005



Een negatief oordeel kan gebaseerd zijn op een definitief ruimtegebruik, een gebrek aan interessante aanknopingspunten maar bijvoorbeeld ook op planvorming die al voor het gebied in ontwikkeling is waarop niet meer -of nog niet- ingehaakt kan worden.
De reis is in schema terug te vinden in de bijlage ‘het overzicht’.

Een belangrijk onderdeel van het onderzoek was het in kaart brengen van eigendomsverhoudingen in het licht van mogelijk opdrachtgeverschap voor de tweede fase van het project. Dit bleek niet gemakkelijk te zijn. Allereerst zijn eigendomsverhoudingen vaak gecompliceerd. Ten tweede vereist het achterhalen van deze informatie zonder dat je een klinkende organisatienaam kunt laten horen zoveel tijd, dat wij besloten onze uren in deze fase beter te kunnen besteden aan inhoudelijk onderzoek. Op de eigendomsverhoudingen gaan wij dus slechts globaal in bij de naar onze mening voor de tweede fase interessante restruimtes.

Ook het achterhalen van de plannen voor de aan de A9 - N9 grenzende gebieden was niet altijd even gemakkelijk. Daar waar wij keken naar de weg als lijn, blijken de aanliggende gemeentes meer in punten op die lijn te denken, namelijk het gebied binnen hun grenzen. Een organisatie als Rijkswaterstaat kijkt natuurlijk wel naar grotere gebieden. Zo ontdekten we aan het einde van de praktische inventarisatie van de restruimtes dat zij bezig waren een landschapsvisie te laten ontwikkelen voor de A9.
De beleving van het landschap vanaf de snelweg staat hierin centraal. De conclusies uit het onderzoek vallen voor een groot deel samen met onze bevindingen, met dat verschil dat wij niet alleen naar het landschap hebben gekeken, maar ook naar culturele aspecten en de beleving en identiteit van de weg zelf. Het ontbreken van een culturele component in het landschappelijk onderzoek van Rijkswaterstaat is een teken dat culturele planologie nog niet tot de dagelijkse praktijk van één van 's lands grootste opdrachtgevers behoort. Hadden wij vooraf van dit onderzoek geweten, dan hadden we beter op elkaar kunnen aansluiten. Voor het eventuele vervolg van het onderzoek van Rijkswaterstaat dat zich richt op de N9 zou dit wel mogelijk zijn.

Gaandeweg het proces van het verkennen van de ruimtes langs de A9 - N9 kwam ook de weg zelf in beeld. Een ruimte met wisselende intensiteit in gebruik en met een identiteit die niet altijd zo duidelijk te herkennen was. Voor wat betreft het eenzijdige ruimtegebruik is de weg misschien te typeren als restruimte. In elk geval is het een ruimte, die op zichzelf de moeite van een analyse waard is. Aan de ene kant heeft de weg immers invloed op het gebruik van de aanpalende ruimtes, waaronder de restruimtes. Aan de andere kant beïnvloeden de ruimtes zelf de beleving van de weg. Dit voortschrijdende inzicht hebben we dan ook in het onderzoek opgenomen.

Uit de ervaringen die wij hebben opgedaan in het proces alleen al valt een aantal conclusies te trekken, waarmee rekening gehouden moet worden bij het opzetten van cultureel planologische processen. Wij hebben geobserveerd dat in de gebieden die interessant zijn voor culturele planologie een groot aantal actoren actief is, elk op hun eigen vakgebied. Zij zitten in processen die voor anderen niet altijd zichtbaar zijn. Ze zijn vaak niet op de hoogte van de planvorming van andere actoren. Zelfs binnen één en dezelfde organi- satie blijken mensen niet altijd van aan elkaar grenzende of deels overlappende plangebieden op de hoogte te zijn. Ze hebben vaak geen notie van kunst en de rol die kunst en kunstenaars in dit soort projecten zouden kunnen spelen.
Pilotprojecten met goede kunstenaars en ruimte voor de opdrachtgevers om hierin te leren en te groeien zijn dan ook hard nodig naar onze mening. Hopelijk kunnen de in dit onderzoek voorgestelde pilotprojecten in dit proces een rol vervullen.

de terminologie

Het boek 'Tussenland', een gezamenlijke uitgave van NAi-uitgevers en het Ruimtelijk Planbureau, leek bij formulering van het projectvoorstel voldoende kader te bieden voor het begrip 'tussenruimte'. Als synoniem hiervoor hanteerden wij ook het begrip 'restruimte'. Bij de allereerste inventarisatie bleek echter al dat het begrippenkader te beperkt was voor wat ons voor ogen stond én voor wat wij aantroffen. Met het boek als uitgangspunt komen wij in deze paragraaf tot een uitgebreidere definitie van de begrippen, die voor ons een werkbare terminologie vormden.

'Tussenland is op te vatten als een informele structuur die parallel aan formele ruimtelijke ingrepen ontstaat' (p. 9), zo luidt de korte definitie. Het gaat daarbij om gebieden die niet als 'stad' of als 'land' te beschrijven zijn: "(...) onbestemde gebieden, met een combinatie van woningen en bedrijfspanden, klein- en grootschalige bedrijvigheid, oud en nieuw gebruik".
Als voorwaarden voor het ontstaan van tussenland worden gezien:
- economische transformatie, die de mogelijkheid biedt aan belanghebbenden om zelf het gebruik en de inrichting van de ruimte in te vullen;
- infrastructurele veranderingen, die invloed hebben op (het gebruik van) de ontsluiting van een gebied of op de soorten verkeersstromen die er langs komen;
- complexe eigendomsverhoudingen;
- nieuwe ruimte binnen bestaande structuren door onderhandelingen tussen eigenaars en gebruikers (p. 7-8).

In 'Tussenland' worden verschillende soorten tussenland onderscheiden, die echter niet nader benoemd worden. Het theoretische onderscheid in soorten "hangt samen met (veranderingen in) de economische en ruimtelijke structuur van een gebied, de druk op de ruimte en de rol van de verschillende spelers in de ruimtelijke ordening. Zo kan tussenland liggen op verspreide plekken, in de marges van grootschalige terreinen, of in en tussen lange linten. Tussenland kan een tijdelijk verschijnsel zijn, variërend van één seizoen tot een paar jaar, maar het kan zich ook langdurig manifesteren. Tot slot kan tussenland een marginale betekenis hebben maar ook een factor van belang zijn in de regionale economie"(p. 7).

Vanuit onze eigen ervaringen met ons onderzoeksgebied onderschrijven wij de gevarieerdheid in soorten tussenland. Juist daarom hebben wij behoefte aan een nadere begripsomschrijving. Het formuleren daarvan is minder simpel dan het lijkt. Soms is tussenland visueel herkenbaar, bijvoorbeeld in het geval van tijdelijk economisch gebruik zoals opslag. Dit tijdelijke gebruik kan echter behoorlijk lang duren. Wanneer houdt tussenruimte in de tijd op tussenruimte te zijn?

Soms is tussenland alleen als zodanig te kwalificeren op basis van kennis van de plannen. In het fysieke landschap is de transformatie van het gebied niet zichtbaar. Het gaat hierbij vooral om tussenruimte die zich juist kenmerkt door zijn groene karakter.

De beperkingen die er zijn voor het bouwen van bijvoorbeeld woningen grenzend aan de snelweg lijken er steeds meer voor te zorgen dat in de directe omgeving daarvan de groenopgave vervuld wordt. Deze 'tussenruimtes' kunnen meerdere functies krijgen, variërend van economisch groen -agrarisch, golfbaan- tot recreatiegebied en corridor voor de ecologische hoofdstructuur. Sommige zijn in hun huidige aanblik als 'niemandsland' te typeren; andere gebieden zijn voor het oog van de passant in gebruik als agrarisch gebied. Tijd in de zin van de termijn waarop de uitvoering van plannen zijn beslag gaat krijgen, lijkt hierin een belangrijker factor dan het huidige gebruik.

Daarnaast zijn er vormen van tussenland 'in enge zin': kleine gebieden die door infrastructurele ingrepen geen directe verbinding met hun omgeving meer hebben. Hier gaat het met name om overhoeken of groenstroken. Soms zijn er creatieve oplossingen bedacht om deze gebieden toch te gebruiken, bijvoorbeeld voor het bergen van water of het onderbrengen van een voorziening. Ook is er sprake van niet bedoeld gebruik van de ruimte, bijvoorbeeld als recreatieplek. Aan de andere kant is er soms sprake van niet meer dan een loze ruimte, zonder direct gebruik. Dat wil zeggen zonder direct menselijk gebruik: dieren onderkennen de waarde van deze ruimtes en laten zich niet hinderen door het voorbijrazende verkeer om in de tussenruimtes te rusten of te foerageren.

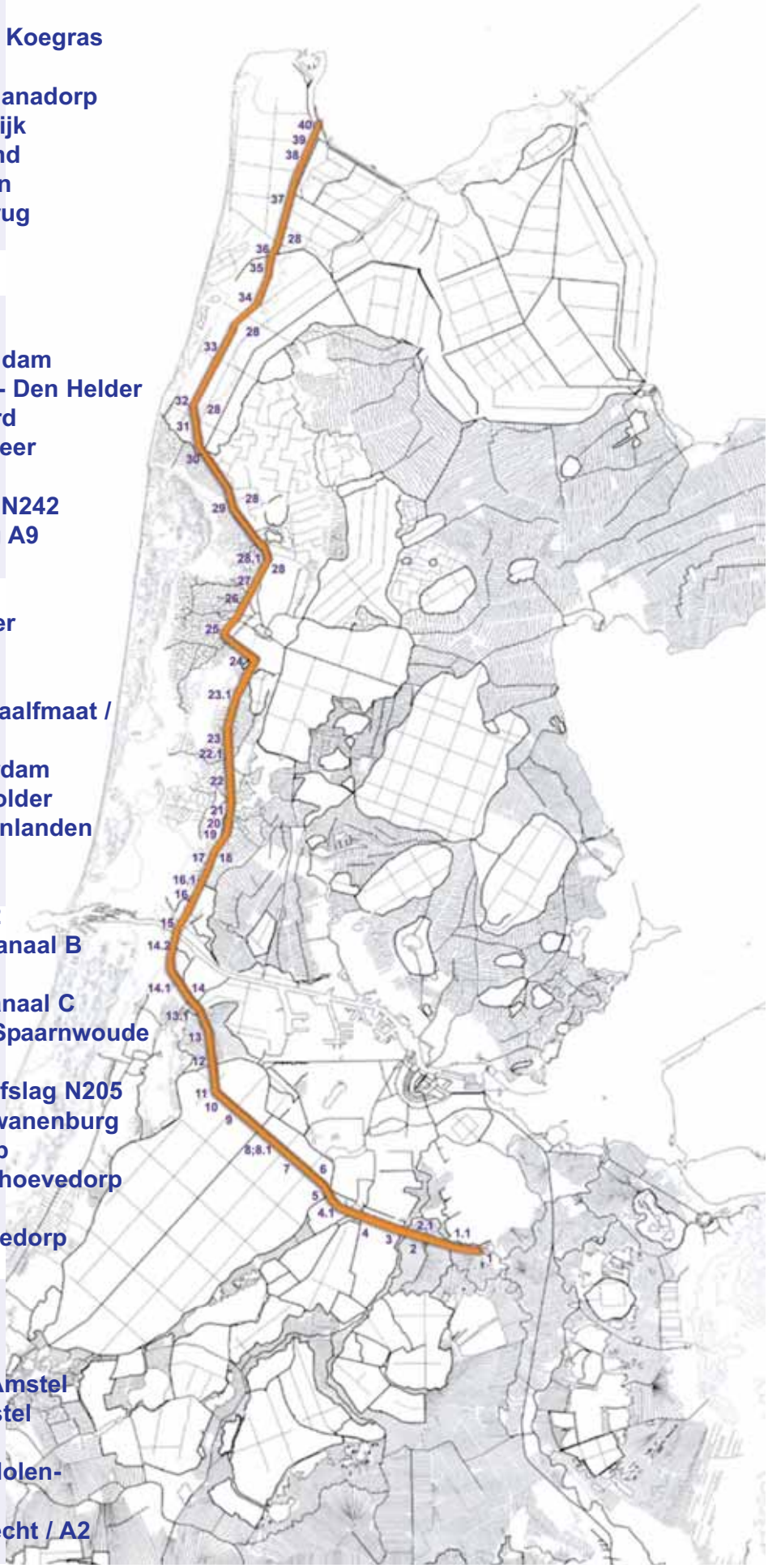
Een voor ons hanteerbaar begrippenkader is meer gebaseerd op aanblik van de ruimte in relatie tot de tijd dan op de (economische) functie van het gebied, zoals in 'Tussenland'. Hoewel er in de literatuur geen onderscheid gemaakt wordt tussen 'restruimte', 'tussenruimte' en 'tussenland' willen wij voor de helderheid van ons onderzoek de begrippen een eigen specifieke invulling geven:

Wij zien **tussenruimte** als een ruimte met een tijdelijke economische functie, ongeacht of die officieel of onofficieel is. De functie is het gevolg van planning in de directe omgeving en is tijdelijk. Het gebruik is beeldbepalend. Het is vaak een niet verwacht gebruik -wonen, opslag- waaraan vanwege de tijdelijkheid niet al te veel zorg besteed is. Onzichtbaar maar onontkoombaar is de planvorming die op dit gebied zal worden ontwikkeld.

Als **restruimte** typeren wij gebieden die door de infrastructuur zijn afgesneden van hun directe omgeving. De infrastructuur is hard en permanent en beperkt het ruimtegebruik van de restruimte, dat dan ook vaak als eenduidig te kenschetsen is.

Tussenland tenslotte noemen wij een gebied dat niet direct fysiek herkenbaar is als ruimte in een planologisch transformatieproces. Het heeft een eigen constante kwaliteit. Het is officieel in gebruik in een functie die past bij de ruimte. Deze functie is vaak een overblijfsel van historisch gebruik. Het gebied wordt als het ware ingehaald door planologische ontwikkelingen in de directe omgeving. Deze beïnvloeden ook het tussenland. De nieuwe functie van het tussenland zal echter weinig veranderen aan het uiterlijk van de ruimte.

40. De Kooij
39. Kruising Spoorlijn / Koegras
38. Blauwe Keet
37. Noorderhaven / Julianadorp
36. Kruising Zijperzeedijk
35. Aansluitingen ‘t Zand
34. Driehoek De Stolpen
33. Sint Maartensvlotbrug
32. Burgervlotbrug
31. Knik in N9 (2X)
30. Zijpersluis
29. Schoorldam
28.1. Alkmaar - Schoorldam
28. Profiel N9 Alkmaar - Den Helder
27. Afslag Bergen Noord
26. Omgeving Bergermeer
25. N9 rond Alkmaar
24. Driehoek Alkmaar / N242
23.1. Heiloo aantakking A9
23. Limmen
22.1. Akersloot
22. Zone Uitgeestermeer
21. Afrit Uitgeest
20. Afrit Heemskerk
19. Benzinestations Twaalfmaat / Akermaat
18. Stelling van Amsterdam
17. Geluidswal Broekpolder
16.1. Aagtendijk / Buitenlanden
16. Afrit Beverwijk
15. Wijkertunnel
14.2. Driehoek A9 - A22
14.1. Velserbroek / Zijkanaal B
14. Spaarnwoude
13.1. Spaarndam / Zijkanaal C
13. Haarlemmerliede / Spaarnwoude
12. Rottepolderplein
11. Rottepolderplein / afslag N205
10. Boesingheliede / Zwanenburg
9. Knooppunt Raasdorp
8.1. Omlegging A9 Badhoevedorp
8. Afrit Badhoevedorp
7. Knooppunt Badhoevedorp
6. Nieuwe Meer
5. Afrit Schiphol Oost
4.1. Amsterdamse Bos
4. Amstelveen
3. Afrit Ouderkerk a/d Amstel
2.1. Ouderkerk a/d Amstel
2. Ronde Hoep
1.1. Oudekerkerplas / Holendrechterpolder
1. Knooppunt Holendrecht / A2



de reis

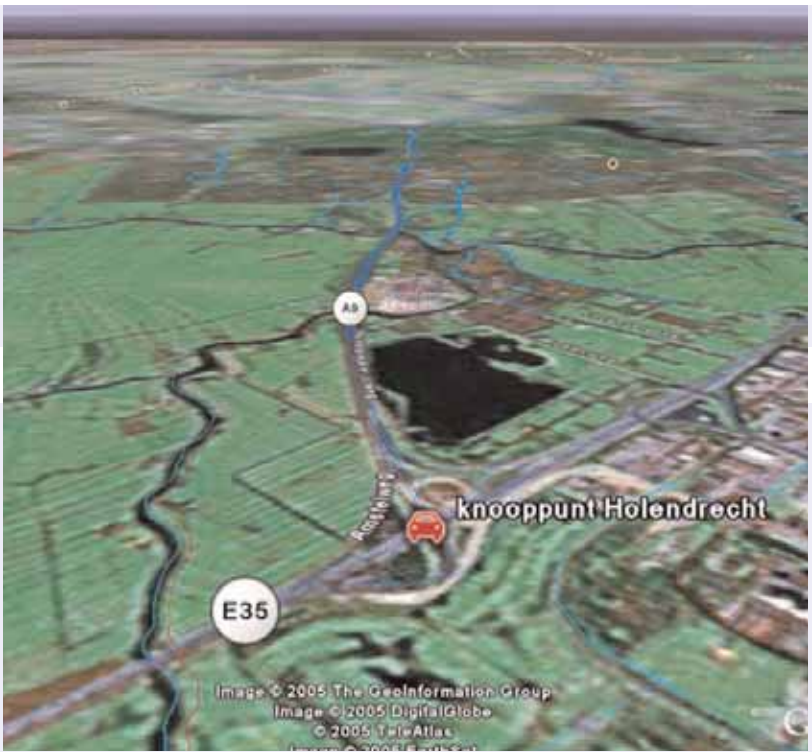
Van Holendrecht naar de Kooij

In dit hoofdstuk worden de A9 en de N9 beschreven alsof dit traject van zuid naar noord wordt gereden. De rit stopt op de verschillende plekken die vanuit de kaartanalyse, de plannen of de daadwerkelijke expedities interessant zijn gebleken om te beschrijven.
Per stop kijken we vanuit verschillende disciplines, vanuit de geschiedenis en vanuit de beleving naar het gebied. Waar beeldmateriaal een verduidelijkende werking kan hebben, is dit toegevoegd. We gaan globaal in op de karakteristieken van het landschap en het gebruik ervan. Daar waar plannen spelen, worden deze vermeld in woord en/ of beeld. De bevindingen zijn voor alle punten in de bijlage 'overzicht' schematisch samengevat.

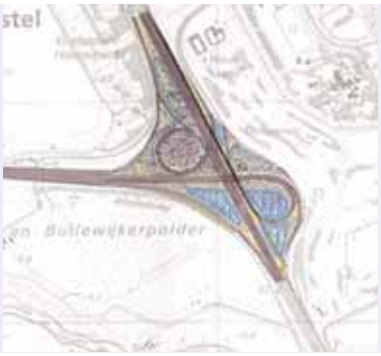
Om voor alle 40 onderscheiden deelgebieden een uitgebreide analyse te maken op het landschappelijk, (cultuur)historische en historisch planologische vlak en deze bovendien te vervatten in een uitgebreide beschrijving, gaat onze krachten (en tijd voor deze fase) te boven. Voor de gebieden die wij als pilot voor fase 2 willen voordragen, maken we wel een uitgebreidere analyse. Deze vormt immers het kader voor de te verstrekken opdrachten in fase 2.

0. Gaasperdammerweg.

Het stuk A9 tussen de A1 en de A2, ook wel bekend als de Gaasperdammerweg, hebben we niet in dit onderzoek betrokken. Het is een ruimte die visueel niet interessant is en die gevoelsmatig eerder lijkt te horen bij de agglomeratie van Amsterdam, dan bij de snelweg A9. De plannen voor het doortrekken van de A6 maken dit gedeelte van de A9 ondergeschikt daaraan. Het zou logisch zijn dit traject bij de planvorming van de A6 nader te beschouwen.


A9
knooppunt Holendrecht
E35
Image © 2005 The GeoInformation Group
Image © 2005 DigitalGlobe
© 2005 TeleAtlas

Amstelveen
Haarlem
Schiphol
AMC
Zuidoost
A9



(c) Aerophoto Schiphol

A9
Holendrechterpolder
Amstelweg

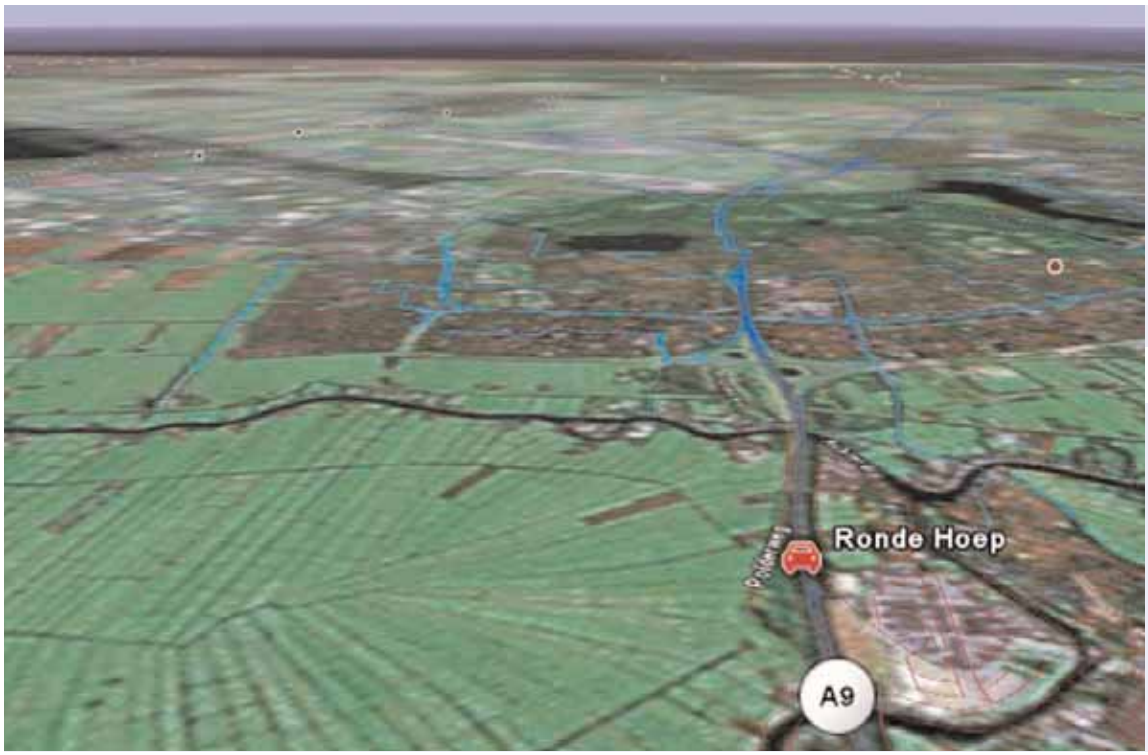
Ouderkerk a/d Amstel

1. Holendrecht

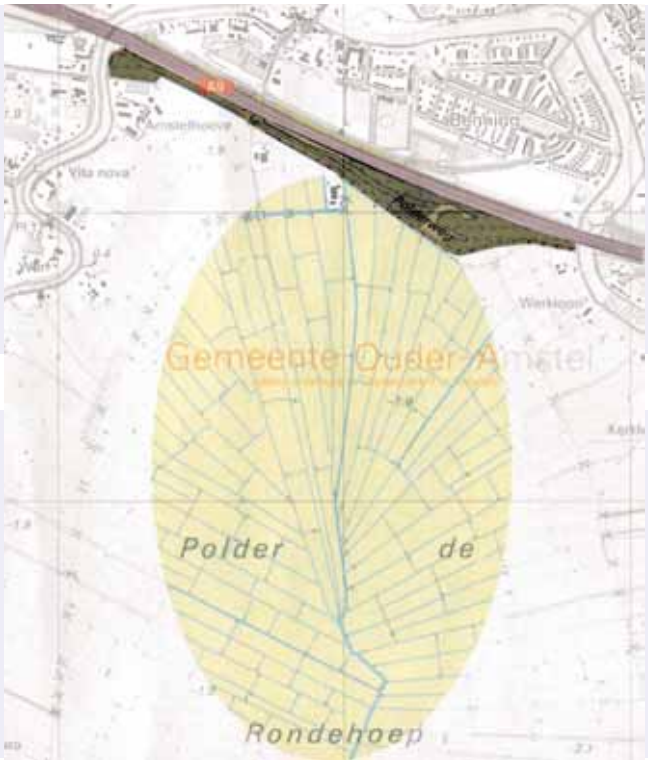
Bij Holendrecht ontstaat de A9 door een afsplitsing van de A2.
Knooppunt Holendrecht is een complex verkeersplein, dat ruim is opgezet. De overhoeken zijn verbijzonderd door middel van landschappelijke vormgeving. Het ontwerp is van Jacob Kalfsbeek en Henk Volkers. Binnen het ontwerp is sprake van het in elkaar grijpen van stedelijke en landschappelijke invloeden. Voor de automobilist wordt de scheiding ervaarbaar gemaakt door een aantal bijzondere landschappelijke ingrepen.
Het knooppunt is de eerste in een serie van vijf grote knooppunten op de route, die gelegen zijn tussen de A2 en Haarlem. Het is de enige die 'af' lijkt te zijn, in die zin dat er optimaal gebruik wordt gemaakt van de ruimte en aandacht besteed wordt aan de beleving van de plek zelf.

1.1. Ouderkerkerplas/ Holendrechterpolder

De A9 is hier op zijn breedst: zes rijstroken en de nodige invoegstroken door-klieven het landschap. De gebieden aan weerszijden van de weg vormden vroeger één geheel: de Holendrechterpolder. Deze wordt nu door de snelweg in tweeën gesneden. Bij het bepalen van het traject van de A9 is geen rekening gehouden met het verkavelingpatroon van de polder. Aan weers- zijden van de weg resten dus 'rafelranden' van de polder.
De Holendrechterpolder is de eerste van de serie polderlandschappen die het landschap grenzend aan de A9 en de N9 blijkt te kenmerken. Het gebied is in gebruik voor veeteelt.
Het gebied ten noorden van de snelweg, de Ouderkerkerplas, toont op de kaart zijn geschiedenis. Aan de vorm, die duidelijk verband houdt met het verkavelingspatroon van de polder, is af te lezen dat het een oud veenmeer is. De plas is opgedeeld in gebruikszones. Aan de kant van Ouderkerk zijn met name de recreatieve functies gesitueerd; aan de kant van de snelweg opvallend genoeg de meer natuurlijke zones. Hier zijn vanaf een kleine observatieplek een broedmuur voor vogels en groepen bijzondere eendensoorten te zien. Het geraas van de snelweg en het licht storen de vogels blijkbaar niet.
Het gebied ten zuiden van de weg is slecht ervaarbaar. Een laag geluidsscherm belemmert het zicht op de polder en haar structuur.
De snelweg verdeelt de polder op deze manier niet alleen fysiek in tweeën, maar brengt door haar aankleding ook nog eens twee verschillende sferen teweeg: die van een groene, recreatieve en die van een amorfe, landschappelijke atmosfeer in de vorm van weidegrond.

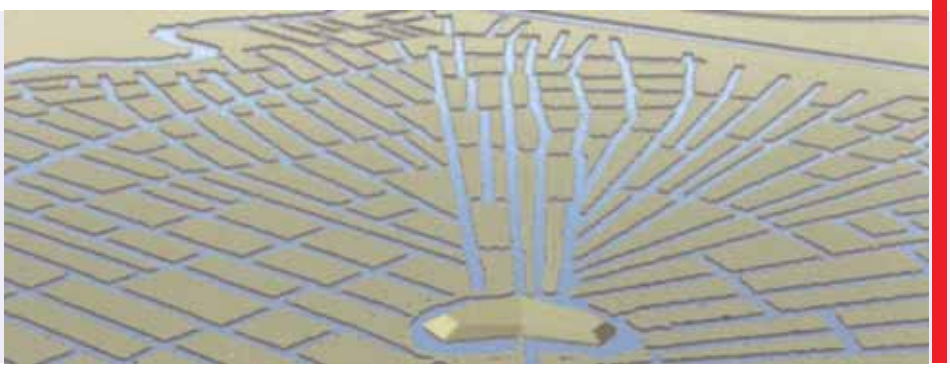

Ronde Hoep
A9

PARKEERWAL


Gemeente Ouder-Amstel
Polder de
Rondehoep

2. Ronde Hoep

Aan de Holendrechterpolder met haar lineaire verkavelingpatroon grenst polder de Ronde Hoep. Deze polder heeft een radiaal middeleeuws verkavelingpatroon binnen een ellipsvormige omdijking, de zogenaamde Hoep. Dit gebied van landschappelijk gezien monumentale waarde is van de weg af niet te ervaren. Het wordt aan het zicht onttrokken door non-descripte bossage. De polder raakt steeds meer ingeklemd tussen de oprukkende verstedelijking en de bijbehorende infrastructuur. Kunstenaar Paul de Kort ontwikkelde in het kader van het project 'Zangsporen in de Venen' een voorstel om de Hoep zichzelf te laten verdedigen tegen deze vijanden van de moderne tijd.
Ook voor kunstenaarscollectief G.A.N.G. was de polder een inspiratiebron, ditmaal in het kader van het project Amstelland. Aan de voet van de A9, in de non-descripte bossage, organiseerden zij in 2003 een 'Forest Show A9'. Naast onder andere wandelroutes, picknickplaatsen en een 'Biergarten' vormde een hoogwerker onderdeel van het programma. Deze laatste maakte het mogelijk om een beeld te krijgen van de bijzondere verkaveling van de polder. Deze is immers vanaf de snelweg niet waar te nemen.
Ook hier is weer een grote tegenstelling met de andere kant van de snelweg: achter een geluidsscherm bevindt zich een nieuwbouwwijk van Ouderkerk aan de Amstel. In feite was dit gebied oorspronkelijk onderdeel van de polder de Ronde Hoep, maar de A9 heeft het hiervan gescheiden.



A9
Ouderkerk a/d Amstel
Polderweg

A9
afslag Ouderkerk a/d Amstel
Kruitmolen
Image © 2005 The GeoInformation Group
Image © 2005 DigitalGlobe
© 2005 TeleAtlas

2.1. Ouderkerk aan de Amstel

Het geluidsscherm tegenover de Ronde Hoep fungeert als geluids- en zichtscherm voor een nieuwbouwwijk van Ouderkerk aan de Amstel.
Het scherm is versierd met twee scheve lantaarnpalen. Rondom de lantaarns zijn zonnecollectoren bevestigd. Zij vormen als het ware de bloemblaadjes, de lantaarn het hart van de bloem. Op het lager gelegen niveau van de woonwijk zijn de lantaarns verankerd.
De wijk is waarschijnlijk zo'n 15 tot 20 jaar oud. Pas in de wijk zelf wordt duidelijk hoe dicht ze tegen de snelweg aangebouwd is. Vanaf de snelweg krijgt de automobilist geen enkele indruk van de gemeenschap die zich pal achter het scherm bevindt; noch van het bollenveld dat door snelweg en wijk in een isolement lijkt te zijn geraakt.
Slechts op de kaart is te zien dat de A9 hier de Ronde Hoep doorsnijdt.
Het gebied van de nieuwbouwwijk, die door de Amstel en het riviertje de Bullewijk gescheiden wordt van de oude kern van Ouderkerk, vormde oorspronkelijk het noordelijke deel van de ellips van deze bijzondere polder.

3. Afslag Ouderkerk aan de Amstel

De afslag van de A9 naar Ouderkerk aan de Amstel is ruimtelijk en groen vormgegeven. De afslag vormt een onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. De twee overhoeken aan weerszijden van de snelweg zijn in gebruik als waterretentiegebied. Van deze plekken wordt door recreanten spontaan gebruik gemaakt om te vissen. Zij rijden met hun auto tot vlak aan het water. Het terrein is niet op recreatie ingericht.
De overhoeken zijn na Holendrecht de tweede in een reeks van overhoeken, die door hun ruimtelijkheid aanleiding kunnen geven na te denken over een meervoudig ruimtegebruik. In tegenstelling tot knooppunt Holendrecht laat de vormgeving op deze plek nog te wensen over.

A9
Amstelveen
Ouvertu-e
Groenelaan
Oranjebaan

Amstelveen

'DE GROENE AS'
verbindingszone Amstelland - Spaarnwoude
statusrapportage

Amsterdamse Bos
A9
Dockweg
Molenweg

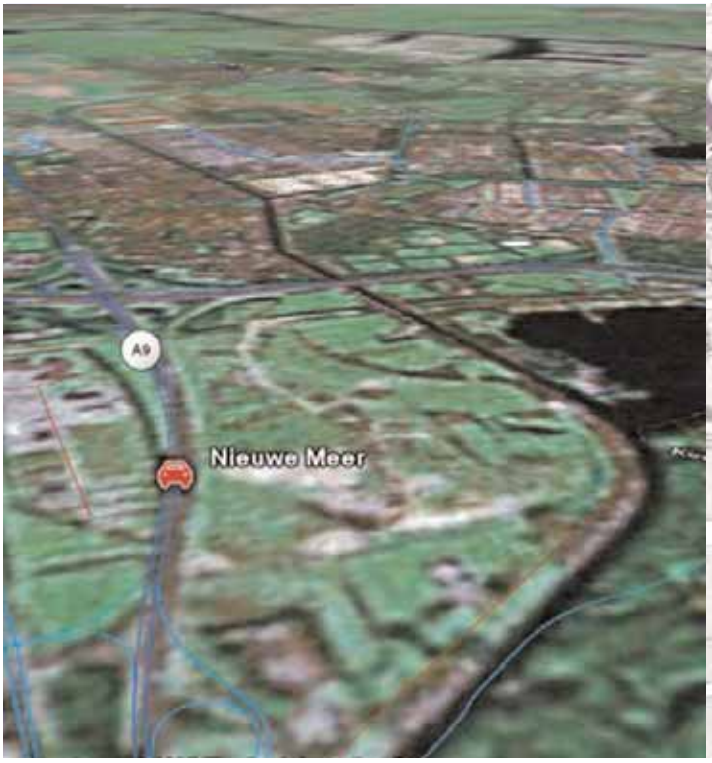
4. Amstelveen

Komend vanaf de groene gebieden van de Ronde Hoep, gevolgd door de Bovenkerkerpolder en de Ouderkerkplas wordt de automobilist hier ineens in een stedelijke omgeving getrokken. Bij de afslag Amstelveen is één van de landmarks gelegen die vrijwel elke reiziger van de route zich zal herinneren: de sobere kerk die aan de noordzijde boven de verdiepte snelweg uittorent. De rest van de omgeving wordt grotendeels aan het zicht onttrokken door nogal gedateerde geluidsschermen, waar de flats van Amstelveen boven uitsteken.

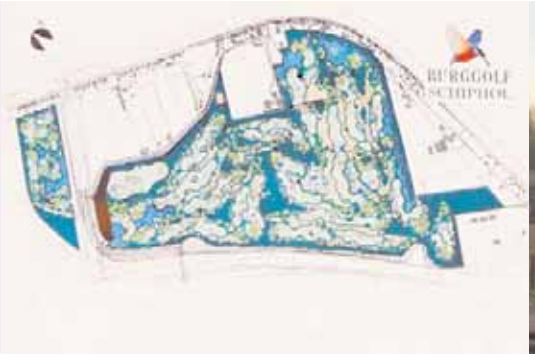
4.1 Amsterdamse Bos

Na de stedelijke atmosfeer van Amstelveen krijgt de weg aan weerszijden weer groen, in de vorm van bomen. Omzomen zij slechts de snelweg? De parallelweg N232 aan de zuidzijde kan die indruk wekken. Voor wie niet weet waar hij zich bevindt, is er geen enkele aanwijzing dat zich aan weerszijden van de weg het Amsterdamse bos uitstrekt. Dit recreatiegebied maakt deel uit van de Groene As. Dit plan behelst het streven naar een ecologische en recreatieve verbinding van Amstelland met Spaarnwoude. Het plan is in 1995 door de provincie Noord-Holland vastgesteld en telt in totaal bijna 100 projecten. Deze moeten in 2015 gerealiseerd zijn. Voor het Amsterdamse Bos zijn er ecologische verbindingen gepland die de twee delen van het bos onder de snelweg door met elkaar verbinden om dieren zo een groter leefgebied te bieden.

afslag Schiphol Oost
Stationsplein


A9
Nieuwe Meer

Knooppunt Badhoevedorp
Nieuwe Meer


BURGGOLF SCHIPHOL

5. Schiphol Oost

Het Amsterdamse Bos wordt aan de westzijde begrensd door de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. De snelweg steekt de ringvaart over en belandt zo in de derde polder op rij. Het moment van oversteken markeert een maatschappelijk belangrijke overgang: die van recreatieve naar economische functie.
Ook in beeldend opzicht is het een belangrijke plek: van een gesloten landschap bereikt de weg nu een open landschap.
Het punt zelf biedt geen aanleiding voor verdere stappen in het kader van tussenruimtes; in een groter verband met de ontwikkelingen van Schiphol en de Nieuwe Meer zou het wel een interessant aandachtspunt kunnen zijn.

6. Nieuwe Meer

De Nieuwe Meer, onderdeel van de gemeente Haarlemmermeer, ligt noordelijk van de A9. Het gebied is in ontwikkeling en deze ontwikkeling wordt voornamelijk bepaald door zijn directe omgeving. Met recht kan dit gebied getypeerd worden als een tussenruimte.
Het westelijke gedeelte van het gebied Nieuwe Meer is 'oud land'. De zogenaamde veenbovenlanden bestonden al ten tijde van de inpoldering van de Haarlemmermeer in 1840 en zijn in de polder opgenomen. Ze zijn van cultuurhistorisch belang. Het ingepolderde gebied van de Nieuwe Meer werd gebruikt voor zandwinning en daarna als depot voor baggerspecie. Het gebied is vervolgens aangemerkt als natuurgebied.
In het westelijke gedeelte is een 'driving range' gepland van 5 hectare voor de golfbaan die in de rest van het gebied aangelegd gaat worden. Behalve een golfbaan zal er ook een hotel worden gerealiseerd. Het oostelijke gedeelte zal hersteld worden als veenbovenland in het kader van de Groene As.
De plannen voor het gebied lijken in totale tegenstelling te staan met de bedrijvigheid van Schiphol aan de zuidzijde van de A9. De ruimtelijke noch de inhoudelijke samenhang tussen het gebied en zijn directe omgeving zijn op voorhand duidelijk.
De onlangs aangelegde hoogwaardige openbaar vervoer verbinding die door het gebied gaat om Schiphol te verbinden met Sloten blijft gehandhaafd.
Langs de A9 zal een groene verbindingszone -zowel droog als nat- van 30 meter breed gereserveerd worden om als ecologische verbindingszone dienst te doen. Ook dit gebied is onderdeel van de Groene As.

A9
E19
Knooppunt Badhoevedorp

Knooppunt Badhoevedorp

Badhoevedorp

Badhoevedorp

Ruimtelijke visie Badhoevedorp
Huidige A9 tracé
Schipholweg

7. Knooppunt Badhoevedorp

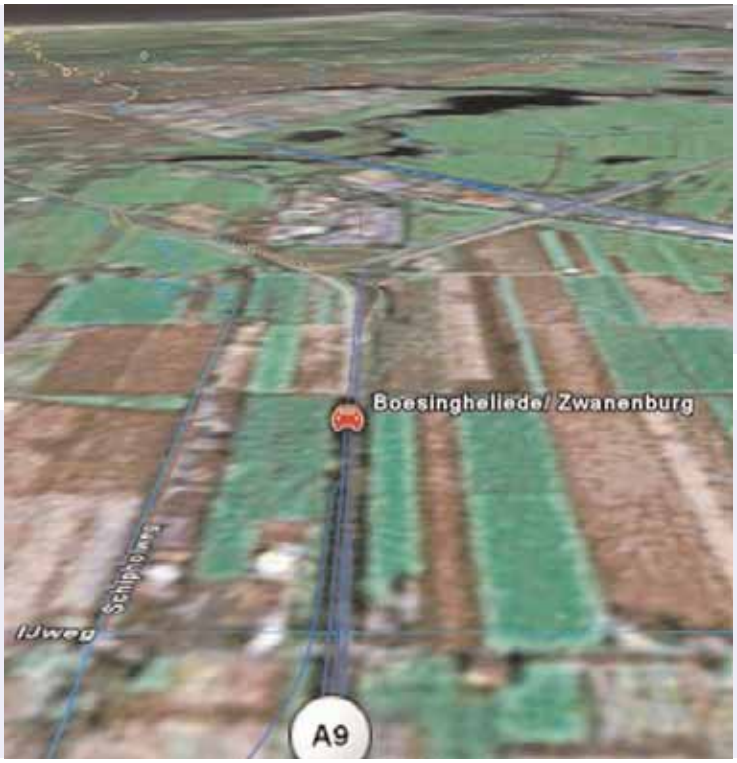
Badhoevedorp is ontstaan in 1932. Begin jaren zestig is de Schipholweg die door Badhoevedorp liep vervangen door de rijksweg A9, die het dorp letterlijk in tweeën splitste.
Het knooppunt Badhoevedorp is berucht in het filecircuit: hier stroopt het verkeer op, 's ochtends voornamelijk in de richting van Amsterdam, 's avonds in omgekeerde richting. Het knooppunt is aangelegd zonder rekening te houden met de oorspronkelijke verkaveling. Al lange tijd zijn er plannen om de doorstroom van de A9 te verbeteren om zo de verkeerssituatie weer een knooppunt te laten zijn in plaats van een van Nederlandse bekendste verkeersknelpunten. Een oplossing was om de A9 te verbreden van 2 naar 3 rijstroken. Dit zou de splitsing van Badhoevedorp alleen nog maar versterken en bovendien de verkeersoverlast voor de bewoners nog vergroten.
Mede door pressiegroepen vanuit Badhoevedorp is in juli 2005 een principeakkoord bereikt om de A9 om te leggen.
Het oude tracé krijgt een nieuw invulling met wonen en werken; het nieuwe tracé moet nog worden vastgesteld. Het zoekgebied hiervoor is al wel bekend. Dit zoekgebied maakt ook deel uit van de Groene As en bevindt zich ten zuiden van Badhoevedorp. Behalve met de doorstroom van menselijk verkeer zal dus ook rekening gehouden moeten worden met ecologische verbindingen.
In 2011 moeten de plannen voor de omlegging geconcretiseerd zijn; de oplevering is gepland voor 2020.
Kees Hund adviseert in zijn landschapsvisie voor dit gebied in de restruimtes die gaan ontstaan door de omlegging van de A9 de kenmerkende verkavelingsstructuur van de Haarlemmermeer zichtbaar laten (p. 73).
Al met al lijkt deze situatie bij uitstek geschikt voor de inzet van culturele planologie. De combinatie van infrastructuur met ecologie en stedelijke ontwikkeling en de aanknopingspunten die de structuur van de Haarlemmermeerpolder biedt, zijn bijzonder interessant.

8. Afrit Badhoevedorp

In het licht van de ontwikkelingen rondom het knooppunt Badhoevedorp zal ook de afrit Badhoevedorp sterk wijzigen. Op dit punt zal de verlegde A9 immers weer zijn aantakking moeten krijgen. Daarnaast is de afrit ook een knooppunt in de groenstructuur. Het eraan grenzende bedrijventerrein Lijnden-Oost is ontwikkeld als groen bedrijventerrein en is onderdeel van de Groene As.
Het terrein ligt temidden van toekomstige nieuw-groen gebieden, wat een zorgvuldige inpassing vereist en aandacht voor de ecologische verbindingen. Het ligt voor de hand dit gebied samen te pakken met het knooppunt in een pilot waarbij in principe het gebied vanaf het oude tracé tot en met het groen aan weerszijden van de omlegging betrokken wordt.

Knooppunt Raasdorp
A5
A9

Boesinghellede


Boesinghellede/ Zwanenburg
Schipbweg
IJweg
A9

5
Zwanenburg

9. Knooppunt Raasdorp

Op het knooppunt Raasdorp worden door middel van een drieklaverblad de verkeersstromen tussen de A9 en de A5 gereguleerd. Het knooppunt is nog niet zo lang opgeleverd. Het is één van de vijf grote klaverbladen op het traject. Het klaverblad kenmerkt zich door een bijzondere landschapvormgeving, ontwikkeld door Marius Vrijland van de Dienst Landelijk Gebied. Grote groen 'eilanden' domineren het gebied. Het knooppunt zal nog wijzigen zodra de noordelijk aantakking tot stand komt en de Westrandweg een feit wordt. De Westrandweg en directe omgeving maken deel uit van de Groene As. Medio 2006 dient het tracébesluit onherroepelijk vastgelegd te zijn zodat in 2008 de projectwerkzaamheden starten.
Ook het knooppunt Raasdorp komt in een ander licht te staan door de ontwikkelingen rondom de omleggingen van de A9 bij Badhoevedorp. Vraag is hoe het groenproject dat ontwikkeld gaat worden in het kader van de omlegging aansluit op dit knooppunt.

10. Boesingheliede/ Zwanenburg

Boesingheliede is een dorp in lintbebouwing. In het dorp zijn agrarische bedrijven en meer aan Schiphol gerelateerde productie- en dienstverlenings-bedrijven elkaars buren. De groene omgeving en de economische bedrijvigheid gaan ruw in elkaar over.
Het Raamplan Haarlemmermeer Groen en het Streekplan sluiten hier niet op elkaar aan. In het streekplan wordt gestreefd naar de realisering van ecologische verbinding tussen de groengebieden in de Haarlemmermeer en recreatiegebied Spaarnwoude. De gemeente beoogd in dit gebied juist de verspreide bedrijven te centreren. Hiervoor moet het laagwaardige bedrijventerrein worden uitgebreid. De gemeente is in gesprek met de Dienst Landelijk Gebied over de mogelijkheid van aankoop van de daarvoor benodigde terreinen. De stuurgroep Haarlemmermeer Groen heeft de gemeente Haarlemmermeer opdracht gegeven een streekplanwijziging aan te vragen en een ontwerp te maken voor het deelgebied De Liede. De planning is dat zowel het schetsontwerp als de voorbereiding van de streekplanherziening halverwege 2006 zijn afgerond.
Park Zwanenburg, gelegen aan de rand van Zwanenburg is inmiddels in concept vormgegeven. Het heeft weinig tot geen invloed op de beleving vanaf de A9. Het tussenliggende gebied houdt vooralsnog zijn agrarische bestemming. Ook het landschapsplan van Kees Hund wil voor de noordzijde van de A9 het open landschap behouden, terwijl voor hij voor de zuidzijde juist een meerrijige laanbeplanting in gedachten heeft. Dit gaat ons inziens ten koste van de ervaarbaarheid van de polder.

A205
Rottepolderplein/ Afslag Zandvoort
A9

Rottepolderplein/ Haarlem

Binnen
polder
Vinkebrug
Knooppunt
Rottepolderplein
De Ettingen
Oude Notweg
Bouwoord
Trafostation

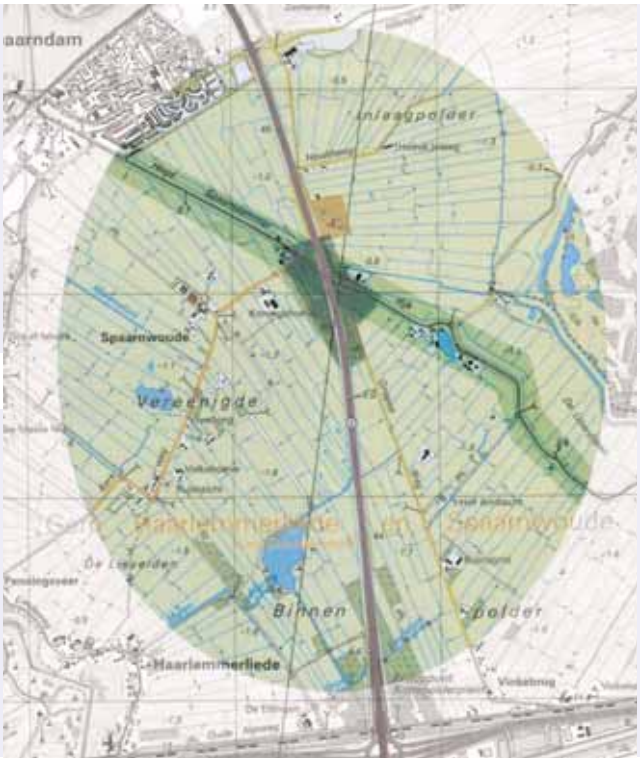
11. Afslag Zandvoort/ N 205

Rondom deze afslag is een interessante verzameling van overhoeken en andersoortige tussenruimtes ontstaan. Ten westen van de A9 bevindt zich het kleinschalige bedrijfsverzamelterrein De Liede, waarvan uitbreiding wordt voorgestaan door de gemeente Haarlemmerliede. Dit terrein is momenteel niet ervaarbaar vanaf de snelweg. Door zijn geïsoleerde ligging heeft het een eigen karakter, dat zich het best laat omschrijven als 'informeel'.
In het midden van de wegenspaghetti is door samenwerking van Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Holland/ Kunst & Cultuur Noord-Holland een beeld van Richard Deacon geplaatst: Can't see the world for the trees. Ondanks de grote afmetingen van het beeld, blijft het in de schaal van de omgeving niet overeind en verliest daardoor aan verbeeldingskracht. Het gaat minimale dialoog aan met de plek.
Tot aan de afslag N205 volgde de A9 het polderpatroon van de Haarlemmermeer. Tussen de afslag naar de N205 en de volgende afslag op het traject, die naar A200, blijft de A9 op een verhoogd niveau en snijdt ze dwars door de verkaveling heen. De relatie polder - A9 komt hier op scherp te staan, maar zou sterker ervaren moeten kunnen worden.

12. Rotterpolderplein

Het Rotterpolderplein is een belangrijk verkeersknooppunt in de A9. Ongelijkvloerse verkeersafhandeling in de vorm van een rotonde die onder de A9 doorloopt, reguleert lokale en regionale verkeersstromen. Vlak voor het verkeersplein vanuit het zuiden komend, kruist de A9 de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Omdat de weg omhoog gaat om ruimte te bieden aan de rotonde, krijgt het moment waarop je deze polder uitgaat zodoende extra nadruk. De oudere veenpolder die je vervolgens betreedt, kenmerkt zich door een grilliger waterpatroon. Vanaf de weg zie je ook de water-plassen, die waarschijnlijk als veen- of kleiput zijn ontstaan. De ringvaart is daarentegen slecht ervaarbaar. Het zou interessant kunnen zijn hierin verbetering te brengen.
De A200 mengt zich op het verkeersplein met het aan- en afrijdende verkeer van de snelweg. De driehoeken land die ontstaan zijn tussen de ringvaart en de A200 – en de spoorlijn die daar weer parallel aan loopt- zijn in gebruik bij een bedrijven van diverse pluimage. Zo zit er naast een grote slibverwer-kingsinstallatie aan de zuid-west kant van het knooppunt een hotel-restau-rant/ conferentieoord.
Aan de zuidoostzijde zitten verschillende kleine bedrijfjes.

Haarlemmerliede/ Spaarnwoude
A9
Oude Notweg
Haarlemmerstraatweg
A200


Spaarnwoude
Verenigde
Binnen
Haarlemmerliede

HOUTRAKPOLDER

13. Gemeente Haarlemmerliede/ Spaarnwoude

De polders van de Verenigde Binnenpolder (veen) en de Inlaagpolder (klei) respectievelijk ten westen en ten oosten van de A9 en van elkaar gescheiden door de Hoge Spaarndammer Dijk, kenmerken zich door een rechtlijnige maar onregelmatige verkaveling. Het gebied is goed en respectvol ontsloten voor recreatieve doeleinden: er lopen fiets- en wandelroutes doorheen. Aan de westzijde is het kerkje van Spaarnwoude een sympathiek herkenningspunt in het landschap. Het dorpje is gebouwd op een strandwal. Het betreft hier een aardkundig monument.

Aan de oostzijde staat een aantal bunkers in het landschap. Hun functie op juist deze plek en hun datering is onduidelijk. Er heeft zich een bedrijf naast gevestigd, dat gebruik maakt van zijn buitenruimte voor opslag. Het geheel wekt een rommelige indruk. Het gebied aan beide zijden van de snelweg is een belangrijk onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

Ter hoogte van de Koningshoeve, waar de Spaarndammerdijk de A9 kruist, benemen aan beide kanten van de snelweg bossages het zicht op de polder. Functie en ontstaansreden hiervan zijn onduidelijk. In zijn landschapsvisie voor de A9 adviseert Kees Hund om deze bossages te verwijderen en te vervangen door nat grasland. Door deze ingreep wordt ‘zowel het zicht op de Spaarndammerdijk als op het strandwaldorpje Spaarnwoude verbeterd en de landschappelijke overgang versterkt’ (p. 77). Door een landmark in de vorm van een kunstobject op de dijk te plaatsen hoopt hij dat er een duidelijk herkenningspunt langs de route kan ontstaan.

De ingreep van het verwijderen van de bossages zal naar onze mening verhelderend werken in de beleving van het landschap. Een kunstwerk zou deze beleving kunnen versterken. Wij denken daarbij aan een kunstwerk in de vorm van een landschappelijke ingreep, die geïntegreerd is in de omgeving. Het kunstwerk hoeft zeker niet als zodanig herkenbaar te zijn.

N202
Recreatiegebied Spaarnwoude
Zijkanaal C
Ringweg

Spaarndam

Delserbroek
Spaarndam

13.1 Spaarndam/ Zijkanaal C

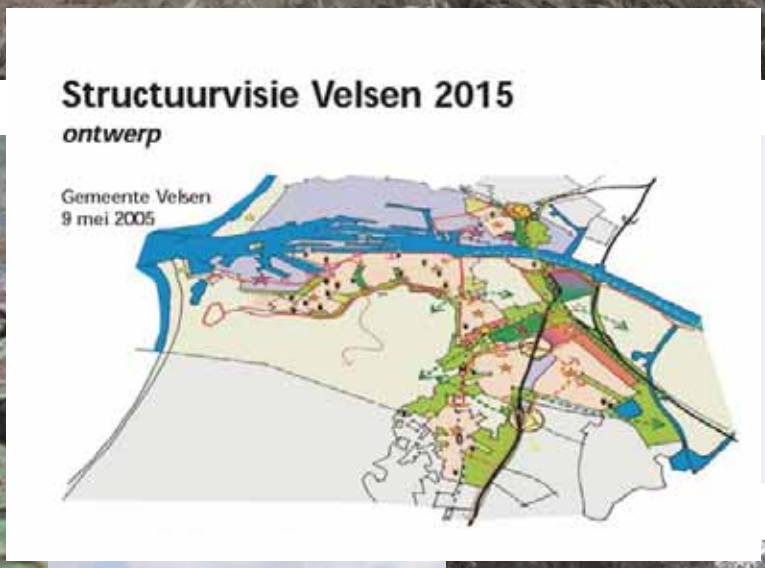
De overgang van de polder naar het recreatiegebied Spaarnwoude wordt gevormd door de verhoogde en beeldbepalende brug over het zijkanaal C. Dit kanaal is ontstaan bij de verlanding van het IJmeer, omstreeks 1892. De zijkanalen dienden zowel ter afwatering van de achterliggende gebieden als voor de scheepvaart. Door de verhoging is het een oriëntatiepunt, echter zonder enige markering. Ten westen van de snelweg is de achterkant van Spaarndam te zien in de vorm van nieuwbouw en sportvelden. De zicht-locatie is gebruikt voor het plaatsen van een reclamezuil.
Ten oosten van de snelweg liggen water voor recreatief gebruik en het Westhoffbos.

14. Buitenhuizen/ Recreatiegebied Spaarnwoude

Recreatiegebied Spaarnwoude heeft een karakteristiek landschap. Hier geen polderstructuur en regelmatige afwateringen, maar een grillig landschap waarin open groen, bossages en waterplassen elkaar afwisselen. Na eerst in gebruik te zijn geweest als akkerland is het gebied eind jaren ’60 aangelegd als groene zone met een recreatieve functie: een golfterrein strekt zich aan weerszijden van de snelweg uit. Daarnaast is er ruimte om anderszins in het groen te recreëren.
Het recreatiegebied wordt in tweeën gesplitst door zijkanaal C. In het gedeelte boven het zijkanaal, genaamd Oosterbroek, bevinden zich voorzieningen, zoals indoor skihal Snowplanet, en twee grote kunstwerken van Frans de Wit. Beiden zijn al van veraf zichtbaar vanaf de snelweg. Snowplanet lijkt als een glanzend stalen rups de heuvel af te schuiven; de twee enorme cirkels van één van de kunstwerken vormen een markante statisch object op de heuvel.

A205
A9
Zijkanaal B/ Velserbroek
Genlewegen

Velserbroek


Structuurvisie Velsen 2015
ontwerp
Gemeente Velsen
9 mei 2005

A22
Driehoek A9 - A22
© 2005 TeleAtlas
Image © 2005 DigitalGlobe
Image © 2005 EarthSat

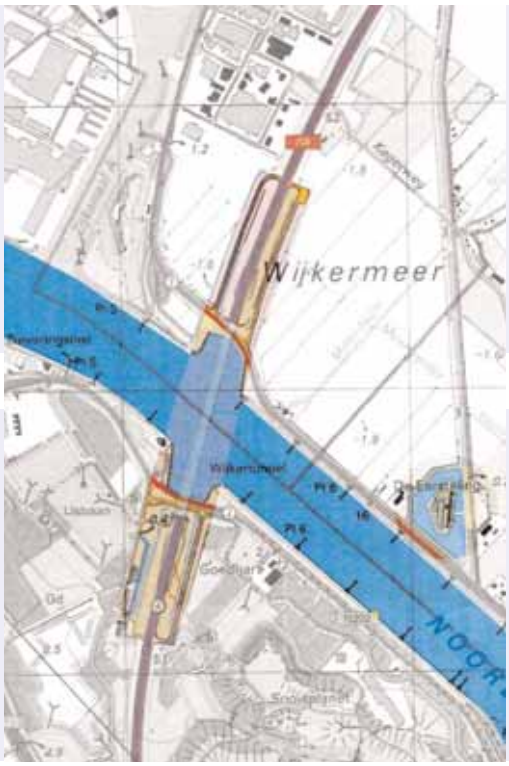
14.1 Velserbroek/ Zijkanaal B

Bij het verlaten van Buitenhuizen steekt de snelweg opnieuw een kanaal over: Zijkanaal B. Ook dit is uitgespaard bij de verlanding van het brede IJ. Aan de westkant zijn wat daken te zien van de woonbootkolonie die hier gelegen is.
Ten oosten van de weg bevindt zich het noordelijke gedeelte van het recreatiegebied. Ten westen een agrarisch gebied, dat grenst aan de wijk Velserbroek. De verkaveling daarvan staat haaks op de weg en is ontleend aan de stroomrichting van het water naar het Wijkermeer.
Het gebied is in de Structuurvisie Velsen 2015 aangewezen als toekomstige uitbreidingswijk.

14.2 Driehoek A9 - A22

De A9 buigt ter hoogte van Oosterbroek licht af naar het oosten.
Het verlengde van de lijn van de A9 is het oude traject dat leidt naar de Velsertunnel. Dit gedeelte heet nu A22 en sluit ten noorden van Beverwijk weer aan op de A9.
In de driehoek die ontstaan is tussen de twee wegen zijn zulke uiteenlopende voorzieningen ondergebracht als een ijsbaan en een vuilstortplaats.
Het groen eromheen is een ontmoetingsplek voor homoseksuelen.
Het gebiedje heeft geen specifiek karakter en is te typeren als tussenruimte.
Het is slecht ervaarbaar, maar dat is met de huidige invulling niet bezwaarlijk. Een deel van het gebied zal zijn invulling krijgen als bedrijventerrein.
Er blijft wel een stuk restgroen over als verbinding tussen Velserbroek en Spaarnwoude en onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur.
Een helder plan voor de gehele driehoek zou het totaal ten goede komen.

N202
A22
wijkertunnel
Boterdijkweg
't Spijk
A9

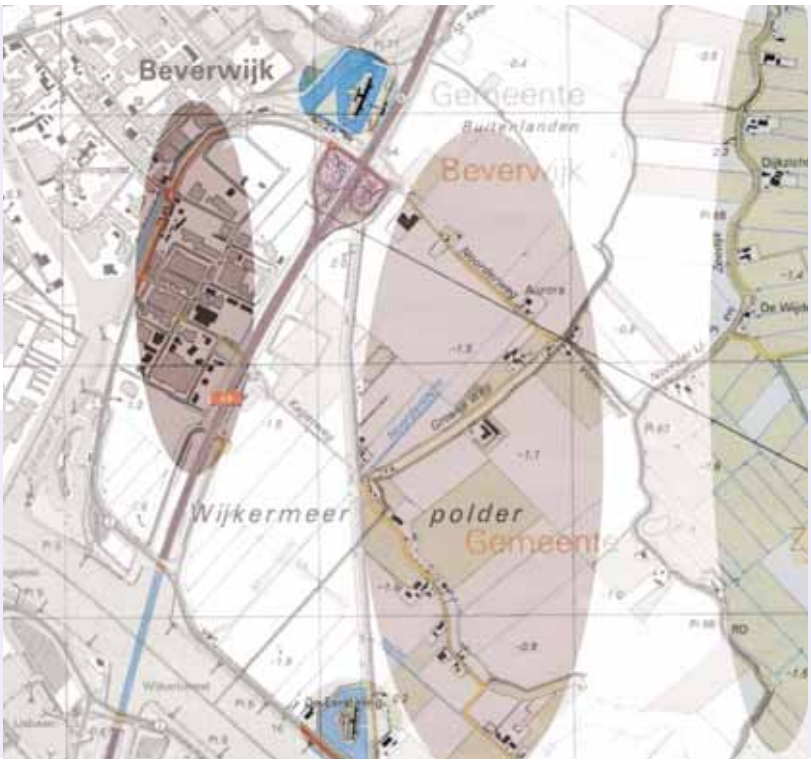

Wijkermeer

15. Wijkertunnel

De Wijkertunnel voert onder het Noordzeekanaal door. Aan weerszijden van de dalende tunnelbak liggen groenstroken met een waterkerende functie, die alleen vanuit de naaste omgeving te ervaren zijn. De functie van de tunnel is slechts op die momenten te ervaren, wanneer er een schip overheen vaart. Ook de luchtschachten dragen, hoewel er aandacht besteed is aan de vormgeving, niet bij aan de beleefbaarheid van het kanaal. Deze plek in de route zou meer markering kunnen krijgen, in de tunnel of de tunnelbak.

Langs het Noordzeekanaal zal op Beverwijks grondgebied een windmolen geplaatst worden van 78 meter hoog. Deze molen zal deel gaan uitmaken van een reeks nieuwe molens langs het kanaal op het grondgebied van Zaanstad.

A22
AfslagBeverwijk/ Wijkermeer


Beverwijk
Gemeente
Buitenlanden
Beverwijk
Wijkermeer
polder
Gemeente

16. Afslag Industrieterrein Beverwijk/ Bazaar/ Zaanstad

De afslag biedt aan de westzijde toegang tot het industrieterrein Wijkermeer en via dit terrein aan het bedrijventerrein Kagerweg Noord, West en Zuid waar ook de Beverwijkse Bazaar gehuisvest is. Onder het spoor door is Beverwijk te bereiken. Het is de eerste in een serie van kleinschalige aantakkingen aan de snelweg met overhoeken.
Opmerkelijk is dat aan de oostzijde de toerit naar de A9 in noordelijke rich ting en de afrit vanuit zuidelijke richting dwars door de Stelling van Amsterdam heengaan. Het onderbreken van de wal wordt niet verdoezeld, maar getoond als de brute afsnijding die het is: de koppen van de wal zijn recht afgesneden en bekleed met betonstenen.

De oostzijde heeft nog de polderstructuur van de Wijkermeerpolder. Ook hier is echter een bedrijventerrein gepland, de Kagerweg oost. De tegenstelling tussen oost en west -bedrijven en groen- zal op termijn dus worden opgeheven. De startnotitie voor het oppakken van dit plan is inmiddels geformuleerd. Het idee is om er een 'nat bedrijventerrein' van te maken, dat wil zeggen ruim baan voor water en de nadruk op aan water gerelateerde bedrijvigheid. Vraag is hoe je op een goede manier water in dit gebied kunt brengen met respect voor de polderstructuur. Ook moet bezien worden hoe dat water zich verhoudt tot het Noordzee Kanaal en wat voor gevolgen dit eventueel heeft voor de Kanaaldijk die het gebied nu afschermt.
Bijkomende moeilijkheid bij de indeling van het bedrijventerrein zal zijn hoe om te gaan met de Stelling van Amsterdam. Deze loopt dwars door het gebied. Ten noordwesten van de afslag ligt, omgeven door water, het fort Sint Aagtendijk dat in gebruik is door een schietvereniging; in het zuiden het Fort in de Zuidwijkermeerpolder dat in beheer is bij het Noord-Hollands landschap.

Hund spreekt zich in zijn landschapsvisie uit tegen de plannen: ‘het gebied van de Wijkermeerpolder dient niet te worden ingericht als watergebonden industrieterrein. Mochten deze plannen alsnog doorgang vinden dan is het essentieel dat de driehoek tussen de A9 en de liniewal vrijgehouden wordt van bebouwing zodat komend vanuit de tunnel het open landschap aan de oostzijde van de weg beeldbepalend blijft' (p. 85).
De vraagstukken die zich gelijktijdig voordoen op het gebied van landschappelijke inrichting en economische ontwikkeling vragen naar onze mening om secure afwegingen zowel qua gebruik als qua verschijningsvorm.

A22
Aagtendijk/ Buitenlanden
A9
Randweg
Flevoland

Beverwijk
Gemeente
Buitenlanden
Beverwijk
Assendelverveld

Nieuwendijk
Zeedijk
Cay- en
Aagtenbelt
Recreatie
landschap
KIL
Natuurlandschap
Noorderweg
Stellingdijk

16.1 St Aagtendijk/ Buitenlanden

Het gedeelte ten noorden van de afslag industrieterrein Beverwijk zal in de komende jaren opnieuw worden ingericht. Aan de westkant ligt het fort Sint Aagtendijk, onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Het ligt in de bedoeling van de gemeente Beverwijk om dit gebied beter recreatief te ontsluiten, in relatie met de oostzijde. Niet alleen loopt de Stelling hier door in de vorm van de Sint Aagtendijk en de liniewal, ook zijn hier uitgebreidere mogelijkheden voor recreatie.
De aan de oostzijde gelegen polder de Buitenlanden is in gebruik als agrarische gebied. Het is opgenomen in de plannen van Y tot Z. Dit plan bewaakt de groene zone tussen de IJmond en Zaanstad en geeft richting aan de planvorming voor een ander gebruik van de gebieden en de vormgeving die daarvoor nodig is. Het groen zal voor een groot deel agrarisch blijven. Voor een ander deel zal het gebruik nadrukkelijk recreatief zijn.
In het geval van de Buitenlanden is het de bedoeling de bewoners van Beverwijk en de bewoners van vinexlocatie Broekpolder de gelegenheid te bieden om fietsend en wandelend in de naaste omgeving te recreëren. De fiets- en wandelpaden zullen het gebied noord-zuid en oost-west doorsnijden. Verder zullen er in het gebied voorzieningen gecreëerd worden, die gerelateerd zijn aan de landschapsbeleving, zoals een stadsboerderij, een manege en zelfs een horecagelegenheid. Het plan is te omschrijven als een ‘polderpark’.
Het gebied is een stapsteen in de ecologische verbindingszone. Bij de inrichting van met name de groene randen van de Buitenlanden wordt dan ook rekening gehouden met de flora en fauna. De beplanting met bomen aan de zuidkant komt niet overeen met de karakteristiek van het open weidelandschap. Het bosje zal de wandelaar enige afwisseling moeten bieden in landschap en mogelijk beschutting. Daarnaast onttrekt het ook de slibverwerkingsinstallatie aan het oog, die op in het zuidwestelijk gedeelte van de Buitenlanden gelegen is. Ook zal het bosje het zicht ontnemen op het bedrijventerrein Kagerweg-oost.
Hund merkt in zijn landschapsvisie voor de A9 op dat het van belang is dat de automobilist vanaf de snelweg de Wijkermeerpolder ervaart. Het huidige voorstel voor de invulling in het kader van het Strategisch Groenplan houdt hiermee naar zijn mening te weinig rekening (p. 61). Wij sluiten ons hierbij aan.

Broekpolder (geluidswal)
Ringvaartweg
Buitenlanden
Wijkermeerweg
Randweg
Flevoland
A9

PARKEERWAL

17. Geluidswal Broekpolder

De geluidswal van de Broekpolder schermt de gelijknamige Vinexlocatie af van de A9 in het oosten en de A22 in het zuiden. In de periode 2000 tot 2008 worden hier zo'n 3500 woningen gerealiseerd.
De geluidswal is een imposante dijk, die nauwelijks verraadt wat zich erachter bevindt. Alleen in het centrum van de Broekpolder verrijst enige hoogbouw. Deze zal voor de passanten op de snelweg een indicatie van het wonen achter de wal vormen.
De geluidswal is eigendom van Rijkswaterstaat. De eerste plannen vanuit de gemeentes Beverwijk en Heemskerk, die de locatie gezamenlijk ontwikkelen, waren om een substantieel gedeelte van de geluidswal in gebruik te nemen als park bij de woonwijk. Een hek voorbij de top van het dijklichaam zou de wandelaars ervan afhouden om de snelweg te betreden.
Omdat Rijkswaterstaat toch vreesde voor de veiligheid van de wandelaars, is dit plan aangepast. Het wandelpad bevindt zich nu onder aan de geluidswal aan de binnenzijde. Het pad wordt van de wal gescheiden door een sloot. De overgangen van de sloot, die nodig zijn om de geluidswal te bereiken voor onderhoud zijn afgezet met hekken. De nog geplande fietsovergang vanuit de Broekpolder naar het buitengebied zal ook streng afgezet worden.
Vanuit de gedachte dat de woonwijk zo'n 10.000 identiteiten in zich bergt, zou een wat meer uitgesproken karakter van de geluidswal een aardige gedachte zijn. Voor de passerende automobilist een kraal extra in de ketting van 'u-bevindt-zich-hier'-punten; voor de bewoners een aanleiding in de infrastructuur om hun band met de wijk te versterken.

Kees Hund stelt in zijn plan voor om een doorgaande lijn van populieren over geluidswal te laten lopen (p. 66). Wij denken dat er spannender manieren zijn om vorm te geven aan de lijn, het volume en de functie van het dijklichaam.
Minstens zo interessant is het denken over een meervoudig gebruik van de geluidswal. De wal is ca 3250 m. lang, ca 30 m breed en beslaat zo'n 100.000 m2. Deze ruimte wordt slechts gebruikt om geluid te weren. Het denken over dit soort ruimtes kent sinds enige tijd een kentering. De vraag naar een mogelijk meervoudig gebruik van deze ruimtes met inachtneming van de veiligheidsaspecten is naar onze mening bijzonder interessant.

Stelling van Amsterdam
Willem Kanlaan

Oude Hollandse Waterlinie
Nieuwe Hollandse Waterlinie
Stelling van Amsterdam
Grebbelinie
Alkmaar
Haarlem
Amsterdam
Muiden
Naarden
Leiden
Amersfoort
Gouda
Gorinchem
Zuiderzee

Heemskerkerbroek

18. Stelling van Amsterdam

De Stelling van Amsterdam is de naam voor een gesloten ring van dammen en sluizen, bewaakt door 45 forten, in een straal van maximaal 15 kilometer rondom Amsterdam. De linie is aangelegd tussen 1880 en 1920 en is in totaal 135 kilometer lang. Het was de bedoeling door middel van inundatie de vijand te beletten Amsterdam in te nemen. Omdat de zwakke punten in deze lijn de toegangen en de waterwerken waren, werden deze bewaakt door forten.

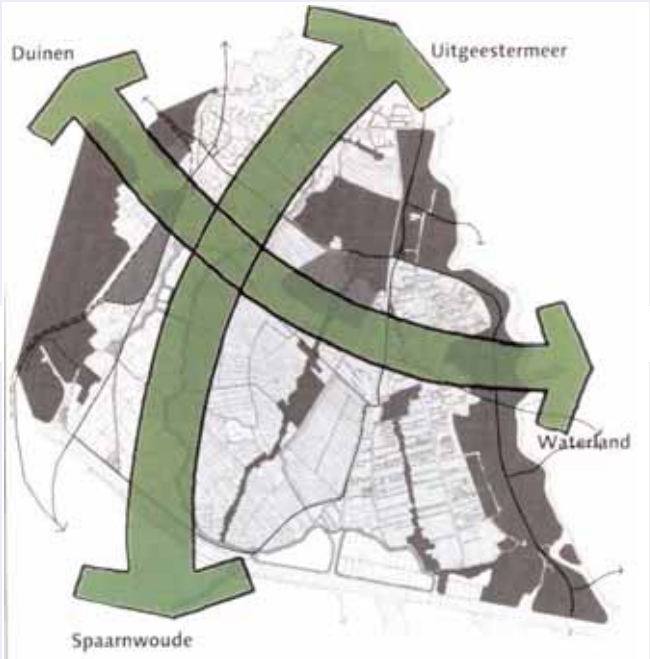
Bij gebrek aan vijanden heeft de Stelling nooit gefunctioneerd. In 1963 werd de militaire status opgeheven. In 1996 werd zij op de lijst van Werelderfgoederen van de Unesco geplaatst. In de tussenliggende periode zijn er forten in onbruik geraakt, of hebben juist een geheel nieuwe bestemming gekregen, die niets met hun oorsprong te maken had. Ook zijn er forten afgebroken en is de liniewal doorbroken ter wille van nieuwe infrastructuur. Omdat de gebieden zolang slechts toegankelijk waren voor het leger en er geen gevechtsacties plaatsvonden, heeft zich rondom de liniewal en de forten een rijke flora en fauna ontwikkeld. Vanwege het verbod om in de schoots- en inundatievelden te bouwen, is er hierdoor onbedoeld een groene ring rondom Amsterdam redelijk intact gebleven.

Het is dan ook geen wonder dat verschillende onderdelen van de Stelling in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur genoemd worden als ecologische 'steppingstones'. Omdat de gebieden met elkaar in verbinding staan, kunnen fauna en flora hier gebruik van maken.

De toekenning van de status van Werelderfgoed moet de Stelling behoeden voor verdere afbraak. Hoe echter met dit waardevolle bezit om te gaan, er de betekenis van te laten zien en eventueel een nieuw gebruik aan toe te kennen, en hoe dit te rijmen valt met de oprukkende verstedelijking en bijbehorende infrastructurele eisen, zijn vraagstukken die niet zomaar beantwoord zijn. Omdat een groot deel van de Stelling zich in de provincie Noord-Holland bevindt, heeft deze een gebiedsprogramma 2005-2008 opgesteld. Dit is in juli 2005 door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

De provincie Noord-Holland stelt zichzelf ten doel de ruimtelijke samenhang van de Stelling te behouden en de herkenbaarheid van de Stelling als geheel en de gebruikswaarde van verschillende onderdelen in het bijzonder te vergroten. Zij staat daarbij een integrale aanpak voor, waarbij landschappelijke, recreatieve, toeristische, economische, natuurlijke en ruimtelijke ordening uitgangspunten gehanteerd worden.

Het ervaarbaar maken van de Stelling als lijn vanaf de snelweg kan in dit kader een interessant pilotproject zijn.



open gebieden

19. Benzinestations Twaalfmaat/ Akermaat

De benzinestations Akermaat (west) en Twaalfmaat (oost) zijn aangelegd ten tijde van de tracé-omlegging van de A9 in het licht van de aanleg van de Wijkertunnel. Akermaat bevindt zich op een stukje land dat in eigendom is van Rijkswaterstaat. Aan de westzijde heeft de voorziening nu de vinexlocatie Broekpolder in de rug, in plaats van de Wijkerbroekpolder, waar de oude A9 dwars doorheen sneed. Het benzinestation wordt van de woonwijk gescheiden door de geluidswal en een serie geluidsschermen.
Twaalfmaat aan de overkant bevindt zich in de oksel van de A9 en de Hoge Dijk. Achter het benzinestation bevindt zich Fort Veldhuis, onderdeel van de Stelling van Amsterdam en in gebruik als 'Luchtoorlog Museum'. Gezien het belang van de Stelling, zou deze voorziening in het huidige tijdperk waarschijnlijk niet meer op deze plek gepland worden.
Kees Hund doet in zijn plan voorstellen voor een betere verbinding met de woonwijk Broekpolder voor Akermaat, in de vorm van een loopbrug, een speelplek en zelfs een restaurant (p.91). De vormgeving van de harde overgang die nodig is van het benzinestation naar de woonwijk leek een aardige pilotopdracht, maar is naar onze mening door de tijd ingehaald.
Ten aanzien van het tankstation aan de oostzijde zou het juist gaan om een betere inpassing van de voorziening in het karakter en de geschiedenis van het landschap. Hund stelt voor Twaalfmaat dan ook voor de relatie met het fort te versterken door onder andere een wandelroute aan te leggen.
Het meer zichtbaar maken van het wonen achter de geluidswal aan de westzijde van de snelweg, en van de geschiedenis aan de oostzijde is een interessant gegeven. Naar onze mening moet hier echter breder naar gekeken worden dan vanuit deze twee plekken. De aantakking van de A8 op de A9 was oorspronkelijk op deze locatie gepland, maar lijkt vooralsnog van de baan.

20. Afrit Heemskerk

De afrit Heemskerk is de tweede in de serie van kleinschaliger afritten met groene overhoeken. Deze overhoeken maken deel uit van de Provinciaal Ecologische Hoofdstructuur, als onderdeel van de zone tussen Heemskerk en Uitgeest. Alleen het gebied ten zuidwesten van de afrit behoort tot Heemskerks grondgebied. Hier is bedrijventerrein de Trompet gevestigd. De gebieden ten noorden en ten oosten kennen een agrarisch gebruik en behoren bij Uitgeest. Ten zuiden van het viaduct is een windturbine geplaatst door de gemeente Heemskerk, die zeer beeldbepalend is.

afslag Uitgeest
N203
A9

Uitgeest
Assum
Polder
de Uitgeester-

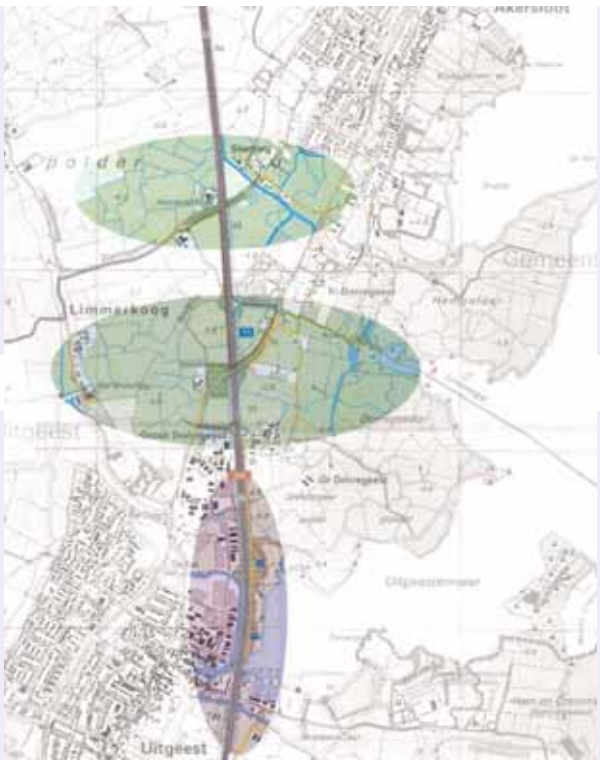
21. Afrit Uitgeest

De afrit Uitgeest is de derde in de serie van de kleinschalige overhoeken, vooraf gegaan door die bij Beverwijk en Heemskerk. Aan de zuidwestkant van de afrit bevindt zich een groen gebied. Nader onderzoek wijst uit dat in dit gebied in het kader van het Strategisch Groenplan van de provincie Noord-Holland groenrecreatie gecombineerd wordt met extra waterbergingsmogelijkheden. Ook dit gebiedje maakt deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur.

Het gebiedje wordt door het spoor gescheiden van het dorp Assum, dat hoort bij Uitgeest. Aan Assum wordt een nieuwbouwlocatie toegevoegd, Waldijk. Dit zal door een geluidsscherm van de snelweg worden gescheiden. Hund stelt voor om het scherm transparant te houden, zodat zowel de woonwijk als de natuurzone zichtbaar blijven (p. 95).
Het recreatiegebied is bedoeld voor de bewoners van Waldijk. Het groene gebied heeft zijn vormgeving al gekregen; op de nieuwbouwlocatie was in het voorjaar van 2005 het archeologische onderzoek van het gebied nog in volle gang.
Dit is een goed voorbeeld van hoe de groenopgave vervuld wordt door gebruik te maken van gebieden aan de snelweg, waar volgens de regelgeving geen woonbestemming gevonden kan worden. Dieren lijkt het geluid van de snelweg niet te hinderen; zij hebben het gebied snel genoeg ontdekt. Voor mensen moet het een vreemde ervaring zijn om zich 'in de natuur' te bevinden, ingeklemd tussen een spoorlijn in gebruik en de A9.

Uitgeest
Zone Uitgeestermeer

Limmen
Zeeweg
Castricum
N203


Limmerkoog
Uitgeest

Akersloot
A9
Noordwest
Parallelweg
Uitgeester
© 2005 Tele Atlas
Image © 2005 DigitalGlobe
Image © 2005 EarthSat

22. Zone Uitgeestermeer - Uitgeest - Akersloot

Ter hoogte van Uitgeest kruist de A9 een uitloper van het Uitgeestermeer. Hier ervaar je de ruimte van het water en ontstaat zicht op de jachthaven. Ondanks dat de weg hier verhoogd is aangelegd, ontnemen bossages een groot deel van de wijde blik. De ervaring van het water zou versterkt dienen te worden om zodoende zicht te bieden op dit historische landschap.

Tussen Uitgeest en Akersloot loopt de A9 bijna dwars over twee strandwallen heen. Deze zijn gebruikt voor het aanleggen van twee overgangen: de Geesterbrug en de Akersloterbrug. De bruggen zorgen voor het ontstaan van restruimtes in de amorfe verkaveling. Het tracé van de A9 lijkt hier willekeurig overheen te zijn gelegd.
De strandwallen zijn ook verantwoordelijk voor de lintbebouwing van Akersloot. Pas later is de ruimte tussen de wallen ingevuld met woningbouw. Akersloot is vanaf de snelweg slecht te zien. Beeldbepalend is het Motel Akersloot, dat via de afslag naar Akersloot en Limmen te bereiken is.
Iets noordelijker is ten oosten van de snelweg wel de bebouwing van het gehucht Starting te zien.

De strandwallen zijn historisch aardkundig zeer interessant en geven het landschap zijn identiteit. De strandwallen kunnen een sterkere rol in de beleving van het landschap krijgen door met beplanting de lijnen van de wallen te benadrukken. Hierdoor ontstaat een hardere confrontatie en een groter contrast met het daarna volgende krekenlandschap van de Die.

Limmen

Limmen

Heiloo
Limmen
legenda

Heiloo
aantakking Heiloo

Heiloo
Limmen

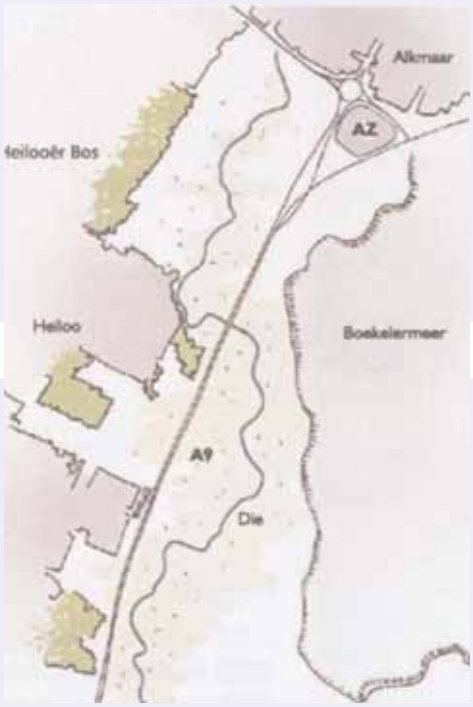
23. Limmen

Bij Limmen zet de aaneenschakeling van polders zich voort in de Limmerpolder. De A9 doorsnijdt hier het natuurmonument rondom het water van de Die, een meertje en rivier -de Slikker Die- die een belangrijke rol spelen in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. Het gebied aan weerszijden van de snelweg kent een agrarisch gebruik, maar heeft duidelijk ook een hoge natuurwaarde. Het is belangrijk de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten van het gebied veilig te stellen en het open karakter van het gebied te handhaven.
Plan is om in het gebied tussen Limmen en Heiloo woningen te realiseren onder de noemer 'Wonen in 't groen'. De afstemming van dit plan op het open polderlandschap zal zeer zorgvuldig moeten plaatsvinden.
Er wordt naar gestreefd de samenhang van het groengebied van de Buitenlanden bij Beverwijk tot aan het Kooimeer bij Alkmaar te behouden en waar mogelijk te versterken. Haaks op deze noord-zuid georiënteerde groenverbinding, staat de oost-west georiënteerde Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. Dit assenkruis vormt de ruggengraat van een samenhangende groenontwikkeling, waarin ook programma van Kust tot Kust een belangrijke rol kan spelen.

23.1 Heiloo, aantakking A9

Ten zuiden van Heiloo ligt een groot groengebied. In het kader van een 'rood-voor-groen'-project van de gemeentes Heiloo, Castricum en Limmen worden hier plannen ontwikkeld voor het bouwen van nieuwe huizen. Het project wonen in 't groen is hier de concretisering van. Een aantakking van Heiloo met de A9 is een voorwaarde om de woningbouw te realiseren.
De aantakking zorgt niet alleen voor een snellere verbinding van het dorp met de snelweg, en in het verlengde daarvan voor een verminderde druk op de zuidelijke ringweg rond Alkmaar, maar ook voor ontsluiting van de buitengebieden, zowel aan de west- als aan de oostkant. De A9 zou verbreed worden van twee naar drie rijstroken. Een belangrijk aandachtspunt bij de ontwikkelingen in dit gebied zijn de recreatieve mogelijkheden, gekoppeld aan zowel het wonen als agrarische en natuurgebieden. MTD landschapsarchitecten heeft hiervoor een concept ruimtelijk plan landelijk gebied opgesteld, waarin de samenhang wonen, recreatie en landschap op verschillende niveaus wordt benadrukt. De A9 wordt hierin nadrukkelijk mee genomen als veroorzaker van zowel scheiding als binding (door ontsluiting).

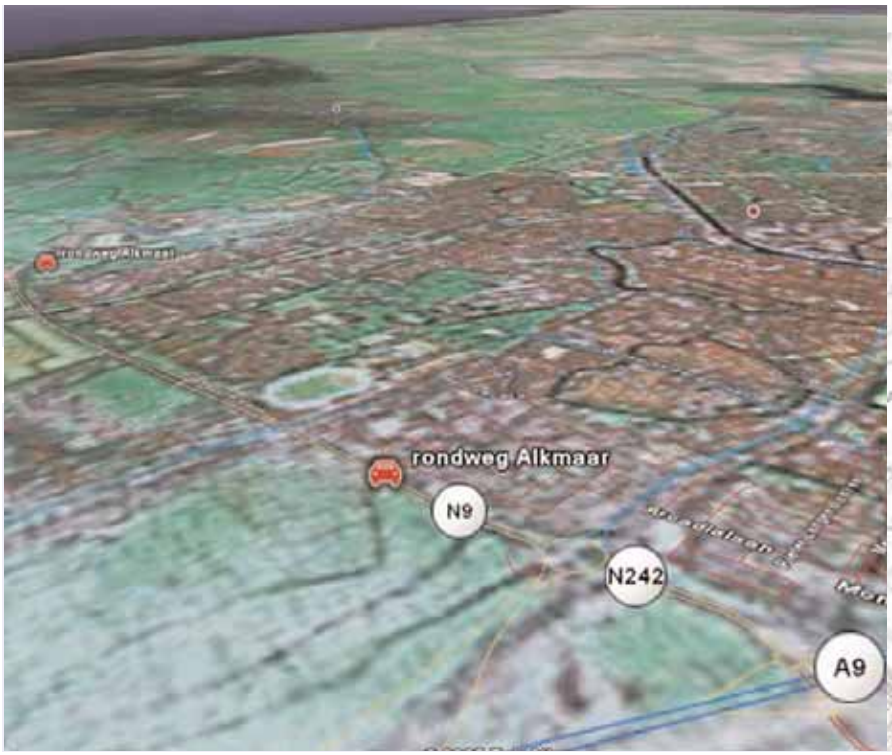
Koolmeer
Oosterzij-
Heiloo
Boekelermeer
Polder
Meerzicht
De Stal
Boekelermeer
polder
Huize Alida


Alkmaar
AZ
Heilooër Bos
Heiloo
Boekelermeer
A9
Die

Alkmaar
Boekelermeer
Heiloo
Castricum

24. Driehoek Alkmaar, aantakking N242

Daar waar de A9 Alkmaar nadert, is in de afgelopen jaren een aantal plannen tot uitvoering gebracht. Zo is er een fly-over gerealiseerd voor het verkeer in de richting van Heerhugowaard en verder. Dit ontlast het verkeersplein Kooimeer en zorgt voor een betere doorstroom in oostelijke richting. Gevoelsmatig zet de A9 zich voort in oostelijke richting via de N242, waar overigens ook de nodige plannen voor ontwikkeld zijn: de nu nog gelijkvloerse kruisingen zullen vervangen worden door ongelijkvloerse, alweer in het kader van een betere doorstroom. Technisch gezien gaat de weg in westelijke richting voort als N9.
In de driehoek die ontstaan is tussen de fly-over en de A9 en het verkeersplein, verrijst op dit moment het nieuwe voetbalstadion van Alkmaar. Ten oosten van de snelweg is bedrijventerrein Boekelermeer in ontwikkeling. Hierbij wordt rekening gehouden met de gele rugstreeppad, die in dit gebied thuishoort. De rand van het bedrijventerrein zal op deze fauna worden ingericht.
Ten westen van de A9 liggen de groengebieden Kooimeer en Oosterzij. De eerste is een kleinschalig natuurterrein toegankelijk via wildroosters; de tweede is agrarisch in gebruik en ontsloten door enige fietspaden. Beiden maken deel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.


rondweg Alkmaar
N9
N242
A9

Alkmaar

25. N9 rond Alkmaar

De N9 begint bij verkeersplein Kooimeer in Alkmaar en eindigt bij de Kooij in den Helder. In het eerste gedeelte is de N9 tevens de ringweg zuid van Alkmaar. Het is een rijksweg en geen provinciale weg.
In het gedeelte waarin de N9 fungeert als ringweg vormt ze vooral de overgang tussen de stedelijke omgeving aan de ene kant en de groene, agrarische ruimte aan de andere kant. De weg wordt telkens onderbroken door stoplichten op kruisingen waarbij het mogelijk is ofwel de groene gebieden ofwel de stad in te gaan. Er is weinig sprake van de identiteit van de gebieden of 'landmarks' die een indicatie geven van de te verwachten identiteit.
Kees Hund ziet in zijn plan de ringweg als een bastion en stelt voor dat gevoel te versterken door de stedelijke rand af te zetten met populieren (p. 103). Hoewel de scherpe scheiding het meest interessante aspect is van dit gebied, zorgt het voorstel er in onze ogen slechts voor, dat de scheiding minder goed te ervaren is. Het groene gebied zal door de boombeplanting slechts gefragmenteerd waarneembaar zijn.
In de opeenvolging van polders is dit gedeelte van het traject ook een interessant stuk. Na Heiloo bevinden zich achtereenvolgens de Varnebroekpolder en de Egmondermeer, gevolgd door de Bergmeerpolder.
Het wegprofiel en het aanbrengen van oriëntatiemogelijkheden en versterking van de identiteit van dit deel van de N9 en de gebieden die zij ontsluit, is een interessant project op zich, maar niet in het kader van 'tussenland'. Bij een dergelijk project zou in samenspraak met de gemeente Alkmaar de gehele ring betrokken moeten worden. De in ontwikkeling zijnde studie naar de aanpak van de Alkmaarse Westrand zou een goede aanjager kunnen zijn voor een cultureel planologische visie hierop. De studie wordt in januari 2006 openbaar.

omgeving Bergermeer

Sluispolder
Bergermeer
polder

afslag Bergen Noord

26. Omgeving Bergermeer

Het kruispunt op de N9 bij de Bergermeer voert aan de stadskant naar de gelijknamige woonwijk. Aan de 'groene kant' voert de N512 naar Egmond. Op deze plek heeft Alkmaar de sprong over de ring gewaagd. Er is een aantal sportaccommodaties gevestigd, zoals de ijsbaan, een sportschool en een outdoor mountainbike circuit. Ook zitten er een uitgaansgelegenheid en het gebouw van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, vanwaar de rijvaardigheidsexamens starten. Het is een samenraapsel van activiteiten, maar alles is gereguleerd. De tijdelijkheid en de daarmee gepaard gaande onordelijkheid van tussenland zijn hier ver te zoeken.
Op particulier initiatief van sportvereniging Alcmaria Victrix en Architectenburo Sander Douma is een schetsidee gemaakt om dit gebied verder te ontwikkelen als sportzone door onder andere kantoorruimte te creëren voor aan sport gerelateerde bedrijven, een sporthotel enz. De financiering hiervoor zou moeten komen uit woningbouw. De ontsluiting vanaf de stad voor langzaam verkeer zou in dit kader verbeterd worden.
Het college van burgemeester en wethouders staat in eerste instantie niet onwelwillend tegenover het idee. Momenteel zijn zij bezig met een haalbaarheidsonderzoek. Begin 2006 zal dit worden voorgelegd aan de gemeenteraad.
Al met al is dit geen interessant gebied om in het kader van tussenland iets mee te doen. Wel dient opgemerkt te worden dat bij het realiseren van meer gebouwen op deze locatie, het groen als kwaliteit betrokken zou kunnen worden, in plaats van als de achterkant van Alkmaar.

27. Afslag Bergen Noord

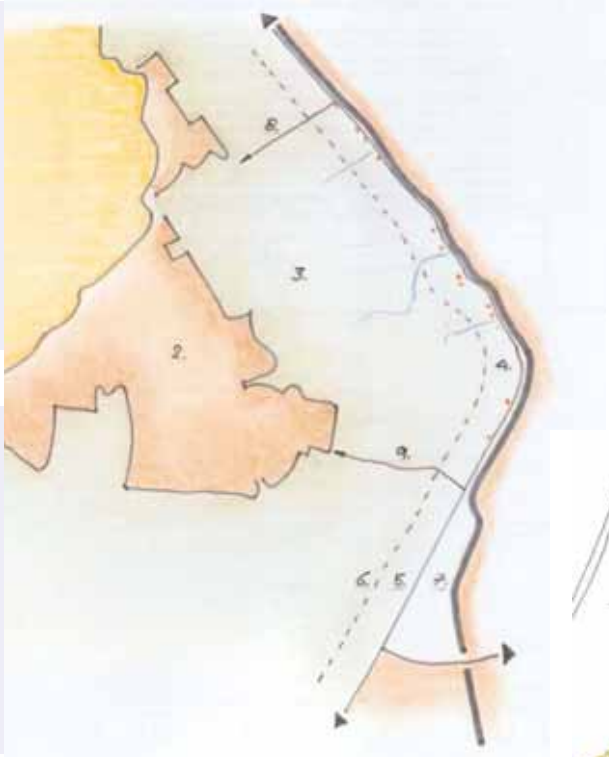
Waar de N9 kruist met de Kogendijk, kun je westwaarts richting Bergen afslaan. Oostwaarts kom je op de weg die langs het Noord-Hollands Kanaal naar het centrum van Alkmaar voert, of de weg die uitkomt op de vlotbrug van Koedijk. Dit is de enige vlotbrug over het kanaal in zijn oorspronkelijke vorm. Deze kan alleen door langzaam verkeer overgestoken worden.
Het groen aan de westzijde voorafgaand aan de afslag is de Bergermeerpolder en de Sluispolder, na de afslag overgaand in de Zuider Rekerpolder. Het gedeelte van de Sluispolder direct naast de N9 is in gebruik als golfterrein.
Aan de oostzijde is in een groene omgeving een aantal bedrijven gelegen, voornamelijk kantoren. Tussen de N9 en de weg langs het kanaal ligt een groenstrook zonder duidelijk gebruik. Na de kruising ligt aan dezelfde kant een waterplas, mogelijk gebruikt als extra waterberging. Deze wordt aan het zicht onttrokken door bossages.
Het geheel vormt een niet opmerkelijk gebied, dat niet direct aanleiding geeft hier verder over na te denken. Wel kun je je afvragen of de beleving van het gebied verhoogd zou kunnen worden door het water zichtbaar te maken. Daarbij vormt het de eerste in een reeks van afslagen langs de N9. Gevoelsmatig hoort dit gebied echter meer bij de rondweg dan bij het noordelijke gedeelte van het traject A9 - N9.

N9 Alkmaar - Den Helder
N9
Landweg
Bergen

DEN HELDER
BERGEN
ALKMAAR

28. Profiel N9 Alkmaar - den Helder

De N9 loopt van Alkmaar tot aan Den Helder geheel parallel aan het Noordhollandskanaal. Een combinatie van een waterweg en een autosnelweg over ongeveer 35 kilometer is uniek in Nederland. Het kanaal is vanaf de weg niet altijd evengoed ervaarbaar, maar bepaalt toch over het hele traject de beleving.
De loop van de oude getijdenrivier de Rekere is bepalend geweest voor de situering van het kanaal en daarmee indirect voor de N9. De Rekere stond via de Die in verband met het oude IJ en aan de andere zijde met de zee. De Rekere is debet aan de oude strandwallen en het onregelmatige verkavelingspatroon van het zuidelijk deel van de route (van Alkmaar tot Zijpersluis). Dit deel van de route kent een kleinschaliger opgezet landschap dan het noordelijk deel.
Vanaf Zijpersluis loopt de A9 door de Zijpe- en Hazepolder en vervolgens tussen de Anna Paulownapolder en het Koegras door. Het verkavelingspatroon is grootschalig en ortogonaal. De N9 volgt op veel plaatsen de verkaveling, maar doorsnijdt deze ook regelmatig. Dit veroorzaakt een subtiele wisseling qua beleving. Daarnaast wordt de monotone beleving afgezwakt door de afwisseling van landbouwgronden en bollenvelden.
Het wegprofiel van N9 kent over het gehele traject twee rijstroken met veelal aan de westzijde een parallelweg.
Daar waar nu nog geen parallelweg aanwezig is, zal deze in de nabije toekomst worden aangelegd om de doorstroming op de N9 te bevorderen.
Een vijftal kleine woonkernen is de belangrijkste onderbreking in de open landschapservaring. Daarnaast zorgen beplanting, maar vooral elementen als de windturbines en de oude molens voor visuele aandachtspunten. Niet bijzonder sterk ervaarbaar, maar wel interessant in het licht van de ontstaansgeschiedenis van het landschap zijn de oude dijklichamen, die de scheidingen tussen de verschillende polderkarakteristieken accentueren.
De haakse wegverbindingen die het achterland van de N9 met de rest van het land verbinden, zijn vaak in het landschap herkenbaar door bomen en aanliggende boerderijen. Deze zijn mogelijk aanleiding de ervaring van het patroon van de polders verder te versterken.
De ervaring van de N9 als geheel valt te karakteriseren als een voor Nederlandse begrippen opvallende gelijkvormigheid, wat een zeker meditatief karakter met zich meebrengt.



Het landelijk gebied van Bergen onderscheidt zich door:

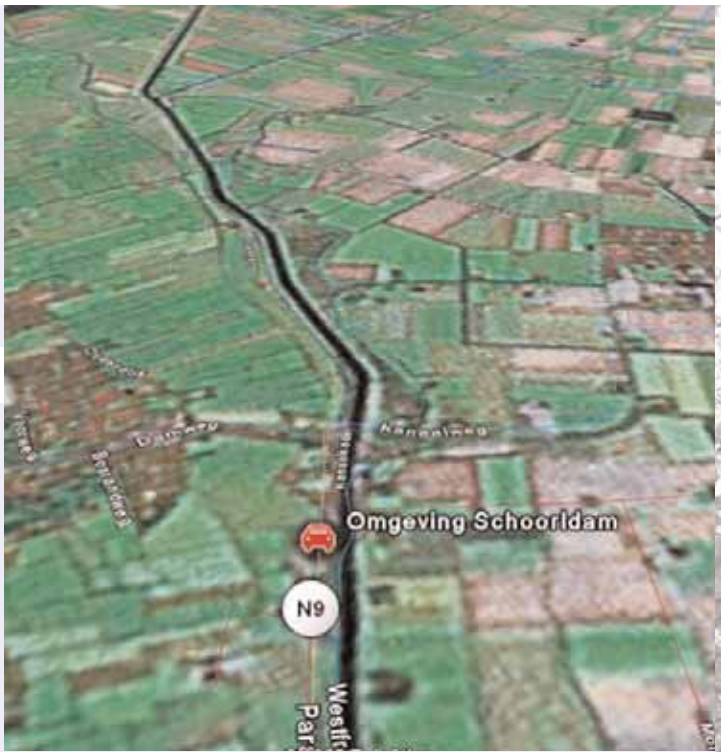
1. duingebied	- binnenduinrand
2. dorpskern Bergen	- dorpsrand
3. grasland, strandvlaktegebied	- Weidegebied Oostelijke polders.

Het terugbouwen van de stolpen betreft:

4. zone Kanaaldijk N9	- bestaande bebouwing
5. Rijksweg N9	- Alkmaar - Den Helder vice versa
6. Rijksweg N9 geluidscontour	- 50 dB(A) Bestemmingplan Weidegebied e.o.
7. Noord Hollands Kanaal	-
8. Teugelaan	-
9. Kogendijk	-

28.1 Alkmaar- Schoorldam

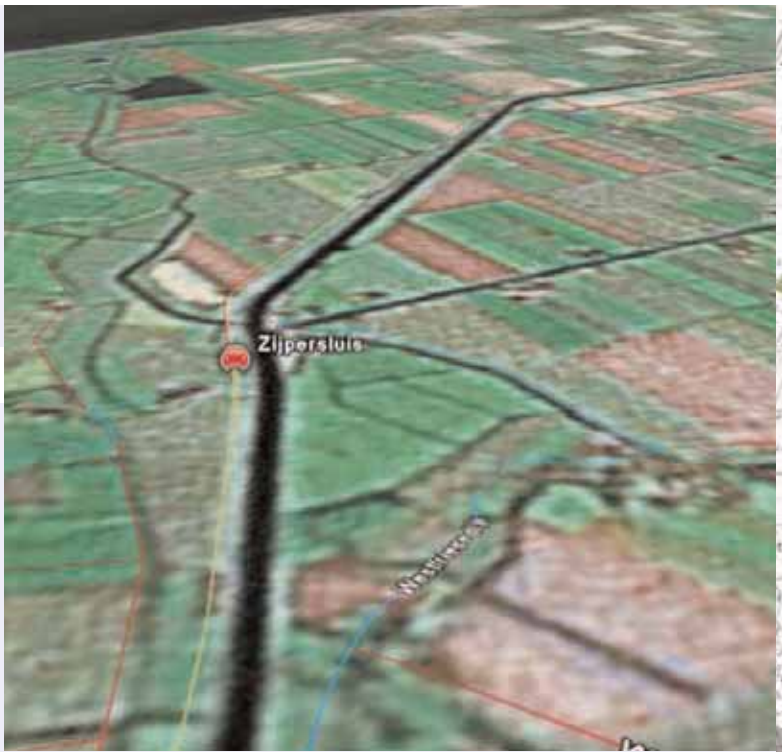
Tussen Alkmaar en Schoorldam heeft Rijkswaterstaat het plan opgevat de N9 te verbreden om de veiligheid en de doorstroming te bevorderen. Aan de westzijde wordt over het gehele traject een parallelweg aangelegd. Aangezien de weg aan de oostzijde begrensd wordt door het Noord-Hollands Kanaal, moet de ruimte hiervoor aan de westzijde gevonden worden. Probleem hierbij is een aantal stolpboerderijen, die bij de verbreding van de weg in de overlastzone komen te liggen. Het aanpassen van de boerderijen met geluidswerende maatregelen is niet voldoende.
Plan is nu om een aantal boerderijen af te breken en verder van de weg af of te her opbouwen of opnieuw te bouwen. Rijkswaterstaat heeft hiervoor een studie gedaan, die ook ingaat op de invulling van de stroken direct langs de verbrede weg. Deze zullen opengelaten worden, maar af en toe voorzien van een bomenrij.


Omgeving Schoorldam
N9

Grootdammerpolder
Bregtdorp
Schoorl
Schoorldam
Aagtdorper
polder
Schoorl

29. Schoorldam

De kleine woon- en werkgemeenschap van Schoorldam wordt van het kanaal gescheiden door de N9. Deze weg wordt druk gebruikt door vracht- en toeristisch verkeer. Om het dorpje te ontlasten is Rijkswaterstaat bezig met een 'bypass': de N9 wordt verlegd om het dorp heen.
De 'bypass' tast de lineaire structuur van de weg aan, maar vergroot wel de leefbaarheid van het dorp. Tegelijkertijd worden echter de grenzen van het dorp hard vastgelegd. In de op- en afritten ontstaan overhoeken die een groene invulling krijgen en daarmee een functie voor de gemeenschap maar die niet bijdragen aan het ervaren van de identiteit van de plek door de weggebruiker. De definitieve invulling en vormgeving van de overhoeken dient nog vastgesteld te worden.


Zijpersluis

Burgerbrug
Polder F
Polder A
Zijpersluis
Grootdammerpolder

N9 windmolens

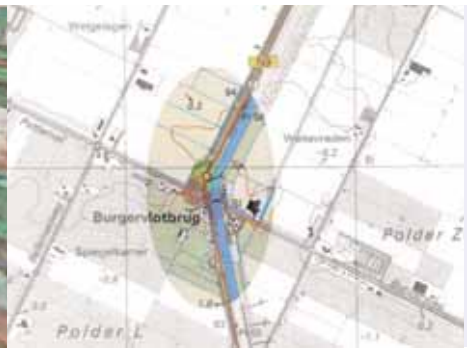
30. Zijpersluis

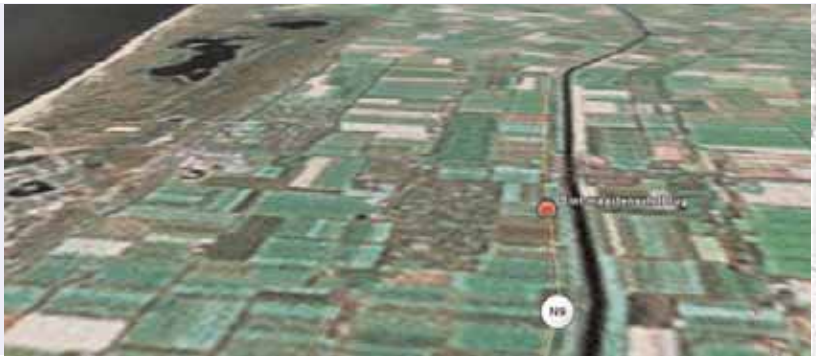
Zijpersluis vormt de overgang van de Grootdammer- en Groeterpolder ten westen van de N9 en de 'Hempolder onder Schoorl' ten oosten naar de polders A, F en L. Het Noord-Hollands Kanaal maakt hier een knik. Deze gaat diagonaal door de verkaveling heen, maar is geënt op de loop van de Rekere.
De oude Schoorlse Zeedijk slingert zich vanaf dit punt richting de Noordzee net onder Petten. Deze zeedijk is een wezenlijk element in het landschap maar slecht te ervaren vanaf de N9. In de scherpe hoek die de dijk en de N9 met elkaar maken, bevinden zich een recyclingbedrijf en een monument voor de gevallenen in WO II.
Wel ervaarbaar vanaf de weg is de splitsing van de waterwegen in het NoordHollands Kanaal, de Groote Sloot en de Hondsbossche Vaart. Deze laatste wordt afgebakend met de Oude Schoorlse Zeedijk -vanaf de sluis naar het westen- en de Westfriese Zeedijk naar het oosten.
De landen binnen de Oude Schoorlsche Zeedijk ten oosten van de Slaper verkregen hun uitwatering door een schutsluisje dat toegang gaf tot de Groote Sloot. Dit sluisje bestaat nu nog: het Jacob Claesse sluisje. Het was belangrijk voor de scheepvaart en als middel tot afwatering naar twee kanten.
Tussen Zijpersluis en Burgervlotbrug staat aan de overkant van het Noord-Hollands Kanaal een serie windturbines. Hun strakke, functionele vorm en de lijn waarin ze staan, benadrukken het 'poldergevoel'. Halverwege dit traject staat aan de west-zijde van de N9 een historische watermolen, een exponent van het verleden van het gebied.

31. Knik in A9 (2x)

Op de kaart leken de twee plekken waarop de N9 even afbuigt van de recht lijn van het kanaal mogelijk interessante restruimtes. In de praktijk bleken dit kleine rietlanden te zijn in het licht van waterberging. Hoewel niet duidelijk is waarom de huidige locatie daarvoor de aangewezen plek was, bieden ze verder geen aanleiding hierop nader in te gaan.

Burgervlotbrug


Burgervlotbrug
Polder Z
Polder L



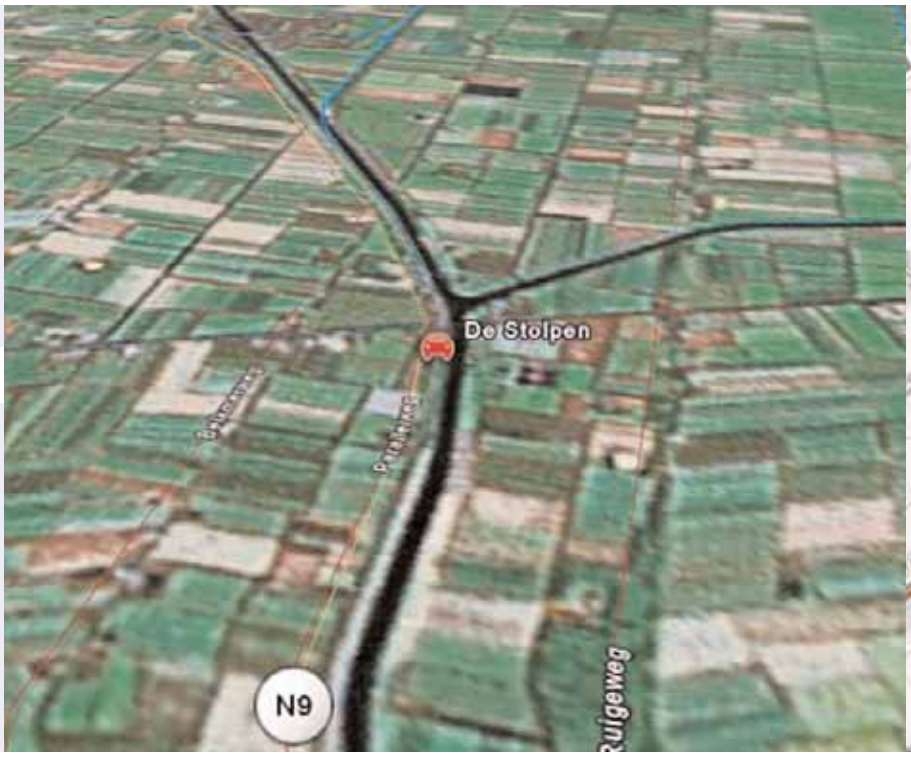
Sint Maartensvlotbrug
HAZE
POLDER

32. Burgervlotbrug

Burgervlotbrug ontleent zijn naam aan de brug die werd geconstrueerd ter overbrugging van het Noord-Hollands Kanaal. Het plaatsje is ontstaan na het graven van het Noord-Hollands kanaal. Burgerbrug vormde eerst het centrum van de polder. Door het graven van het kanaal bleek het oversteekpunt een gunstiger plek te zijn om te wonen en werken.
Omdat het in deze tijd nog niet mogelijk was een permanente brug te maken die zowel zwaar verkeer aankon, als doorgang kon bieden aan de scheepvaart, werd gekozen voor een vlotbrug. In de twintigste eeuw werd deze vervangen door een brug op pontons.
Rijkswaterstaat was van plan om ook Burgervlotbrug van een bypass te voorzien, maar heeft daar vanaf gezien. Aan de noordkant van het dorp wordt de weg naar Petten nu door middel van een rotonde toegankelijk. Dat dit de verbinding met zee vormt, wordt op dit punt niet duidelijk.
De haakse lijn die de Burgerweg en de Pettemerweg vormen op het kanaal, en die in lijn is met de verkaveling, wordt doorbroken door de lus die het verkeer vanaf de rotonde moet maken om naar Petten te komen. In deze lus bevindt zich als blikvanger een kerkje.
Na Burgervlotbrug biedt de Hazepolder een andere aanblik: hier begint het bollenlandschap.

33. Sint Maartensvlotbrug

De geschiedenis van Sint Maartensvlotbrug is grotendeels hetzelfde als die van Burgervlotbrug. Ook hier het ontstaan van een extra kern –naast Sint Maartensbrug- door de mogelijkheid tot handel ten gevolge van het kanaal. Ook hier is de oorspronkelijke vlotburg vervangen door een pontonbrug.
De bypass die Rijkswaterstaat van plan was hier te realiseren, is afgeblazen.


De Stolpen
N9
Ruigeweg

Gerta's Hoeve
Vitalité
De Stolpen
De Stolpen
Boszicht
't Buur
Polder

34. Driehoek De Stolpen

Bij de Stolpen biedt een westelijke aftakking toegang tot het duingebied en het natuurreservaat het Zwanenwater. Het Noord-Hollands Kanaal heeft hier een aftakking naar het Stolpen-Schagen Kanaal.
Het is een non-descripte plek, waar tegen alle logica in een Chinees-Japans eethuis gelokaliseerd is.
De locatie gaat sterk veranderen vanwege de geplande bypass. Het betekent een wezenlijke verandering van het wegprofiel, maar ook ontstaan er vreemde restruimtes. De brug over het kanaal wordt minder direct ervaarbaar.

aansluitingen 't Zand

Zijpe

35. Aansluitingen 't Zand

't Zand is inmiddels door middel van een 'bypass' verlost van het verkeer van de N9. Hoewel het grootste gedeelte van het dorp aan de overkant van het kanaal ligt, wordt de bebouwing aan de westelijke kant dus nu zowel beschermd als geïsoleerd. De N9 ligt verdiept, om de verbinding van de twee delen van 't Zand te vergemakkelijken. Dit heeft wel tot gevolg dat de automobilist weinig mee krijgt van het bestaan of de aard van het dorp; laat staan dat hij zicht krijgt op de doorsnijding van de orthogonale polderstructuur die kanaal en weg hier gezamenlijk veroorzaken.

36. Kruising Zijperzeedijk

Even ten noorden van 't Zand kruist de weg de Zijperzeedijk, die aan de oostzijde van de weg overgaat in de Zijperdijk. De weg gaat daarvoor omhoog. De oplettende automobilist ziet het dijklichaam in het landschap liggen. De ervaring van deze bijzondere dijk zou versterkt kunnen worden en daarmee het karakter van het vlakke polderland benadrukken. De historische dijken zijn belangrijke ijkpunten in het landschap, maar helaas vanaf de N9 slecht ervaarbaar.

Noordelhaven
N9

Gelders

Blauwe Keel
N9

37. Noorderhaven/ Julianadorp
Tussen ’t Zand en Julianadorp staan aan de overzijde van het kanaal weer windturbines.
Vlak voor Julianadorp is een afslag gecreëerd als ontsluiting naar het dorp en naar recreatieterrein Noorderhaven. De afslag zelf geeft geen informatie prijs over de wereld waar zij toegang toe biedt.
Net voor het gehucht Westeinde aan de oostkant van het kanaal, is een pont in functie. Om lokaal autoverkeer toegang te bieden tot de pont ligt de weg hier verhoogd.

38. Blauwe Keet
Ook bij de Blauwe Keet is er een toegang tot Julianadorp. Het landschap aan de westzijde wordt gedomineerd door plastic tunnelkassen en door een bunker, die beklad is met graffiti.

kruising spoorlijn / Koogras

De Kooij

Uitvlucht
De Kooy
Knooppunt De Kooy
De Oosterkooy

39. Kruising spoorlijn/ Koegras

Bij de Koegrastunnel kruist de N9 de spoorlijn, die vanaf Alkmaar via Heerhugowaard naar den Helder voert. De N9 is daarvoor verdiept aangelegd. Een grijs-wit betegelingspatroon vormt een zeer moderne en strakke aankleding voor dit civiele kunstwerk in zijn groene omgeving.
Opmerkelijk is verder dat in het spoortracé een ophaalbrug is aangelegd voor het scheepvaartverkeer over het kanaal.

40. De Kooij

Bij knooppunt De Kooij houdt de N9 op en gaat verder als N250 den Helder binnen. Via een lus is er een verbinding met de N99 naar Den Oever. De lus zelf is groen en voor een deel in gebruik als waterberging. Ze biedt ook toegang tot industrieterrein Kooypunt. Het gebied dat overblijft tussen de N9, de N99 en het Balgzandkanaal dat zich hier afsplitst van het Noord-Hollands Kanaal, zal ook een industriële bestemming krijgen.

41. A9 - N9

Het traject dat de wegen samen vormen, wordt zowel gebruikt voor doorgaand verkeer als voor het lokale verkeer, dat slechts een gedeelte van het traject gebruikt. De aantakkingen op de snelweg vormen over het algemeen tevens een goede ontsluiting van het lokale wegennet.
In het zuidelijke gedeelte van de provincie zal de A9 gebruikt worden als één van de vele rondwegen om of toegangswegen tot groot Amsterdam.
Eenmaal ten noorden van Amsterdam krijgt de weg de rol van de belangrijkste levensader voor Noord-Holland-noord. Vracht- en toeristisch verkeer verdringen zich het hele jaar door om via de A9-N9 het gebied in en uit te komen. Dagelijks worden bij de bulletins met verkeersinformatie dan ook de files 's ochtends in zuidelijke en 's middags in noordelijke richting op de A9 genoemd. Bij knooppunt Holendrecht, Badhoevedorp, Haarlem, Beverwijk lijkt het altijd raak te zijn. Op zondagen staan de bezoekers van de Bazaar in Beverwijk in de file voor de afslag; in de zomer veroorzaakt het vakantieverkeer ook filemeldingen op de N9. De vraag naar oplossingen van de bereikbaarheid van de kust houdt de gemeentes in Noord-Holland dan ook zeer bezig.

Aan de knelpunten op deze weg wordt al jarenlang gewerkt. Zo heeft de Wijkertunnel de verkeersopstoppingen bij de Velsertunnel opgelost en moet de recent gerealiseerde fly-over bij het knooppunt Kooimeer richting Heerhugowaard (N242) de toevoer naar de ring van Alkmaar reguleren. Het aanpassen van het profiel (verbreden en verleggen) van de N9 is een werk dat in volle gang is, evenals het aanleggen van bypasses om een aantal woongemeenschappen heen.

De A9 is vanzelfsprekend een rijksweg, de N9 is dit vreemd genoeg ook. Beide vallen dus onder de jurisdictie van Rijkswaterstaat. Ze worden van elkaar gescheiden door het zuidwestelijke stuk van de ring van Alkmaar. Voor de A9 is zoals al eerder gemeld in opdracht van Rijkswaterstaat een landschapsvisie ontwikkeld. Voor de N9 staat dit nog op de agenda. De ontwikkelde visie gaat uit van het landschap –en alleen het landschap- dat vanaf de weg te ervaren is. De identiteit van de weg zelf komt niet aan bod.

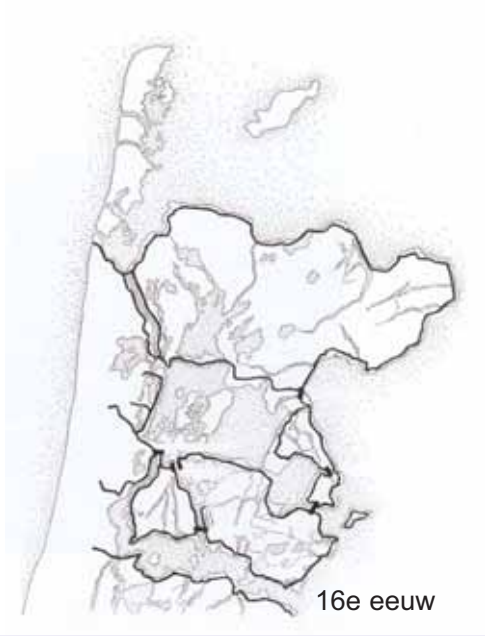
Het gehele traject is als volgt te typeren:
- knooppunt Holendrecht tot aan de Wijkertunnel: voornamelijk stedelijk karakter;
- Wijkertunnel tot aan Alkmaar: overgangsgebied, agrarisch en recreatief groen en verstedelijking wisselen elkaar af;
- vanaf Bergen-noord tot aan den Helder: agrarisch groen gebied.

De wegen voeren door een belangrijk stuk geschiedenis van waterrijk Nederland: zoals geschetst in de paragraaf 'de polders' is een reis langs het traject een reis door de geschiedenis van de landwinning in Nederland. Soms met respect voor deze geschiedenis, soms letterlijk dwars op deze geschiedenis door het doorbreken van de polderstructuur bij het bepalen van het traject. Deze geschiedenis is op veel plekken niet of slecht ervaarbaar concludeerden wij in onze analyse van de ervaring van de omgeving van de weg per onderdeel.

De inrichting van de weg is over het algemeen basaal te noemen. Er is geen eenheid te ontdekken voor wat betreft de inrichtingselementen zoals bijvoorbeeld kunstwerken en geluidsschermen. Met een positieve instelling zou je kunnen zeggen dat de verschillende oplossingen die hiervoor gevonden zijn elk staan voor een eigen tijdsbeeld. Met een wat minder positieve inslag zou je kunnen spreken van adhoc-oplossingen zonder al te veel visie.

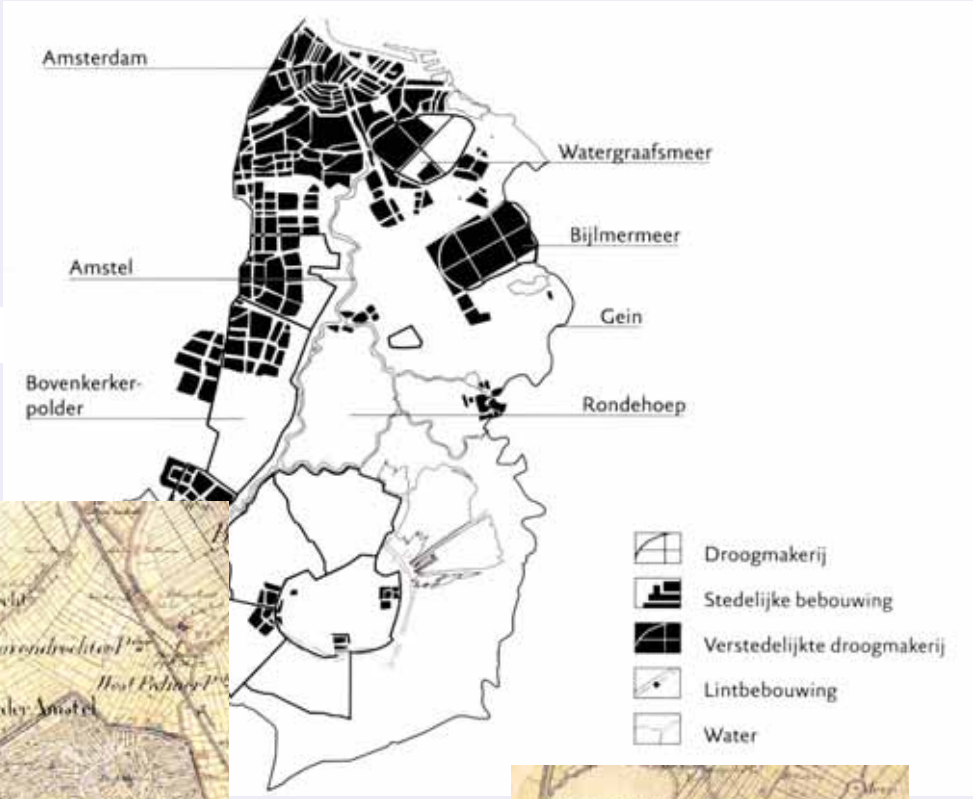
Bij de toevoer van het verkeer vanaf Heemskerk in noordelijke richting is dit jaar een proef met 'ritsverlichting' afgerond: deze verlichting zou het ritsen voor het invoegende verkeer moeten vergemakkelijken.
Een andere bijzonderheid op het gebied van verlichting, is dat de snelwegverlichting op het traject Akersloot - Alkmaar niet brandt. Dit vanwege een uilenkolonie die hier leeft en jaagt. Dit gebrek aan verlichting benadrukt ook 's avonds het gevoel een meer landschappelijk gebied te betreden.

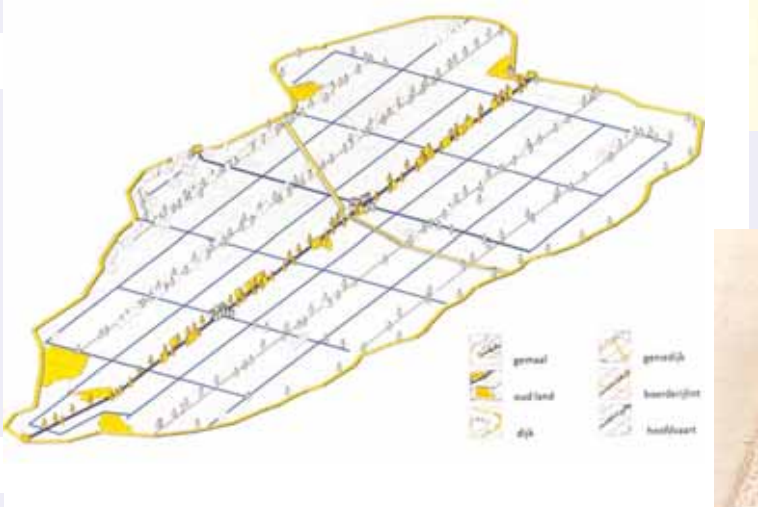
E. Den Helder
14. Het Koegras
13. Anna Paulownapolder
12. De Zijpe- en Hazepolder
11. Geesterambacht
10. Strandwal Schoorl
9. Berger- en Egmondermeer
D. Alkmaar
8. Boekelermeer - Kooimeer
7. Limmen
6. Oerij
C. Beverwijk
5. IJmeer - Wijkermeer
4. Haarlemmerliede Spaarnwoude
3. Haarlemmermeer
B. Badhoevedorp
A. Amstelveen
2. De Ronde Hoep
1. Holendrechter- en Bullewijkerpolder



De polders

Nederland dankt zijn naam aan zijn lage ligging. Dit is met name op het westen van Nederland van toepassing, omdat het grotendeels onder zeeniveau ligt. Het ontstaan van het land uit zee, al dan niet door actieve landwinning, is bepalend voor de vorm het landschap. Met die vorm als onderlegger wordt bij het huidige gebruik al dan niet rekening gehouden.
De ontstaansgeschiedenis van met name Noord- en Zuid-Holland is complex en interessant. De Hollandse delta ontstond door rivieren met smalle kleiige oeverwallen en uitgestrekte venige komgebieden daartussen. Oorspronkelijk lag het veen iets hoger dan de rivieren, wat het gebied geschik maakte voor bewoning.
Behalve de rivieren vormde de zee een belangrijke factor in de vorming van het landschap. Zo'n 10.000 jaar geleden bestond er nog geen Noordzee: het Europese continent en Engeland zaten aan elkaar vast. Na de laatste ijstijd steeg het water echter en daalde het land op andere plekken. Samen met de Noordzee ontstond op deze manier de Noord-Hollandse kustlijn in de vorm van strandwallen, vervolgens de duinen en daarachter het waddengebied. Het waddengebied was een getijdenbekken doorsneden door kreken. Later vulden delen van dit gebied zich met sediment -oude zeeklei en zand- en ontstonden ook hier strandwallen.
De veengebieden kregen een steeds betere afwatering met inklinking van het veen tot gevolg. Daarnaast werd vanuit de duinen en strandwallen het veengebied ontgonnen. Door deze processen en de open verbindingen met zee ontstonden steeds grotere meren. Vervolgens werden de verbindingen met zee afgedamd -zoals de Rekere bij Zijpe, door middel van de Rekerdam- en werden dijken aangelegd om de afwatering controleerbaar te maken. Zo ontstond de veenpoldervlakte als een open continuïteit die de latere droogmakerijen ontsloot. Een droogmakerij valt te karakteriseren als een architectonische variant van de veenvlakte.
Een ingenieus stelsel van dijken en dammen zorgde ervoor dat de veenvlakte in stand kon worden gehouden. Toen de veenmeren waren drooggelegd ontstond er een voortdurende afwisseling in het landschap tussen veenvlakte en droogmakerijen. In feite loopt het gehele traject A9 - N9 door een opeenvolging van veenvlaktes en droogmakerijen. Hierna volgt een uiteenzetting van deze verschillende landschappen met globaal hun karakteristieken. Interessante vraag is of dit landschap van droogmakerijen iets kan betekenen bij hedendaagse ontwerpopgaven en in dit geval de bij beleving van de route Holendrecht - den Helder.
In dit kader worden hieronder de polders die op het traject van zuid naar noord achtereenvolgens aangetroffen worden kort omschreven met het oog op een mogelijk pilotproject. Hierbij is gekeken naar de geometrische vorm van de polders, de ruimtelijke omstandigheid, de culturele component (beeld, inhoud en betekenis) en de huidige functie.


Amsterdam
Watergraafsmeer
Bijlmermeer
Amstel
Gein
Bovenkerker-
polder
Rondehoep
Droogmakerij
Stedelijke bebouwing
Verstedelijkte droogmakerij
Lintbebouwing
Water



1. Holendrechterpolder- en Bullewijkerpolder
Deze polder wordt doorsneden door de A9 en de A2. Het zuidelijke deel kent nog de oorspronkelijke strokenverkaveling (voorheen legakkers), aangelegd vanuit de omliggende dijk. Aan de noordzijde bevindt zich de Ouderkerkerplas. Dit was een zandwinput ten behoeve van de aanleg van de A9, die later de functie van recreatieplas gekregen heeft. De vorm en de ligging van de plas passen binnen de structuur van de polder.

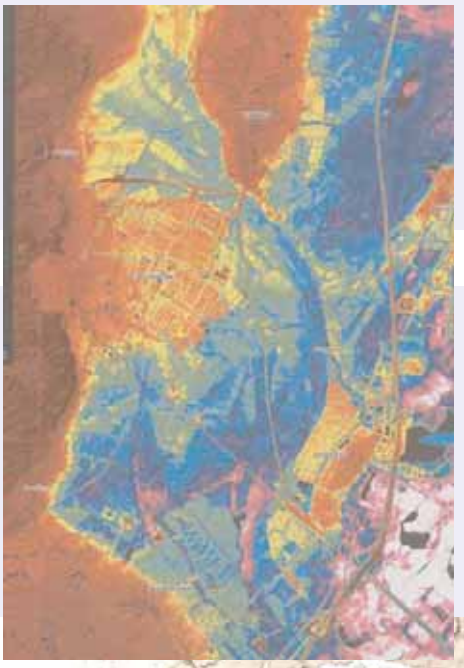
2. Ronde Hoep, *ontstaan tussen 1100 en 1300*
De Ronde Hoep kenmerkt zich door een Middeleeuws verkavelingspatroon. Verkaveling heeft plaatsgevonden vanuit de omliggende dijken en rivieren (Amstel, Bullewijk, Waver en Oude Waver). Er was geen sprake van turfwinning, omdat er kleiafzetting heeft plaatsgevonden vanuit de Amstel. Hierdoor is de Ronde Hoep als gave agrarische polder intact gebleven, met uitzondering van de door de A9 afgetopte noordzijde, waar Ouderkerk aan de Amstel zijn uitbreiding voltrekt**.**

A. Amstelveen - Bovenkerkerpolder, *tussen 1600 en 1750 afgegraven* voor turfwinningen. Hierdoor ontstond een meer dat in 1770 is drooggelegd. De Bovenkerkerpolder heeft een rechthoekig verkavelingpatroon. Deze strokenverkaveling is niet terug te vinden in de huidige bebouwing van Amstelveen. De A9 loopt over de scheiding Bovenkerkerpolder (zuid) en Amstelveender Middelpolder (noord). Het Amsterdamse Bos bestaat ook uit een noordelijk en zuidelijk deel, dat doorsneden wordt door de A9. Oorspronkelijk waren dit respectievelijk de Rietwijkeroordpolder en de Schinkelpolder. Ook hier is het oorspronkelijk patroon niet meer ervaarbaar.

B. Badhoevedorp
Badhoevedorp is onderdeel van de Haarlemmerpolder, genoemd naar de voormalige Badhoeve, een modelboerderij gesticht in 1856 door J.P. Amersfoordt, gelegen op de rand van de Haarlemmermeer. Oorspronkelijk was op deze locatie een strandje gesitueerd aan het Haarlemmermeer.
De huidige bebouwing is gelegen in de polderzoom en poldermantel en volgt hiermee de oorspronkelijke verkaveling grotendeels.

3. Haarlemmermeer, *1850 (al vanaf 1617 zijn er plannen gemaakt)*
Grondvorm van de polder is de windvorm (langgerekt en zuidwest-noord-oost), ontstaan vanuit onderling met elkaar verbonden veenmeren. De strokenverkaveling heeft plaatsgevonden met de centrale Hoofdvaart als symmetrieas. De kavels zijn 200 x 1000 m. groot in een poldermodule van 2 x 3 km. De A9 volgt deze verkaveling grotendeels. Vanaf de aantakking van de N205 doorkruist de A9 de verkaveling. Bij Zwanenburg en Boesingheliede is de verkaveling sterk ervaarbaar.

WIJKER MEER
HET
ZAANLA
ZAAN
DAM
Zandpoort
Spaarndam
HAARLEM



4. Haarlemmerliede Spaarnwoude

Na het Rottepolderplein betreedt men het oude veenweidegebied van Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Het gebied maakt deel uit van wat wel het 'oude land' wordt genoemd. Het is een oorspronkelijke veenpolder waarvan de oude structuur behouden is gebleven. Het betreft een strokenverkaveling met een diversiteit aan richtingen. De Spaarndammerdijk deelt het gebied in tweeën: in het zuidwesten de Vereenigde Binnenpolder (veen) en in het noordoosten de Inlaagpolder (klei). Het markante dorpje Spaarnwoude is ontstaan op een oude strandwal.
De polder kent een extensief agrarisch gebruik. Het waterpeil wordt kunstmatig hoog gehouden, zodat het veen behouden blijft.

Iets noordelijker, ten westen van de A9 ligt de Velserbroekpolder, een zandveenpolder als uitloop en afwateringsgebied van de strandwallen, met een daarop geënte verkavelingstructuur, die haaks op de A9 staat. In dit gebied werden in de 17e en 18e eeuw vele buitenplaatsen gesticht.

5. IJmeer - Wijkermeer

Het gebied ten oosten van de A9 ten hoogte van Velserbroek bestond tot halverwege de 19e eeuw uit water: het IJmeer en het Wijkermeer. Van 1865 tot 1876 werd het Noordzee Kanaal aangelegd en werden tegelijkertijd het IJmeer en het Wijkermeer ingepolderd. Haaks op het Noordzee Kanaal werd een aantal zijkanalen aangelegd die het oorspronkelijke IJmeer opdeelden. Hierdoor ontstond een aantal zeekleipolders: de Zuidwijkermeer-, Noordwijkermeer-, Zuidspaarndammer-, Noordspaarndammer-, Houtrak- en Zaandammerpolder en de Groote IJpolder.
Het gebied kende een agrarische bestemming, maar eind jaren zestig werden de Houtrakpolder en de Spaarndammerpolder omgevormd tot het huidige recreatiegebied Spaarnwoude. De oorspronkelijke verkavelingstructuur is in deze gebieden verloren gegaan. In de Wijkermeerpolder daarentegen is de verkavelingstructuur nog wel in tact. Vraag is wat daar van overblijft als het geplande bedrijventerrein zijn beslag krijgt.

C. Beverwijk als stedelijk gebied

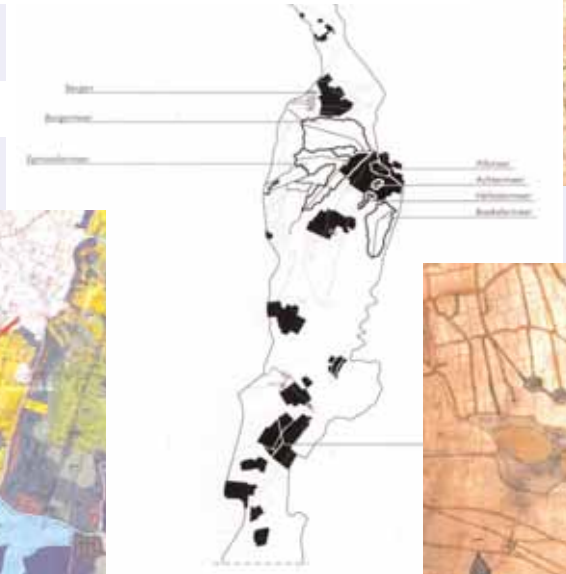
Vanaf de A9 is het stedelijk karakter van Beverwijk sterk ervaarbaar. Beverwijk vormt gevoelsmatig een stedelijke eenheid met Heemskerk, IJmuiden en Velsen. Beverwijk en ook Heemskerk zijn ontstaan op de strandwallen. Dit waren goed bebouwbare locaties binnen het omringende polderlandschap. De verstedelijking is ontstaan aan de westzijde van het oorspronkelijke IJmeer, kende vele buitenplaatsen en heeft met name een enorme ontwikkeling doorgemaakt na aanleg van het Noordzee Kanaal. De bebouwing drukt een steeds sterker stempel op de beleving vanaf de A9.

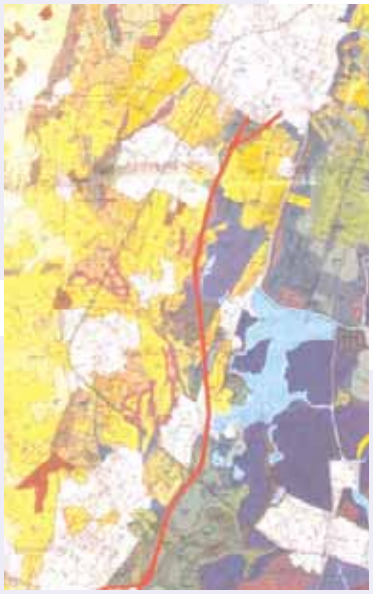
6. Oerij

Het gebied dat we het Oerij noemen, is het gebied van de Wijkermeer tot op hoogte van Akersloot. Het gebied kent vele kleine polders die ogenschijnlijk in elkaar overlopen. Het begint net boven de Wijkermeer met de Buitenlanden, de Wijkerbroek (nu Vinex Broekpolder), de Uitgeester- en Heemskerkerbroek, de Heemskerkernoordbroekpolder, de Castricumerpolder en de Dorregeesterpolder.
Deze polders vormen de lage delen tussen de aanwezige strandwallen en tonen een sterk organische structuur. De verkavelingen komen voort uit de oorspronkelijke kreken en afwateringssloten. Door de getijdenbewegingen heeft het veen voor een deel plaatsgemaakt voor klei-afzettingen. Het Oerij heeft plaatsgemaakt voor genoemde polders. Daarentegen is ten oosten van de A9 rond 1150 het Uitgeester- en Alkmaardermeer ontstaan. De polders zijn belangrijke schakels in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

historische kades en dijken

MTD landschapsarchitecten





7. Limmen

Het gebied langs de A9 bij Limmen wordt gevormd door de Limmerpolder en de Oosterzijpolder. Het gebied maakt deel uit van de oorspronkelijke strandvlakte. Hier vormden zich de geesten: akkers op de strandwallen. De veengebieden tussen de strandwallen werden vanuit deze wallen ontgonnen. Hierdoor werd de verkavelingstructuur van de polders bepaald in combinatie met de onderliggende krekenstructuur.
Het gehele gebied toont zich als een zeer open strandvlaktelandschap met aan de westzijde van de A9 een open waterrijk veenland en aan de oostzijde met natuurgebied van de Heilooër Die. De plaats Limmen dateert van omstreeks 1000 en bestond toen al uit een zevental buurtschappen. Zowel Limmen als het noordelijke gelegen Heiloo liggen op de middelste Noordkennemerstrandwal.

8. Boekelermeer - Kooimeer.

Direct ten zuiden van Alkmaar liggen de Boekelermeer en de Kooimeer.
De Boekelermeer ten oosten van de A9 is een droogmakerij, die in 1569 is drooggelegd. Deze polder was gecreëerd voor de rietteelt en stond bekend om de bijzondere kwaliteit riet. Het Kooimeer is een voormalige veenplas, gelegen tussen het Heilooër bos en de Boekelermeer. Het is een natuurgebied en er zijn plannen om het weer verder te vernatten.

D. Alkmaar

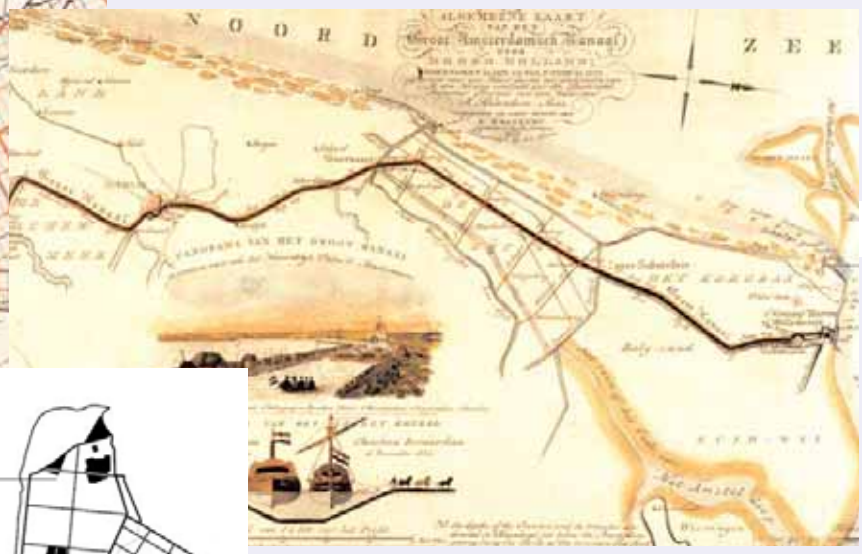
Alkmaar is een van de vijf stedelijke concentraties langs de A9 - N9.
Het oude centrum van de stad lag tussen een aantal meren ingeklemd. In het zuiden was dit het Achtermeer. Het Achtermeer is de oudste droogmakerij van de wereld en daardoor een waterstaatkundig monument (drooglegging tijdstip niet exact bekend, in ieder geval voor 1533 toen de verkaveling werd uitgezet). Het veervormige verkavelingpatroon is in het huidige bebouwingspatroon te herkennen.

9. Bergermeer - Egmondermeer

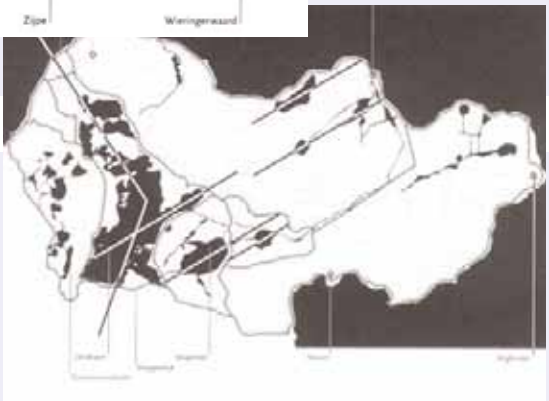
Het land achter de strandvlakte ter hoogte van Bergen kreeg na 1264 steeds meer vorm. Aanleiding hiervoor was de beteugeling van het getijdenwater de Rekere, door de aanleg van de Rekerdam. De afwatering van dit gebied vond plaats door middel van kreken die de vorm van de verkavelingen bepaalden. De grotere meren (Bergermeer en Egmondermeer) werden omstreeks 1560 drooggelegd met behulp van molens. Hierdoor ontstond 1200 ha. land met een veel strakker verkaveling dan het omliggende land. Men spreekt hier van hybride polders, deels vormbepaald vanuit het omliggende land, deels vanuit de regelmatige bedachte structuren. Er was geen vaste kavelmaat.
Het Berger- en Egmondermeer waren proeftuinen voor latere droogmakerijen, zowel qua structuur als watertechniek. Rond deze grotere droogmakerijen is ook nog een aantal kleine als zodanig herkenbaar, zoals de Geestmolenpolder en de Visscherijmolenpolder.

10. Strandwal Schoorl

Tussen de strandwal bij Schoorl en het Noordhollands Kanaal ligt een aantal kleinere polders, die vallen onder het oude land. Het zijn getijdenpolders die afwaterden door middel van kreken, via de Rekere op zee. De Rekere was het oorspronkelijke getijdenwater, dat nu plaats heeft gemaakt deels voor het Noordhollands Kanaal, overgaand in de Hondsbosschevaart (richting zee, richting Petten). Het gebied heeft nu nog een agrarische bestemming en in dit weidegebied zijn de oorspronkelijke kreken zichtbaar en zelfs sterk beeldbepalend. Het ligt aan de westzijde van de N9 en het Noordhollands Kanaal, met aan de andere zijde van het kanaal de Westfriese Omringdijk en het recreatiegebied Geesterambacht.


N O O R D
Z E E

Zijpecomplex.
Het Koegras
Anna Paulownapolder
Polder Callantsoog
Zijpe
Wieringerwaard



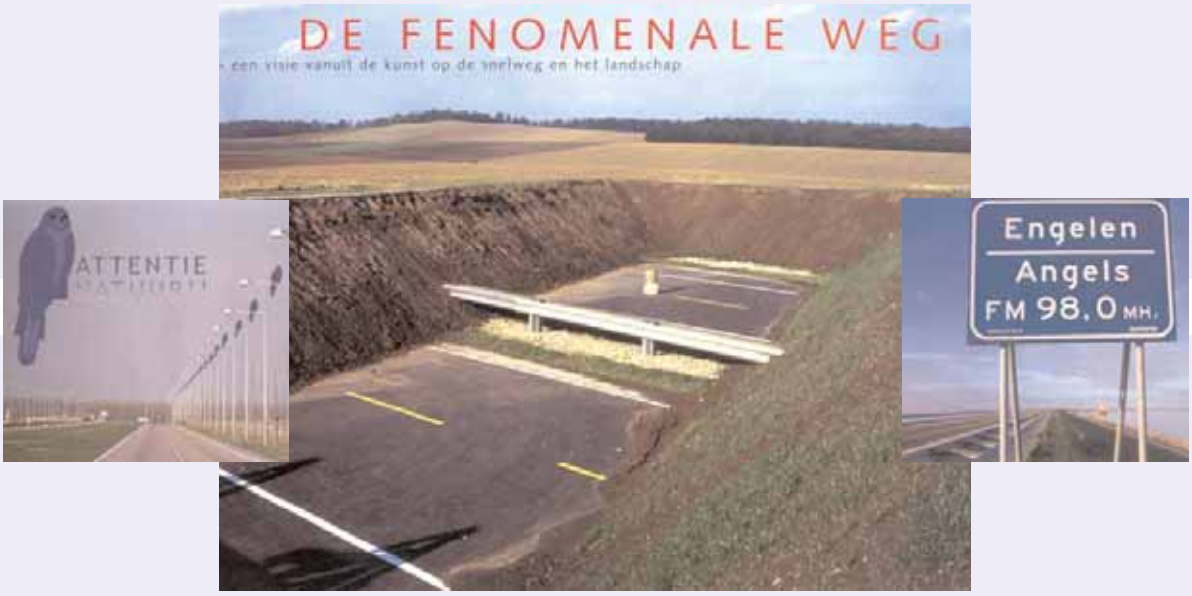
Balgzand
Bandvaart
Amstelmeer
Middenhuis

11. Polder Geesterambacht, *meren drooggelegd tussen 1560 en 1570*
Dit gebied werd vroeger 'het rijk der duizend eilanden' genoemd: er was meer water dan land en het was een aaneenschakeling van meren. Het land tussen de meren kende een sterk amorfe verkavelingstructuur. Ook de drooggemaakte (kleinere) meren kenden nog geen gestandaardiseerde verkavelingstructuur, maar werden vaak 'opgehangen' aan de middentocht met molen. Een echte poldergrammatica was in deze fase nog niet ontwikkeld. Door ingrijpende ruilverkaveling is er weinig van de oude droogmakerijen terug te vinden. De oorspronkelijke meren hadden vooral windvormen aangenomen.
Het Geesterambacht wordt aan de westzijde begrensd door de Westfriese Omringdijk en aan de oostzijde door de Oosterdijk, de natuurlijke scheiding met Heerhugowaard.
Belangrijke oorspronkelijke meren zijn onder andere het Greb, het Daalmeer, het Vroonermeer, het Kerkmeer, het Diepsmeer en het Moorsmeer.

12. De Zijpe- en Hazepolder, *1597*
Het oorspronkelijk veengebied dat in de 9e en 10e eeuw werd ontgonnen verdween later vanwege bodemdaling onder water. De natuurlijke grondvorm van de Zijpe is een diep landinwaarts reikend bekken tussen de duinen en de Westfriese Omringdijk. De polder is in 1597 ontstaan en is formeel geen droogmakerij, maar een bedijking. Door ontwateringskanalen liet men het water bij eb uit de polder verlopen. Deze polder vormde het eerste rationele kolonialisatielandschap. De verkaveling stond haaks op de ontwateringskanalen; de maat en vorm van de kavels werden bepaald vanuit eerlijke verdeling en niet vanuit landbouwkundige doelmatigheid.
Het later aangelegde Noord-Hollands Kanaal volgt deels de oorspronkelijke waterloop (Ooster-Egalementssloot) en de verkaveling, maar wijkt daar vooral in het noordelijk en zuidelijk deel vanaf. Hetzelfde geldt voor de N9, die het kanaal aan de westzijde volgt.
De poldergrammatica is ontstaan uit de stroomvorm, de huidige Groote Sloot is een oude kreek. Ten oosten van de kreek vindt men klei met fijn zand, ten westen klei-arm zand. De grondsoort heeft het gebruik van de polder sterk beïnvloed. In het westelijk deel vond men schapenweiden en plantages, in het oostelijk deel akkerbouw en veeteelt. Tegenwoordig is er zowel in het oosten als westen veel bloembollenteelt.

13. Anna Paulownapolder, *1844*
De polder is genoemd naar de vrouw van koning Willem II. Ook Anna Paulownapolder is geen droogmakerij maar een bedijking. De westgrens wordt gevormd door de dijk van het reeds daarvoor aangelegde Noordhollands Kanaal. De Zijperzeedijk vormt de zuidgrens.
De poldergrammatica is een hybride vorm: het volgt deels de onderliggende stromen (o.a. het Veer) en is deels orthogonaal. Het is de eerste metrische polder, dat wil zeggen dat de maten niet meer in roeden maar in meters worden weergegeven. De Middenweg en de Molenvaart vormen de basis voor de strokenverkaveling.
In deze polder werd het rationele polderschema voor het eerst geconfronteerd met een natuurlijk landschap. Het krekensysteem in contrast met de strakke afwateringsvaarten creëerde een nieuw type polderlandschap, waarbij de invloed voelbaar is van de 18e eeuwse landschapskunst.

14. Het Koegras, *1818*
Het Koegras is oorspronkelijk een zandplaat, waar een dijk omheen is gelegd. De polder is tegelijkertijd ontstaan met de aanleg van het Noordhollands Kanaal. De poldergrammatica is de plaatvorm, een kunstmatige strakke vorm los van natuurlijke omstandigheden. De verkaveling is rechthoekig en herkenbaar in de afwateringskanalen.


DE FENOMENALE WEG
een visie vanuit de kunst op de snelweg en het landschap
ATTENTIE
Engelen
Angels
FM 98,0 MH.

HOLLAND AVENUE
MARIJKE
OFFICE
SUNDAY
SATURDAY
VERGE

Filosoferen over de 'langste tuin van Nederland'

de weg als ruimte

Snelwegen zijn vanaf de jaren ‘60 bij uitstek een functioneel fenomeen geworden, een 'noodzakelijk kwaad' om van a naar b te komen en zo te voldoen aan onze steeds groter wordende behoefte aan mobiliteit. Sinds enige tijd is hierin een kentering waar te nemen. Misschien juist door de toegenomen mobiliteit, waardoor mensen zich steeds vaker op de snelweg bevinden, is de weg op zich in de belangstelling komen te staan. Voor vele automobilisten die dagelijks is de file staan, valt de snelweg met enige ironie zelfs als 'verblijfsgebied' aan te merken.
Hoewel ons plan aanvankelijk alleen gericht was op het effect van de snelweg op het landschap en de beleving van het landschap vanaf de weg, leek vanuit voortschrijdend inzicht het analyseren van de weg als ruimte op zich logisch en interessant in het kader van de culturele planologie.

De weg is een ruimte met wisselende intensiteit in gebruik, met een identiteit die niet altijd zo duidelijk te onderscheiden is maar op zichzelf de moeite van een analyse waard is. Aan de ene kant heeft de weg immers invloed op het gebruik van de aanpalende ruimtes, waaronder de rest- en tussenruimtes en tussenland. Aan de andere kant beïnvloeden de ruimtes zelf de beleving van de weg. Ook is de weg zelf als 'restruimte' te typeren: de eigen harde grenzen snijden de weg immers af van zijn directe omgeving. Het ruimtegebruik is zeker als eenduidig te kenschetsen.
Als aanzet voor een pilot die de A9-N9 zelf tot onderwerp heeft, volgt hieronder in vogelvlucht een beeld van de kentering in het denken over de identiteit van snelwegen. De omschrijving van de pilot zelf is in het gelijknamige hoofdstuk te vinden.

De identiteit van de weg

In 2002 verscheen de publicatie 'De fenomenale weg. Een visie vanuit de kunst op de snelweg en het landschap' van Rijkswaterstaat in samenwerking met de Stichting Kunst en Openbare Ruimte (SKOR). Aanleiding was het innovatieprogramma van Rijkswaterstaat 'Wegen naar de toekomst': "Als het lukt om in de toekomst de problemen van veiligheid, stank, lawaai en trillingen, die nu door het wegverkeer worden veroorzaakt, op te lossen, dan worden wegen aantrekkelijk gebied. Dan is het niet meer nodige wegen te verstoppen achter geluidsschermen en huizen hoeven niet langer de weg de rug toe te keren. De weg voegt dan waarde toe aan de omgeving” (p.17).
Kunst werd als invalshoek genomen om het denken hierover los te trekken. De ideeën die kunstenaars in dit kader formuleerden, gaven vorm aan de confrontatie tussen de snelweg en een specifiek punt in het landschap, ervaarbaar gemaakt vanaf de snelweg. Hans van Houwelingen legt in zijn voorstellen voor 'branding' en de presentatie van Rijkswaterstaat als trotse en zichtbare organisatie al voorzichtig de link naar de identiteit van de weg: "Op welke wijze een weg vanuit het landschap bezien meer schoonheid genereren kan, is de vraag die Rijkswaterstaat stelt. We hoeven echter het landschap of de snelweg niet ingrijpend te veranderen, maar moeten veranderen hoe we denken dat we ze zien. Antwoorden schuilen eerder in de beïnvloeding van het psychologische snelweglandschap, dan dat er winst te halen is in de manipulatie van het daadwerkelijke landschap" (p.17).

Calatrava: Seville

Concreter krijgt de identiteit van de snelweg aandacht bij de ontwerp-processen rondom de A12. De A12 is één van de 10 grote projecten van de Rijksbouwmeester. Deze 'regenboogroute' voert door 11 verschillende, voor Nederland typerende landschappen. Het creëren van een identiteit voor de weg én het benadrukken van de identiteit van de gebieden waar zij doorheen voert, zijn de leidende principes binnen het project. Rijkswaterstaat speelt hier een belangrijke -en nieuwe- rol in: van een opdrachtgever die zich primair richt op mobiliteit en bereikbaarheid ontwikkelt zij zich tot een organisatie met oog voor de omgeving van de snelweg. Dit nieuwe opdrachtgeverschap krijgt slechts langzaam vorm. Gezien alleen al het aantal actoren in de aan de snelwegen grenzende gebieden en de tijdsdruk op de ontlasting van knooppunten is dit niet vreemd.

Voor het creëren van identiteit voor de A 12 als weg zelf lijkt in eerste instantie weinig ruimte te zijn. Eén van de eerste voorstellen was dan ook de middenberm te maken tot de 'langste tuin van Nederland': dit was immers het enige element dat langs het gehele traject op dezelfde manier aanwezig was, in eigendom was van één organisatie en dus eenduidig vorm gegeven kon worden. Daarnaast is er een vormfamilie ontworpen voor de civiele kunstwerken in de route en voor een geluidsscherm.
Tegelijkertijd worden er spannende(r) experimenten aangegaan, ook bij andere snelwegen. Bijvoorbeeld het innovatieve transparante geluidsscherm langs de A2 bij Leidsche Rijn waarin een autoshowroom gevestigd is en het plan dat Hester Oerlemans ontwikkelde voor Amstelland, waarin een geluidswal onder andere werd gebruikt als parkeergarage; de bioscoop in de geluidswal bij Ede en de geluidswal die bij Leidsche Rijn nog in de maak is, waarin een winkelcentrum, horeca en leisure-activiteiten onderdak geboden krijgen. Ook de prijsvraag die Rijkswaterstaat uitschreef voor verzorgingsplaatsen van de toekomst langs de A59 is inspirerend.

Een ander interessant experiment is het onderzoek van Mecanoo naar 'het rondje Randstad'. Zij analyseren de snelwegen die de Randstad ontsluiten en geven hun analyse op een grafisch spannende manier weer. De analyse is niet gereduceerd tot slechts cijfers, maar biedt inspirerende aanknopingspunten om op verschillende niveaus te kijken naar het verkeer en de vormgeving van zijn afhandeling.

Ook lijkt de tijd rijp te zijn voor een interdisciplinaire aanpak. Zo zijn bij het ontwerp voor de regenboogroute de ministeries van Verkeer & Waterstaat, Volkshuisvesting, Natuur & Milieu, Landbouw, Natuur & Visserij en Onderwijs, Cultuur & Wetenschappen betrokken. Het is daarbij nadrukkelijk de bedoeling dat de onderzoeksresultaten ook worden toegepast op het denken over de A2, A4 en de A27. Op de agenda van het college van Rijksadviseurs -waaronder de Rijksbouwmeester- staat ook een aantal projecten dat interdisciplinair zal worden opgepakt. Het gaat daarbij om projecten waar behoud van cultureel erfgoed en nieuwe ingrepen in de infrastructuur in eerste instantie strijdig lijken. Dit soort projecten zal dan ook collegebreed worden opgepakt en ontwikkeld.

Pilotprojecten

9. Rondweg Alkmaar
8. Groene verbindingen traject Heemskerk - Alkmaar
7. Huisstijl van de weg
6. Knooppunten
5. Polders
4. Wijkermeer
3. Wallen als bescherming
2. Omlegging A9 bij Badhoevedorp
1. A9 en de groene verbindingen

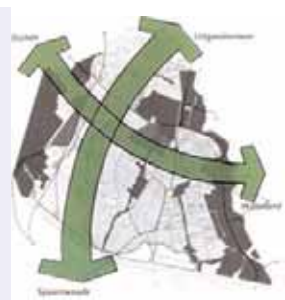
Pilotprojecten

De beschrijvingen van de beleving van het landschap en de weg zelf gecombineerd met achterliggende informatie uit plannen leidt naar een aantal mogelijk pilots voor de tweede fase van dit project. Hieronder worden alle pilots besproken. Mogelijkerwijs zijn enkele pilots onder te brengen bij de provincie zelf, bij Kunst & Vormgeving (onderdeel van Kunst en Cultuur Noord-Holland) en bij Rijkswaterstaat. We willen daarbij vast benadrukken dat het wel van belang is de informatie en ervaringen die de pilotprojecten opleveren in een later stadium weer te bundelen, ongeacht de opdrachtgever van de pilot. Het zou goed zijn als de provincie Noord-Holland in elk geval de regie-functie op zich zou nemen.

Zoals in de inleiding van dit onderzoek geschetst werd, zijn de pilotprojecten in de eerste plaats bedoeld om de rol van kunstenaars bij het denken over restruimtes te kunnen tonen door toepassing in de praktijk. De pilotprojecten die hieronder volgen, behelzen opdrachten die wisselende resultaten zullen opleveren. Wisselende resultaten in inhoud omdat het zeer uiteenlopende pilots zijn; daarnaast ook wisselend in de mate van toepasbaarheid. Het is goed denkbaar dat het in sommige projecten de voornaamste rol van de kunstenaar zal zijn om mee te draaien in de projectgroep en daar een brede en creatieve visie ten toon te spreiden, die bijdraagt aan de kwaliteit van het daarna uit te voeren project of plan als geheel. In sommige projecten kan een kunstenaar ook actief meedraaien in de ontwerpfase. Ook daar zal in het eindresultaat niet altijd een onderdeel aanwijsbaar zijn, dat de kunstinhoudelijke bijdrage vormt. Ook kan het plan ertoe leiden dat er een specifieke opdracht wordt verstrekt, hetzij aan de al bij het proces betrokken kunstenaar, hetzij aan een andere kunstenaar die hiervoor wordt aangetrokken. Per pilot proberen wij een typering van de kunstenaar te geven, die voor een dergelijke opdracht in aanmerking komt.
Idealiter voegt het denken en werken van een kunstenaar aan het project een inhoudelijke meerwaarde toe, die zich in de kwaliteit van het eindproduct als geheel laat aflezen. Dit stelt eisen aan de kunstenaar. Behalve dat hij vakmatig onderlegd moet zijn in de disciplines waarin de opdracht zich afspeelt, moet hij ook communicatief zijn, zich staande kunnen houden in de krachtenvelden van de veelal grote ontwerpopgaven en daarnaast ook compromissen kunnen sluiten zonder afbreuk te doen aan de beeldende kwaliteit van het eindproduct
Natuurlijk stelt het ook eisen aan de opdrachtgever. Deze moet de openheid van geest hebben om een kunstenaar mee te laten draaien in het proces, deze hiervoor op tijd in te schakelen en de geboden expertise ook daadwerkelijk te benutten. Dit zou vanzelfsprekend moeten zijn, maar is dat nog lang niet. Wij doen in het hoofdstuk 'conclusies & aanbevelingen' dan ook aanbevelingen om goed opdrachtgeverschap in het kader van de culturele planologie te bevorderen.

Provinciale Ecologische HoofdStructuur (PEHS)

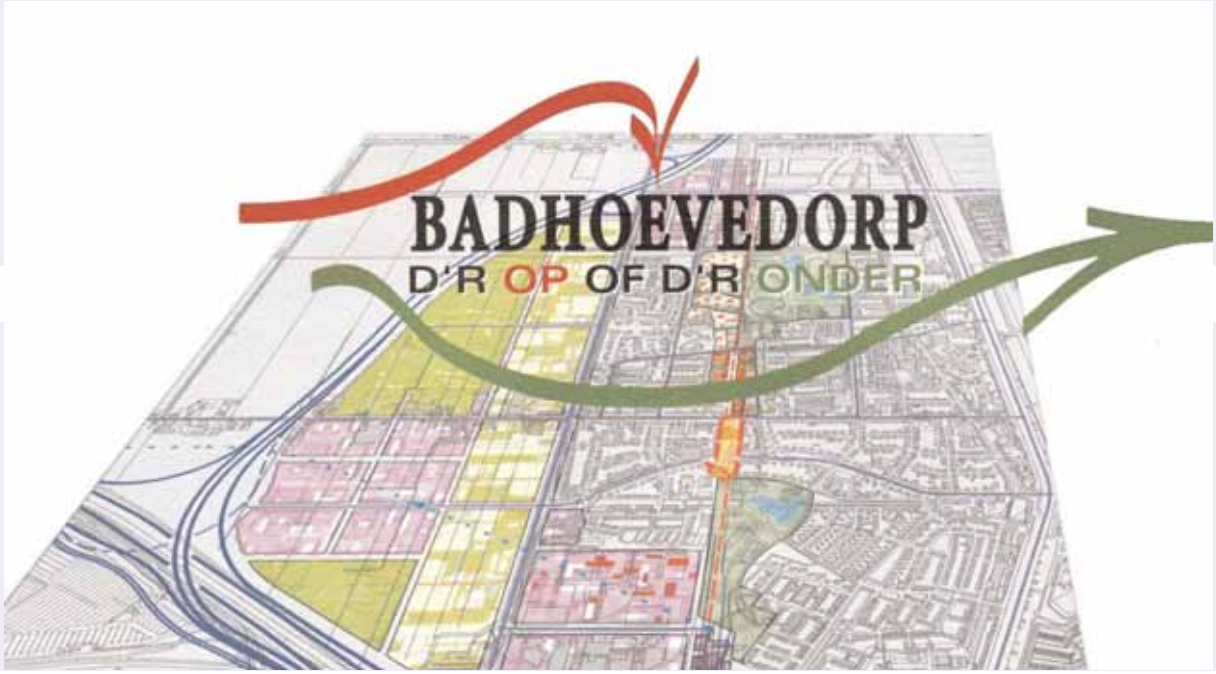
'DE GROENE AS'



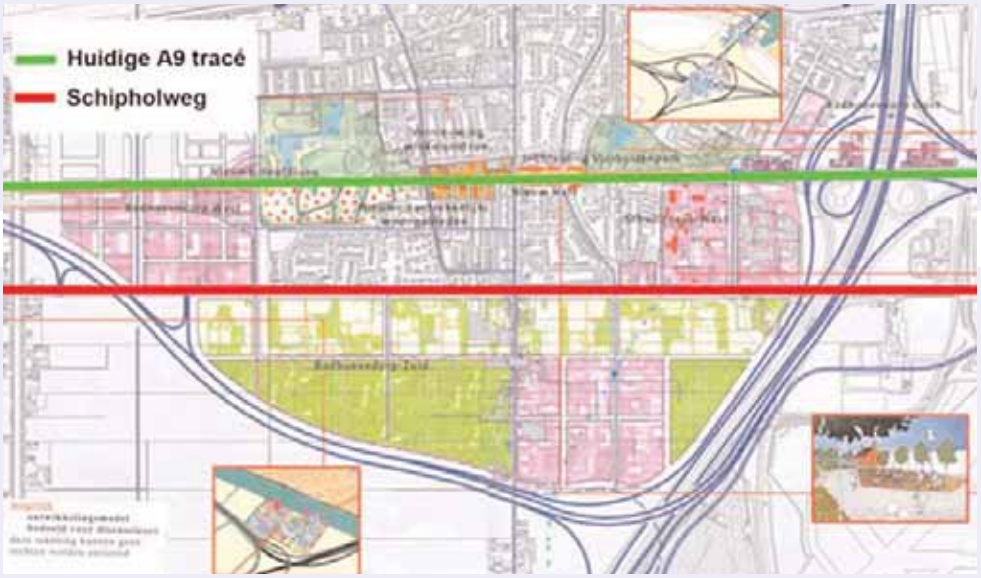
1. A9 en groene verbindingen

De A9 blijkt omgeven door opvallend veel groen, in vele soorten en maten. De vorm, plek en soort van dit groen lijken echter veelal bepaald te worden door de praktische realiteit en adhoc-beslissingen om problemen op te lossen. Een brede visie op het groen langs de A9 als geheel ontbreekt.
In de landschapsvisie van Hund voor de A9 wordt uitgegaan van de fysieke kwaliteiten en landschappelijke geschiedenis van de gebieden langs de weg. Hoewel het een interessant plan is met bruikbare aanbevelingen zou het goed zijn om een visie te ontwikkelen op het groen, die niet alleen gevoed wordt door landschappelijke informatie. Een cultuurplanologische visie, waarin zowel het landschap, als het menselijk gebruik en de geschiedenis daarvan en de nieuwe ideeën over ecologische verbindingszones verbeeld worden. Een aanzet voor een analyse in deze zin is te vinden in de reis-beschrijving van het onderhavige onderzoek, maar bijvoorbeeld ook in het door Jeroen van Westen uitgevoerde onderzoek naar het Oerij.

De kunstenaar die deze visie kan ontwikkelen heeft een achtergrond als landschapsontwerper maar beschikt ook over beeldende kwaliteiten. Eventueel kan een duo -landschapper en beeldend kunstenaar- deze opdracht uitvoeren. Het is belangrijk dat de kunstenaar het overzicht van het gehele gebied kan beschouwen en kan inzoomen op specifieke plekken of zones. Het is de bedoeling dat de kunstenaar een abstract concept ontwikkelt voor vormge-ving van het groen langs de gehele route. Dit con-cept kan dan als het ware als een stijlhandboek fungeren voor gemeentes of andere organisaties die in aan de weg grenzende gebieden projecten ontwikkelen. De uitgangspunten van het stijlhandboek kunnen richting geven aan het denken over de verscheidenheid van de vormgeving en tegelijkertijd de eenheid daarin waarborgen.
Deze pilot hangt nauw samen met het voorstel voor de pilot voor de polders (nr 5) en voor de knooppunten (nr 6). Ook daaraan zou de in dit kader ontwikkelde visie richting kunnen geven.
Partners bij deze pilot kunnen zijn de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, Schiphol Nederland BV, Gemeente Haarlemmermeer, de Dienst Landelijk Gebied en de Hoogheemraadschappen Hollands Noorderkwartier, Rijnland & Amstel, Gooi & Vecht.


BADHOEVEDORP
D'R OP OF D'R ONDER

Omlegging A9 Badhoevedorp
Omgelegde A9
T106
2000 EL weg
A9
T106
Badhoevedorp
A4

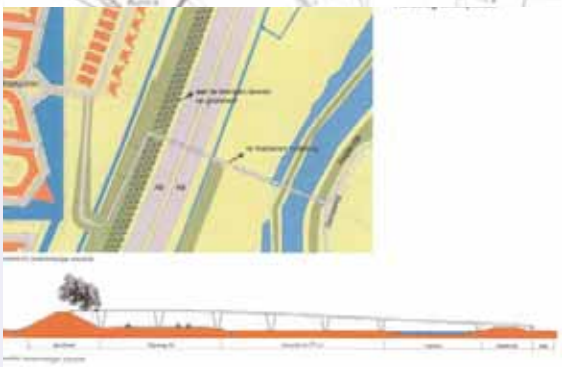

Huidige A9 tracé
Schipholweg

2. Omlegging A9 bij Badhoevedorp

Het principeakkoord over de omlegging van de A9 leidt tot twee interessante planologische opgaven. Het tracé van de huidige A9 wordt verlaten en moet een nieuwe invulling krijgen. Dit is een bijzonder soort restruimte, waar het begrip 'economische transformatie' in het bijzonder op van toepassing is.
Het tweede planologische project is de inpassing van de omlegging van de A9 in het landschap en het vormgeven van zowel de weg als de nieuwe restruimtes daaromheen. Het lijken tegengestelde opdrachten: een weg geschikt maken om te wonen en te werken, en een landschap omtoveren in een weg met respect voor de geschiedenis en karakteristieken van het gebied.
In werkelijkheid zijn de twee ontwerpopgaven natuurlijk dermate inhoudelijk verwant dat ze niet los van elkaar gezien moeten worden. Hoewel ze waarschijnlijk hun eigen planning gaan doorlopen, is het toch van belang inhoudelijk te blijven terugkoppelen.

Voorstel is om voor dit project twee kunstenaars aan te zoeken. De kunstenaar betrokken bij het denken over de invulling van het oude tracé is bij voorkeur goed thuis in de stedenbouwkunde en heeft architectonisch inzicht. Hij wordt ingezet om het denken over de invulling op een ander niveau te krijgen om zo te komen tot de best mogelijke invulling.
Het versterken van de functie van de strook in het weer 'heel' zijn van Badhoevedorp is een belangrijk onderdeel van de opgave: hoe kan de gemeenschap zich dit naamloze stuk snelweg weer toe-eigenen? Voor de rest moet ook de doorgang naar de nieuw in te vullen gebieden in de ruimte naar het nieuwe tracé betrokken worden. Ook kan de geschiedenis van de doorsnijding van het dorp in de vorm van de invulling zichtbaar blijven, als aandenken aan een stuk geschiedenis van deze plek.
Het is goed denkbaar dat ook tijdelijke projecten, die vorm geven aan het 'terug veroveren' deel uitmaken van deze pilot. Hierbij valt te denken aan een traject met een meer procesmatig karakter met de sociale context als focus. Een dergelijk project kan voorafgaan aan en eventueel ook input leveren voor de uiteindelijke pilot voor het oude tracé. Dit vraagt om een kunstenaar met goede communicatieve eigenschappen en zicht op maatschappelijke verhoudingen.

Voor het vraagstuk van de omlegging van de A9 is de inzet van een kunstenaar die mee kan denken over het mobiliteitsvraagstuk in relatie tot het landschap essentieel. Net zoals in dit plan gaat het zowel om de beleving vanaf de weg van het landschap als om de karakteristieken van het landschap die richting geven aan de ligging en vormgeving van de weg. Als tegenwicht tot de veelal praktische invalshoeken, zal het ontwikkelingsproces gediend kunnen zijn bij een meer overall verbeelde inspiratie, die deels zijn oorsprong vindt in de historische en beeldende kwaliteiten van het gebied.
Betrokken partijen zijn de Gemeente Haarlemmermeer, Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Holland, het Regionaal Orgaan Amsterdam en Schiphol Nederland BV.



3. Wallen als bescherming

In het gebied tussen Beverwijk en Heemskerk speelt zich een aantal interessante ontwikkelingen af, zoals geschetst in de reisbeschrijving. Gemeenschappelijk kenmerk van deze ontwikkelingen is dat ze te maken hebben met de overgang van het stedelijk naar het landelijke gebied. Daarbij spelen de moderne tijd en de cultuurgeschiedenis elk een belangrijke rol: de fortificaties van beiden staan letterlijk tegenover elkaar. Aan de ene kant de geluidswal die de bewoners van de Broekpolder moet afschermen van het geluid van de A9 (en de A22) maar die door zijn vorm tegelijkertijd een barrière is om het buitengebied te bereiken. Aan de andere kant de Stelling van Amsterdam, die zijn defensieve functie verloren heeft en nu toegankelijk gemaakt moet worden voor recreatieve doeleinden.

Het gebied ten oosten van de A9 bij Beverwijk en Heemskerk heeft deels al een recreatieve functie. Omdat de Stelling van Amsterdam hier doorheen loopt, is dit gebied groen gebleven. In de komende jaren speelt er een aantal opgaven, die bedoeld zijn om de ontsluiting van het gebied te verbeteren vanuit Beverwijk en Heemskerk en om in het verlengde daarvan het recreatieve karakter te versterken. Bij de ontsluiting gaat het om de overgang vanuit de wijk Broekpolder naar het buitengebied door middel van een fietsroute over de snelweg heen en de onderdoorgang vanuit Beverwijk die voert over de Aagtendijk langs Fort St Aagtendijk en die ook de toegang tot de Buitenlanden vormt. Ook kan hierbij de overgang vanaf het viaduct bij Heemskerk via Fort Veldhuis betrokken worden.

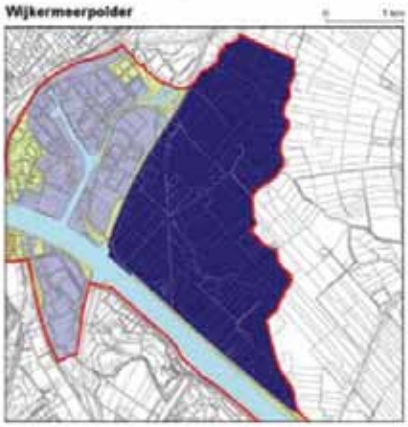
Ter versterking van het recreatieve karakter is het plan voor het 'polderpark' de Buitenlanden geformuleerd. Hierbij kan ook de beleving van de onderdelen van de Stelling van Amsterdam betrokken worden en de geluidswal van de Broekpolder. In een pilot zouden al deze plannen en voornemens gebundeld kunnen worden onder een gemeenschappelijke kwalitatieve noemer, die vervolgens richting kan geven aan de invulling van de specifieke plannen. Op deze manier ontstaat er een inhoudelijke samenhang, die afleesbaar wordt in het landschap, in plaats van adhocbeslissingen door de diverse betrokken partijen. Een dergelijke benadering past binnen het door de provincie Noord-Holland geformuleerde gebiedsprogramma voor de Stelling van Amsterdam. De pilot kan enerzijds de lijn van de liniewal meer benadrukken. De zichtbaarheid kan mensen verleiden de snelweg af te gaan en het achterliggende gebied en haar historie te verkennen. Anderzijds zorgen de dwarsverbanden tussen de twee wallen juist voor lokale en regionale toegangen.

Het is interessant om als opdracht de zaken die in dit gebied spelen als geheel onder de loep te nemen, om te voorkomen dat er per onderdeel naar oplossingen gezocht wordt die op zich voldoen, maar niet bijdragen aan een versterking van het totale beeld en de beleving van het gebied.
De onderdelen die hierbij horen zijn:
- de fietsbrug vanuit de Broekpolder naar het buitengebied (toegang Broekpolder en vormgeving daarvan; vormgeving totale traject)
- de zuiduitgang van de Broekpolder voor autoverkeer, die een betere aansluiting gaat krijgen op huidige afslag;
- de toegang via de Sint Aagtendijk en het gelijknamige fort aan de Beverwijkse kant naar het buitengebied, zowel in noordelijke richting naar Fort Veldhuis als richting de Buitenlanden, het nieuwe recreatiegebied;
- de beleving van de Stelling en in het bijzonder de liniewal vanaf de snelweg.

De provincie Noord-Holland gaat met alle gemeentes die een gedeelte van het monument binnen hun grenzen hebben een gesprek aan om te bezien hoe de wensen van de gemeentes en de ruimtelijke ontwikkelingen die zij voorstaan te rijmen zijn met het provinciale gedachtegoed over de Stelling. Zij stelt hiervoor een zogenaamd 'Ruimtelijk Inspiratieboek Stelling van Amsterdam' op, waarin niet alleen de ruimtelijke kaders zijn opgenomen maar ook inspirerende voorbeelden. Het lijkt ons dat de gemeentes Beverwijk en Heemskerk met de provincie Noord-Holland in het licht van dit pilotvoorstel een interessant gesprek kunnen aangaan.

De kunstenaar die voor deze pilot aangezocht wordt, moet zowel affiniteit hebben met het landschap, als met stedenbouw en verkeersproblematiek. Hij moet zowel conceptueel als meer praktisch een rol kunnen spelen in groen ontwerpprocessen.
Betrokken partijen zijn de gemeentes Beverwijk en Heemskerk, de provincie Noord-Holland in het bijzonder het op te richten programmabureau Stelling van Amsterdam, de dienst Landelijk Gebied, Rijkswaterstaat, de Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek en bureau Vista.

Wijkermeerpolder

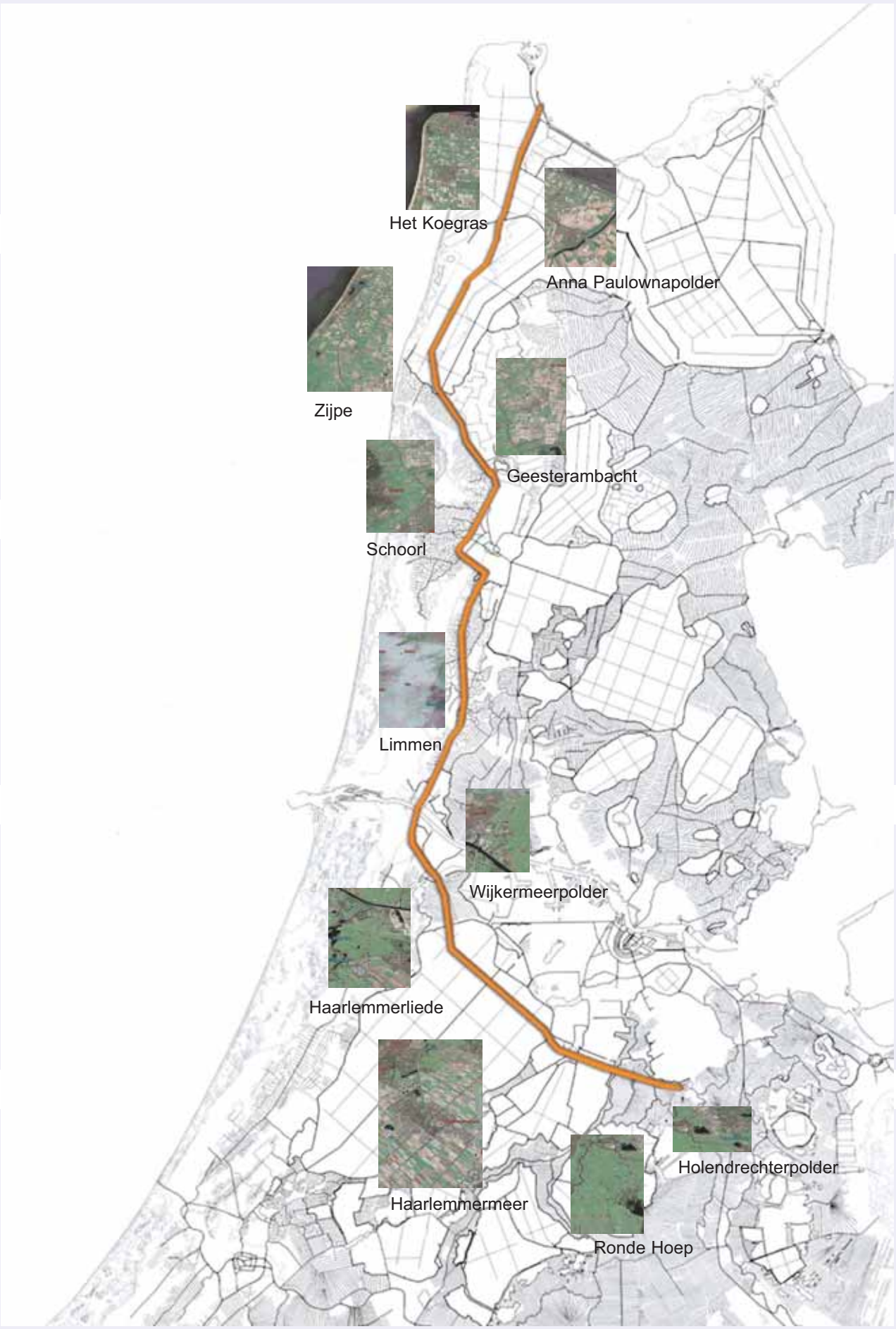


Naam: Wijkermeerpolder
Gemeente: Beverwijk/Zaanstad
Type: streekplanlocatie,kadegebonden, havengebonden
Gevestigde/beoogde bedrijven:
Milieucategorie:
Omvang netto: 175 ha
Omvang bruto: 430 ha
Direct uitgeefbaar: 0 ha
Komende 5 jaar uitgeefbaar: 0 ha
Onzeker: 175 ha
Toelichting: Strategische reserve-locatie voor nat haventerrein.
Ontwikkeling en omvang nog afhankelijk van planologische besluitvorming in kader streekplan. Netto oppervlakte (voorlopig) ontleend aan inrichtingsstudie in opdracht provincie Noord-Holland (2001).

4. Wijkermeer

Direct boven het Noordzee Kanaal ligt de Wijkermeer. Dit bedrijventerrein is nu gesitueerd aan de westzijde van de A9, maar er zijn uitbreidingsplannen naar de andere kant van de A9. Door het oostelijk gebied loopt echter ook de liniewal van de Stelling van Amsterdam. De provincie heeft voorgesteld van het gebied een 'nat bedrijventerrein' te maken. In zijn advies aan Rijkswaterstaat adviseert Kees Hund hier tegen, omdat het het karakter van het landschap te zeer zou aantasten: de openheid van het landschap gaat verloren en het zicht op de liniewal verdwijnt. Op dit moment zoekt de gemeente Beverwijk uit wat de status is van de voornemens van de provincie en hoeveel ruimte er eventueel nog zit in de uitwerking van die plannen. In beide gevallen, zowel als bedrijventerrein als in de vorm van nat grasland, is de uitdaging hoe vorm te geven aan het landschap met respect voor de cultuurgeschiedenis die er dwars doorheen loopt en met aandacht voor de zichtbaarheid daarvan.
Dit is een opdracht van een geheel andere schaal en orde dan de voorgaande, en daarom apart als pilot benoemd. Het spreekt vanzelf dat in de planvorming wel overleg gevoerd moet worden met de actoren van de pilot voor het bovenliggende gebied.

De kunstenaar voor deze opdracht is met name thuis in de landschappelijke vormgeving. Dit is een voorbeeld van een opdracht waarin een kunstenaar niet alleen goed mee kan denken, maar in de vervolgfase ook voorgestelde ontwerpen of ingrepen zou kunnen uitvoeren.
Betrokken partijen zijn de gemeente Beverwijk, provincie Noord-Holland (onder andere het programmabureau Stelling van Amsterdam) en de gemeente Zaanstad.


Het Koegras
Anna Paulownapolder
Zijpe
Geesterambacht
Schoorl
Limmen
Wijkermeerpolder
Haarlemmerliede
Haarlemmermeer
Holendrechterpolder
Ronde Hoep

5. Polders

De A9 doorsnijdt in fysieke zin een eeuwenoude geschiedenis van waterproblematiek en inpoldering. De opeenvolging van polders, met hun verschillende ontstaansgeschiedenissen en typologieën, is slecht ervaarbaar langs de gehele route.
In een pilot kan een visie ontwikkeld worden op de beleving van deze geschiedenis en de vertaling daarvan in het landschap. Het landschap is de drager van de geschiedenis; de weg het bindmiddel tussen de verschillende polders. De weg is veelal de veroorzaker van de verstoring van de polderstructuur. Tegelijkertijd maakt juist de weg de polder -en de aaneenschakeling van de verschillende polders- beleefbaar.
Vanuit de te formuleren visie kunnen voorstellen gedaan worden voor het beter ervaren van het landschap. De plannen in het gebied die leiden tot ingrepen in het polderlandschap kunnen richting geven aan het bestuderen van de problematiek en de volgorde in de planning. Het zal daarbij vooral gaan om plannen met betrekking tot wateropgaven, agrarische ontwikkelingen, verstedelijking en infrastructurele voorzieningen.

Het aantal betrokken partijen is hier groot: vrijwel alle langs de A9 - N9 gelegen gemeentes en natuurlijk de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, de Dienst Landelijk Gebied en de Hoogheemraadschappen. Gezien de omvang en reikwijdte van deze pilot zou het goed zijn als die vanuit de provincie Noord-Holland opgestart wordt. Ook is denkbaar dat dit een landelijk voorbeeldproject zal worden. In de agenda van het college van rijksadviseurs op het gebied van cultureel erfgoed, infrastructuur, landschap en rijksoverheidsgebouwen voor 2005 tot 2008 zijn tendensen te bespeuren tot een interdisciplinaire benadering van dergelijke grootschalige ondernemingen. Met behulp van het college van rijksadviseurs en medewerking van de ministeries waaraan zij adviseren -LNV, VROM, V & W en OCW- kan dit een voorbeeldproject worden dat niet alleen nationaal, maar ook internationaal de aandacht krijgt.
Voor wat betreft de kunstenaar is het goed denkbaar dat hier twee kunstenaars bij betrokken worden, die de beeldende en de landschappelijke kant vertegenwoordigen.
Deze pilot hangt nauw samen met de pilot voor de groene verbindingen (nr 1) en heeft ook raakvlakken met het volgende voorstel, de knooppunten. Het is immers goed denkbaar dat de vertaling van de poldergeschiedenis juist zijn vorm krijgt op plekken waar de polderstructuur doorsneden wordt.

(c) Aerophoto Schiphol

verwijk

10

Knooppunt
Rottepolderplein

6. Knooppunten

De snelweg is een lijn die punten met elkaar verbindt. De toegang tot die punten krijgt langs de A9 op verschillende manieren vorm. Deze sluit aan bij de geconstateerde indeling van de A9 als weg in 3 verschillende sferen: van zuid naar noord respectievelijk stedelijk tot aan het Noordzee Kanaal, landelijk vanaf Alkmaar tot aan den Helder, en in het tussengelegen gebied van Beverwijk tot aan Alkmaar een gebied waarin stedelijkheid en landschap elkaar afwisselen.
In het zuidelijke deel van de route zijn vijf grote verkeerspleinen te vinden, met grote overhoeken. Aan de vormgeving en beleving van deze knooppunten is soms wel, maar meestal geen bijzondere aandacht gegeven.
In het noordelijke landelijke gedeelte hebben de knooppunten veelal de vorm van gelijkvloerse kruisingen, die samenhangen met het verkavelingspatroon. De geplande bypasses bij Schoorldam en de Stolpen doorkruisen dit en creëren restruimtes in de vorm van overhoeken. Hetzelfde geldt voor de reeds gerealiseerde bypass van 't Zand. In vergelijking met de overhoeken van de grote klaverbladen zijn deze ingrepen minimaal; op de schaal van het landschap en de bebouwing ter plaatse zijn het echter behoorlijke ingrepen.
In het tussengelegen gebied is een aantal middelgrote knooppunten te vinden, vaak in de vorm van een half klaverblad. Ook hier lijkt niet bijzonder veel zorg of ontwerptijd besteed te zijn aan de overhoeken.
De ruimtes zijn geworden tot geïsoleerde gebieden, een soort eilanden. Juist dit isolement biedt ruimte voor een specifieke beleving van deze ruimtes. De invulling daarvan kan gebaseerd zijn op de karakteristieken van de naaste omgeving, of kan juist door een volkomen tegenstelling die karakteristieken benadrukken.

Een interessante pilot kan het zijn om een kunstenaar te vragen naar de knooppunten in deze drie deelgebieden te kijken en hiervoor een visie te ontwikkelen. De vraag naar de identiteit van de plek versus de identiteit van de weg staat hier centraal. Hoe kan de vormgeving voor de overhoeken langs het gehele traject A9-N9 eruit zien?
Wij zien deze pilot in eerste instantie als studieopdracht. De meeste overhoeken zijn immers 'af' en geven daarmee geen concrete aanleiding om de vormgeving aan te pakken. Uit een dergelijke studie kan in elk geval de meerwaarde blijken die het inschakelen van een kunstenaar bij het denken hierover kan opleveren. De concretisering van zijn aanbevelingen ten aanzien van de gestelde opdracht komt op de tweede plaats. De kennis en ervaring die hierbij worden opgedaan, kunen overdraagbaar gemaakt worden en bijvoorbeeld toegepast bij het ontwerpen van de N302. Dit is mogelijkerwijs een zelfstandig vervolgproject. Tevens kunnen de resultaten van deze pilot een extra input geven aan pilot 7, de huisstijl van de weg.
Betrokken partij is Rijkswaterstaat. Gezocht moet worden naar een kunstenaar/ landschapsontwerper met beeldende ervaring die met zijn plannen het denken hierover bij de opdrachtgever kan lostrekken.

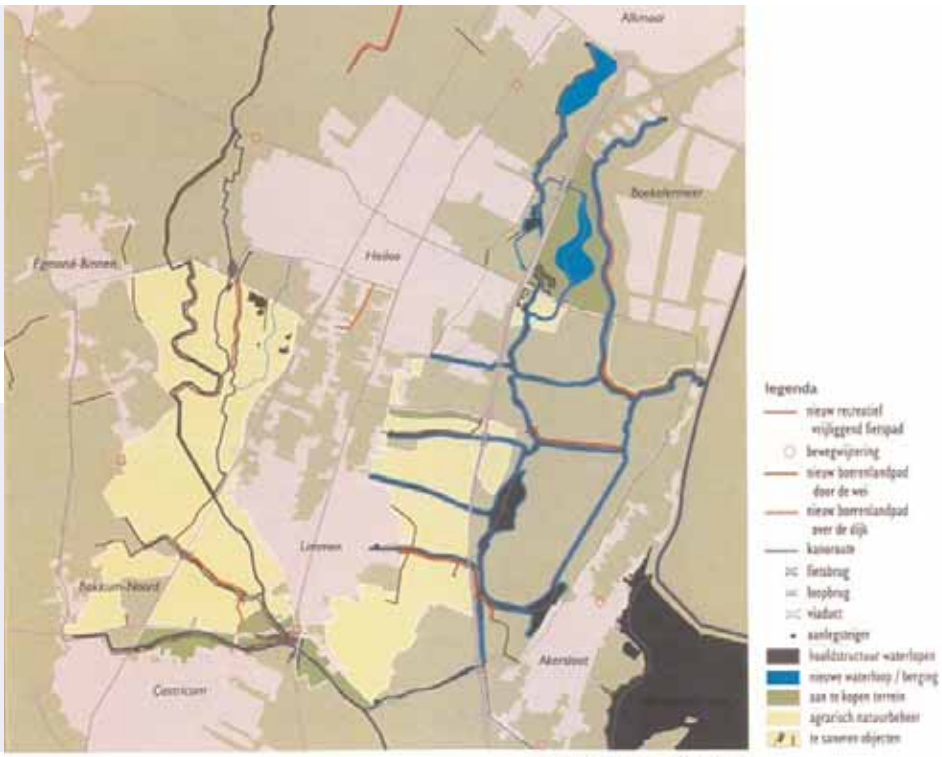
E35
Almere
Amersfoort
Amsterdam
A2 A9
E35
Utrecht
A2
Shell
V-Power

7. Huisstijl van de weg

De huisstijl van het traject A9 - N9 is het onderwerp van een pilot, die tot doel heeft de weg op zich van een identiteit te voorzien binnen de ruimte die zijzelf inneemt. In tegenstelling tot de A12 is er op dit traject meer dat bindt dan alleen de middenberm: de bij de pilot voor de polders verworven kennis kan inhoudelijk richting geven aan het bepalen van de gewenste uitstraling van de weg.
De zonering die van zuid naar noord langzaam overgaat van stedelijk naar groen kan daarbij richting geven aan de invulling van 'vormfamilies' voor inrichtingselementen. Daarnaast hangt juist deze pilot samen met alle andere. Met name voor de pilot voor de knooppunten langs het gehele traject zal nauw samengewerkt moeten worden met de verschillende actoren. Geluidsschermen, civiele kunstwerken, verlichting, vangrail, bewegwijzering en rustplaatsen kunnen een eigen vorm krijgen, die in elk van de drie zones een andere nuance krijgt. Opgedane ervaringen bij processen rondom de A12 kunnen daarbij gebruikt worden.

Voor deze opdracht is een kunstenaar nodig die kan bijdragen het gewenste beeld van de identiteit van de weg te bepalen en te vertalen naar vorm. Grote affiniteit met ruimtelijke en grafische vormgeving lijkt een voorwaarde. Deze pilot kan eventueel uitsluitend op de inrichtingselementen gericht zijn. Omdat de weg echter de belangrijkste verkeersader is voor Noord-Holland noord, kan op een meer abstract niveau deze functie verbeeld worden in de vormgeving. Daarvoor zijn vragen op te werpen zoals: wat is het gebruik van de weg in de nacht? En welke voorzieningen kunnen daarop inspelen? Waar kan sprake zijn van dubbel ruimtegebruik en functiemenging? Hoe is het toeristische karakter van de N9 beter zichtbaar te maken? Hoe kan visueel een indruk gegeven worden van de werelden die achter de afslagen liggen?

Daarnaast is ook een meer abstracte vorm denkbaar, waarbij de identiteit van de weg uiting krijgt in andere dan inrichtingselementen met een direct en afleesbaar nut. Te denken valt bijvoorbeeld aan toeristische informatie, zoals de trotse borden in Frankrijk verwijzend naar kastelen, landstreken of locale producten. Ook valt te denken aan het bouwen van een imago van de weg. Betrokken partij is in eerste instantie Rijkswaterstaat. Afhankelijk van de het niveau waarop het project wordt opgestart, kunnen hierbij ook de Rijksbouwmeester en SKOR betrokken worden.



overzicht van de voorgestelde ingrepen

MTD landschapsarchitecten

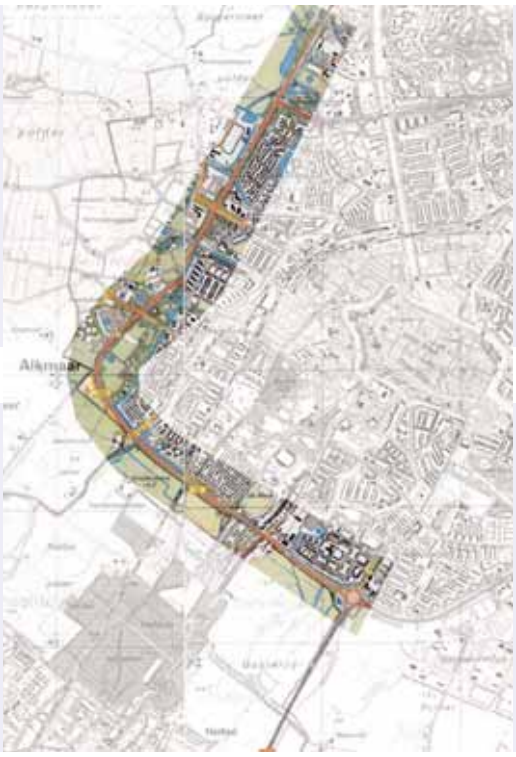
8. Groene verbindingen traject Heemskerk - Alkmaar

Deze pilot valt te zien als een toespitsing van pilot 1. Het gaat hier om groene verbindingen binnen een afgebakend gebied. Voor deze toespitsing is gekozen, deels omdat de ontwikkelingen binnen dit gebied momenteel actueel zijn en deels omdat het inzoomen op een kleiner gebied tot concretere uitspraken kan leiden. Deze kunnen vervolgens weer richtinggevend zijn voor het grotere verband.

Het traject Heemskerk - Uitgeest - Limmen - Heiloo - Alkmaar kenmerkt zich door een groen karakter, waarin veelal op oude strandwallen gelegen woongemeenschappen gevestigd zijn. De A9 snijdt dwars door dit groene gebied en vormt een concrete barrière tussen de verschillende kernen.
De manieren waarop de twee zijden van de weg met elkaar verbonden zijn en wat hierin verbeterd zou kunnen worden, vormen het thema van deze pilot. Het gaat om de bescherming en koppeling van de verschillende groengebieden die door de infrastructuur en de toenemende bebouwing steeds verder versnipperd dreigen te raken.

Doel van de pilot zou zijn om de eenheid van de groengebieden te bewaken en waar mogelijk te vergroten, zowel in praktische zin als voor wat betreft het beeld van het gebied. De verbindingen die daarbij in ogenschouw genomen moeten worden, zijn divers. In de eerste plaats gaat het om de verbinding voor menselijke verkeer in de vorm van wegen, overgangen over de snelweg en toegangen voor langzaam verkeer. De beoogde aantakking van Heiloo op de A9, die tevens de zuidelijke toegang tot bedrijventerrein de Boekelermeer zal gaan vormen, vraagt daarbij bijzondere aandacht. Ook het project 'bouwen in het groen' in Limmen en de gevolgen die dat zal hebben voor de druk aan zowel west- als oostzijde van de A9 voor wat betreft verkeer en recreatie is daarin een interessante opgave. De bestemming en inrichting van het in de oksel van de A9 en N9 gelegen groene gebiedje Kooimeer als recreatiegebied moet hierbij ook betrokken worden, evenals de rol die het groen van het hele traject speelt in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur: naast de menselijke mobiliteit is ook de mobiliteit van flora maar met name fauna een belangrijk gegeven in deze pilot.

Voor deze opdracht is een kunstenaar nodig die affiniteit heeft met zowel landschappelijke als infrastructurele en stedenbouwkundige ontwerpopgaven en die de ontwikkelingen op deze terreinen weet te binden in één concept. Hierbij moeten de provincie Noord-Holland, de gemeentes Heemskerk, Limmen, Uitgeest, Heiloo en Alkmaar en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier betrokken worden. Ook lijkt een goede samenwerking met MTD landschapsarchitecten belangrijk.


Alkmaar

ALKMAAR

ALKMAAR

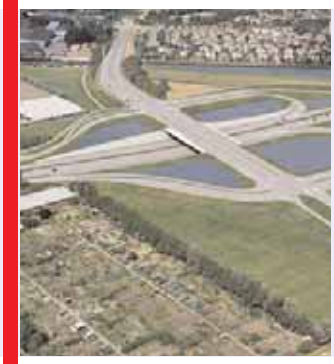
9. Rondweg Alkmaar

Het westelijk gedeelte van de Rondweg van Alkmaar fungeert als intermediair tussen de A9 en de N9. Het is een functionele weg, waarbij niet al te veel aandacht is besteed aan de vormgeving: zie bijvoorbeeld de lelijke geluidsschermen. De weg vormt op de meeste plekken een scherpe scheiding tussen de stad en het groene, open platteland. De identiteit van de plekken waar de afslagen zich bevinden of naar toe voeren, is echter niet te beleven. Gezien de ontsluitingsfunctie die de weg ook heeft, naast die van doorgaande route naar zowel de stad als de dorpen in de binnenduinrand, is dat een gemis.

Daar waar de stad wel de sprong over de ring gewaagd heeft, zoals bij de Boekelermeer en bij de Meent, lijkt er geen duidelijk plan aan ten grondslag te liggen. De veelal aan sport gerelateerde voorzieningen bij de Meent zijn in positionering op de ring en op de stad gericht en verbinden zich niet met het landschap erachter.

Gestimuleerd door particulier initiatief onderzoekt de gemeente Alkmaar momenteel of het haalbaar is dit gebied onder de noemer 'aan sport gebonden activiteiten' uit te breiden. De eerste rapportage daarover is nog niet openbaar. Of er in de aanzet tot nieuwe plannen rekening gehouden zal worden met de kenmerken van de locatie in het algemeen en van de ring in het bijzonder, is maar de vraag.

Kijkend naar de rest van de ring van Alkmaar, blijkt deze aan hetzelfde euvel te lijden: de weg lijkt ofwel voornamelijk bedoeld om mensen langs de stad naar andere oorden te verwijzen, ofwel slechts gericht op mensen die de weg al weten. Een project dat de identiteit van de stad versterkt en het omliggende gebied gedifferentieerd beleefbaar maakt vanaf de ringweg, zou het geheel van de ringweg als onderzoeksgebied moeten nemen. Ook zou het logisch zijn daarbij de belangrijkste aan- en afvoerwegen, -de N9, N245 richting Schagen en de N242 richting Heerhugowaard- en de ontwikkelingen die daarbij spelen te betrekken. Het plan voor de Westelijke Randweg dat in ontwikkeling is en in januari gepresenteerd wordt, kan evenals de N242 een concrete aanleiding zijn om deze pilot ter hand te nemen.



De bijzonderheid van de ringweg als schakel tussen de stedelijkheid van Alkmaar en als overgangszone naar het groene buitengebied vraagt om een heldere afbakening en dito visie. In die zin maakt deze pilot ook weer deel uit van de polderpilot (nr 5), die van de groene verbindingen (nr 1) en zelfs die van de weg als huisstijl (nr 7).

Hoewel hier zeker sprake is van de nodige restruimtes, valt een deel van de aangehaalde gebieden buiten het door ons aangegeven onderzoekskader. Wij noemen het hier wel als mogelijke pilot gezien het inhoudelijke belang dat wij hechten aan een opdracht die zich richt op deze problematiek.

Betrokken partijen zijn de gemeente Alkmaar, de gemeente Heiloo, Rijkswaterstaat en Kunst & Vormgeving (KCNH), aangezien deze laatste organisatie al betrokken is bij een cultureel planologisch project bij de N242. Opdracht voor een kunstenaar zou kunnen luiden een visie te ontwikkelen op het verduidelijken van de identiteit van de stad en het omringende landschap in de ervaring vanaf de weg.

De kunstenaar in deze pilot zal in staat moeten zijn verschillende disciplines bij elkaar te brengen.

Conclusies & aanbevelingen

Opzet van dit onderzoek was om het planningsdilemma zoals wij dat schetsten in ons projectvoorstel voor de provincie Noord-Holland nader te onderzoeken aan de hand van restruimtes langs de A9 - N9. De onderdelen van het plannings-dilemma zijn we ondanks deze beperking in het onderzoek één voor één tegengekomen: dat cultuur niet standaard als factor wordt meegenomen bij planologische trajecten; dat planologie vaak eerder beper kend werkt dan stimulerend en dat flexibel ruimtegebruik binnen de regelgeving zeer moeilijk is. Ook de complexiteit van eigendomsverhoudingen blijft onverminderd een actueel probleem.

Aanscherping begrippenkader

Ook de keuze voor 'tussenruimtes' bleek het onderzoek niet bepaald te vergemakkelijken. Het bleek een te ruim begrip te zijn, voor wat wij in de praktijk aantroffen. Paradoxaal genoeg lijken restruimtes tegelijkertijd niet te bestaan: in Nederland zijn er geen gebieden zonder plannen en zonder planning. De kortste definitie van het begrip lijkt dan ook te zijn 'een gebied tussen twee plannen in'.

Voor ons onderzoek hebben wij zelf onderscheid gemaakt in drie verschillende typen, waar we de drie verschillende benaderingen die in omloop zijn aan gekoppeld hebben. Mogelijk is dit ook voor anderen een bruikbare typologie:
- tussenruimte: een ruimte met een tijdelijke economische functie, ongeacht of die officieel is of niet. De functie is het gevolg van planning in de directe omgeving en is tijdelijk. Het gebruik is beeldbepalend. Het is vaak een niet verwacht gebruik -wonen, opslag- waaraan vanwege de tijdelijkheid niet al te veel zorg besteed is. Onzichtbaar maar onontkoombaar is de planvorming die op dit gebied zal worden ontwikkeld.
- restruimte: een ruimte die door de infrastructuur is afgesneden van zijn directe omgeving. De infrastructuur is hard en permanent en beperkt het ruimtegebruik van de restruimte, dat dan ook vaak als eenduidig te kenschetsen is.
- tussenland: een ruimte die niet direct fysiek herkenbaar is als ruimte in een planologisch transformatieproces. Het heeft een eigen constante kwaliteit. Het is officieel in gebruik in een functie die past bij de ruimte. Deze functie is vaak een overblijfsel van historisch gebruik. Het gebied wordt als het ware ingehaald door planologische ontwikkelingen in de directe omgeving. Deze beïnvloeden ook het tussenland. De nieuwe functie van het tussenland zal echter weinig veranderen aan het uiterlijk van de ruimte.

Informatie-uitwisseling

Informatie over de plannen die speelden in het onderzoeksgebied was niet gemakkelijk te achterhalen. Hierin speelden niet alleen het ontbreken van een klinkende organisatienaam een rol, maar ook de kosten. De kosten voor een fullcolour exemplaar van een plan kunnen immers behoorlijk hoog zijn. Tegelijkertijd bleken de plannen zich vaak te beperken tot het eigen onderzoeksgebied. Er werd dus niet gekeken naar ontwikkelingen in aanpalende gebieden. Of de plannen beperkten zich tot één discipline, waardoor ze soms haaks op andere plannen voor hetzelfde gebied kwamen te staan. Ter illustratie van de veelheid aan plannen voor elkaar overlappende gebieden geeft het kaartje op bladzijde 8 een beeld van de plannen die tegelijkertijd spelen in ons onderzoeksgebied.
Deze constatering staat niet op zichzelf. Zo werd ook bij de presentatie van de Nieuwe Kaart van Nederland geconstateerd dat plannenmakers langs elkaar heen werken, waardoor water- en woningbouwopgaven bijvoorbeeld niet meer met elkaar in overeenstemming te brengen zijn.

De angst voor versnippering is groot. Wij concluderen dan ook dat er behoefte is aan informatie-uitwisseling. Hiervoor zou bijvoorbeeld een database op internet opgezet kunnen worden. De hierboven aangehaalde kaart met plannen in Noord-Holland rondom de A9 - N9 zou bij wijze van spreken de interface hiervoor kunnen zijn: klik op een gebied en je ziet welke plannen er spelen. De plannen zijn als pdf downloadbaar en voldoen daarmee tegelijkertijd aan de behoefte aan informatie en de wens om kosten te besparen. Vermelding van achtergrondinformatie over de organisaties achter de plannen en contactinformatie bevordert de broodnodige interactie. Wij doen de provincie Noord-Holland dan ook de aanbeveling om deze website op te zetten.

Opdrachtgeverschap

Culturele planologie is nog niet ingebed in het planologisch denken. In een enkel plan, zoals bijvoorbeeld dat voor Wonen in 't Groen, wordt van meet af aan culturele planologie als factor genoemd. Bij de plannen voor de Stelling van Amsterdam, is het uitgangspunt sterk cultureel bepaald. Het onderzoek naar het Oerij is een goed voorbeeld van hoe het denken over culturele planologie kan worden losgetrokken bij plannenmakers in diverse disciplines.
Tegenover deze positieve voorbeelden staan ook minder positieve. Sommige actoren dachten bij kunstopdrachten in het kader van culturele planologie veelal aan een autonoom object, al dan niet op een sokkel. Het integreren van een kunstwerk of beeldende landschappelijke ingreep was nieuw voor hen; het betrekken van een kunstenaar in een ontwerpproces een onzeker avontuur.
Wij concluderen dan ook dat het stimuleren van culturele planologie versterkt kan worden door ook te streven naar het creëren van goede opdrachtgevers. Allereerst is het belangrijk bij opdrachtgevers de koppeling van plannen die ruimtelijk of inhoudelijk samenhangen te bevorderen. Hiervoor zullen zij een interdisciplinaire aanpak moeten ontwikkelen, zowel binnen de organisaties op zich, als in samenwerking met anderen. Het college van Rijksadviseurs geeft hierin het goede voorbeeld.
Daarnaast is het van belang om met de actoren in het veld de ontwikkelingen en mijlpalen op het gebied van culturele planologie te delen. De pilotprojecten die al hebben plaatsgevonden in het kader van de provinciale stimuleringsregeling en de manier waarop daar vervolgens over gecommuniceerd wordt, zijn naar onze mening essentieel. De pilotprojecten betrekken steeds nieuwe opdrachtgevers bij de culturele planologie en bieden hen de mogelijkheid ervaring op te doen in de bijbehorende processen. De informatie over de resultaten van de projecten en de ervaringen die opdrachtgevers hebben opgedaan, worden vervolgens breed uitgezet om weer andere potentiële opdrachtgevers te prikkelen. Zowel de publicatie 'Beleving en verbeelding door culturele planologie' van de provincie Noord-Holland als het symposium dat zij organiseerde in samenwerking met Kunst & Cultuur Noord-Holland over hetzelfde thema verdienen daarom naar onze mening navolging.

Kunstenaarschap

Ook aan kunstenaars stellen opdrachten op het gebied van culturele planologie bijzondere eisen. In de omschrijving per pilotproject hebben we geprobeerd een kort profiel van de kunstenaar te schetsen. Soms moet hij thuis zijn in meerdere disciplines, idealiter moet hij zowel in een ontwerp- als in een uitvoeringsfase uit de voeten kunnen. Soms ook bevelen wij een tandem van 2 kunstenaars aan, met elk een eigen vakgebied, maar bereid om in gezamenlijkheid een concept te ontwikkelen.

Ook van kunstenaars vraagt het een omslag in het denken, wanneer er samengewerkt moet worden in één team, met één doel, waarbij kunst slechts één van de componenten is.
Op dit moment zijn er in Nederland relatief weinig kunstenaars die dit soort opdrachten aan kunnen. Het zou goed zijn om te kijken of de kunstenaars waarvoor dit wel geldt, hun kennis en ervaring met elkaar en met anderen zouden kunnen delen in het kader van deskundigheidsbevordering. Ook zou het naar onze mening goed zijn om te kijken of er mogelijkheden gecreëerd kunnen worden om jonge kunstenaars in dit soort processen ervaring te laten opdoen. Mogelijkerwijs kan Kunst & Vormgeving (Kunst & Cultuur Noord-Holland) een rol spelen in de deskundigheidsbevordering gericht op kunstenaars.

Pilotprojecten

Het onderzoek naar de restruimtes langs de A9 en de N9 is zoals de bedoeling was uitgemond in het formuleren van pilotprojecten. Tussen- en rest-ruimtes en tussenland spelen hierin wisselende rollen.
Wij vinden elk van de pilots interessant genoeg om verder mee te gaan. De beloofde uitwerking met begrotingen voor de tweede fase die wij zo ambitieus toegezegd hadden in ons projectvoorstel ontbreekt echter. Belangrijker dan begrotingen leek het ons allereerst van belang een prioritering te maken in de pilotprojecten en draagvlak bij de actoren te creëren Gezien de omvang en reikwijdte van de meeste pilots gaat dit de draagkracht van een tweemans samenwerkingsverband te boven. Bovendien is één en ander afhankelijk van de agenda's van de provincie Noord-Holland en de vele andere actoren. Daarbij overlappen de pilots elkaar soms. Bij het aangeven van prioriteiten binnen de pilots zal hiermee ook rekening gehouden moeten worden: hoe kan de uitkomst in het ene ontwerpproces richting geven aan -of in elk geval betrokken worden bij- een proces in een aanpalend gebied?

Wij leggen dan ook de pilotprojecten aan de provincie Noord-Holland voor met de vraag welke rol zij zou willen spelen in het aanjagen, stimuleren en in een enkel geval zelfs misschien trekken van de pilotprojecten in het vervolgtraject.
Het lijkt ons dat het aan de provincie is om de regie van het totaalprogramma op zich te nemen. Enerzijds om de genoemde versnippering tegen te gaan, anderzijds om een stimulerende invulling te blijven geven aan het beleid in het kader van de culturele planologie.

Jan Samsom
Nanon Soeters
December 2005

BIJLAGEN

nr	locatie	wegkarakteristiek	landschapskarakteristiek	cultuurkarakteristiek	ruimtegebruik
1	Knooppunt Holendrecht / Aansluiting A2	verkeersplein	overhoeken	ontwerp Henk Volkers, Jacob Kalfsbeek	geen
1,1	Ouderkerkerplas/ Holendrechterpolder	6 rijstroken (+invoegstroken)	water/ weidegebied	gedicteerd ruimtegebruik	recreatie/veeteelt, ecologische verbindingszone
2	Ronde Hoep	6 rijstroken	weidegebied	ellipsvormig slagenlandschap met middeleeuws verkavelingspatroon	veeteelt, natuurmonument, ecologische verbindingszone
2,1	Ouderkerk aan de Amstel	6 rijstroken	n.v.t.	bijzonder geluidsscherm	wonen
3	afslag Ouderkerk a/d Amstel	verkeersplein/afrit	overhoeken	n.v.t.	recreatie (vissen); ongebruikt
4	Amstelveen	6 rijstroken	n.v.t.	geluidsschermen aan weerszijden	wonen
4,1	Locatie Amsterdamse Bos	6 rijstroken	aangelegd bos	gedicteerd ruimtegebruik	recreatie, ecologische verbindingszone
5	Schiphol Oost	afrit	overhoeken	geen	geen
6	Nieuwe Meer	8 rijstroken	weidegrond	gronddepot Schiphol	dienstverlening, kleinschalig wonen
7	Knooppunt Badhoevedorp	verkeersplein (klaverblad)	overhoeken	n.v.t.	geen
8	Afrit Badhoevedorp + tussenliggendebebouwing	4 rijstroken/ afrit	overhoeken/stedelijk groen	(lelijke) geluidsschermen	wonen
8,1	Omlegging A9	onbekend	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
9	Knooppunt Raasdorp	verkeersplein	overhoeken	ontwerp Marius Vrijland van Dienst Landelijk Gebied	geen
10	Boesingheliede / Zwanenburg	6 á 8 rijstroken	weidegrond	kleine bedrijvigheid, gericht op Schiphol, en wonen in lintbebouwing	wonen, werken, agrarisch
11	Rottepolderplein afslag Zandfoort/N205	afslag (ongelijkvloers + regionaal verkeer)	overhoeken	verkeerscirculatie, opslag en kleine bedrijvigheid	werken
12	Rottepolderplein	verkeersplein	overhoeken/weidegrond	gevarieerde bedrijvigheid	werken, agrarisch
13	gemeente Haarlemmerliede - Spaarnwoude	4 rijstroken	weidegrond	polderland met dijklichaam	agrarisch en opslag

plannen	aandachtspunten	observaties	soort ruimte	vervolg als pilot
onbekend	geen	bijzonder voorbeeld van overhoek: bewust landschappelijk vormgegeven met cultuurinvloed; scheiding stedelijk-landschappelijk	restruimte	positief onderdeel pilot knooppunten
onderdeel van de Groene As	dualiteit water/land	water zichtbaar vanaf de weg, zonder dat de natuur wezenlijk ervaarbaar is; groen aan weerskanten van de weg zeer verschillend; polder slecht ervaarbaar door laag geluidsscherm	tussenland	-
onderdeel van de Groene As. Paul de Kort: Stelling van Ronde Hoep	projecten: Toekomst Amstelland	landschap onzichtbaar gemaakt door bossages	tussenland	-
onbekend	bijzondere lichtobjecten	terechte camouflage door geluidsingreep. Tussen scherm en bebouwing geïsoleerd bloembollenveld	restruimte	-
onbekend	brandweerkazerne	ruime overhoeken en open onuitgesproken restruimte	restruimte	positief mogelijk onderdeel pilot knooppunten
onbekend	kerk	iedere vierkante centimeter bepaald en gebruikt. Hoogbouw direct achter geluidsschermen	restruimte	-
Groene As	vormgeving verzorgingsplek	geïsoleerde groenervaring; cultuurlijk groen waarvan de reikwijdte vanaf de A9 niet te ervaren is	restruimte tussen A9 en daadwerkelijk bos	positief A9 en groene verbindingen
onbekend	terrein Rijkswaterstaat; kruist ringvaart van de Haarlemmermeerpolder	in combinatie met brug over de ringvaart markering overgang Haarlemmermeerpolder	restruimte	positief mogelijk extra onderdeel knooppunten
onderdeel Groene As; principeakkoord aanleg golfbaan, drivingrange en hotel	betrokkenheid Schiphol	bijzonder ontwikkelingsgebied in combinatie met ecologische verbindingszone	tussenruimte	positief A9 en groene verbindingen
omlegging A9: principeovereenkomst en projectscope	railverbinding Amsterdam-Schiphol www.A9om.nl	principebesluit en projectscope 29 juni 2005. Vervolgplannen op de voet volgen	restruimte	positief belangrijk onderdeel knooppunten en omlegging A9
omlegging A9	mogelijke verlegging afrit	doorsnijding bebouwing; vreselijke geluidsschermen blokkeren zicht; opgesloten karakter. Afrit onoverzichtelijk	restruimte	positief omlegging A9
omlegging A9: principeovereenkomst en projectscope	zowel het nieuwe tracé, het landschap en de vrijgekomen bebouwingsruimte	afhankelijk van de omlegging levert het een scala aan planologische invalshoeken op	tussenruimte restruimte tussenland	positief omlegging A9
noord-aantakking	waterzuivering (www.rijnland.net); renbaan	grote geïsoleerde overhoeken zonder relatie met directe omgeving	restruimte	positief onderdeel van knooppunten
groene carré; landschapsplan A9	ontwikkeling groenopgave verandering bedrijvigheid bebouwing Zwanenburg	belangrijk hier de polderkarakteristiek te behouden/versterken	tussenland en tussenruimte	positief A9 en groene verbindingen
studie uitbreiding De Liede	groenhoeken (+kunstwerk Richard Deacon - Can't see the world for the trees); bedrijventerrein De Liede; bouwopslag	rijke schakering aan ruimtegebruik en soorten restruimtes	restruimte en tussenruimte	positief onderdeel van knooppunten
landschapsplan A9 Kees Hund	totale ruimte; let op slibverwerking; bijzondere combinaties in gebruik	veelheid aan activiteiten die slecht afleesbaar zijn; geldt ook voor Ringvaart; poort naar open polderlandschap.	restruimte	positief onderdeel van knooppunten
Houtrakpolder; landschapsplan A9	opslagbunkers	dijk als beeldend element. Beeldvorming vanaf de weg in combinatie met nr. 12	n.v.t.	-

nr	locatie	wegkarakteristiek	landschapskarakteristiek	cultuurkarakteristiek	ruimtegebruik
13,1	Spaarndam / Zijkanaal C	4 rijstroken	weidegebied	afwateringskanaal, sporttereinen, recreatie en woningen	agrarisch, recreatie en wonen
14	Spaarnwoude	4 rijstroken + splitsing	gemengd groen	recreatieterreinen	agrarisch en recreatief
14,1	Verserbroek / Zijkanaal B	4 rijstroken	weidegebied - park	wonen, recreatie	agrarisch, wonen
14,2	Driehoek A9 - A22	4 rijstroken	weidegebied - park	recrestie	agrarisch
15	Wijkertunnel	2 x 2 rijstroken onder aquaduct	kanaal	aquaduct	combinatie recreatie-vaarroute-industrie
16	afslag Beverwijk	afslag	overhoeken, weidegebied	fort stelling van Amsterdam, industrie	industrie, recreatie, agrarisch
16,1	St. Aagtendijk / De Buitenlanden	4 rijstroken	weidegebied	industrieterrein	agrarisch, werken
17	geluidswal Broekpolder	4 + 2 rijstroken, splitsing/ samenvoeging A 22	weidegebied, natuurgebied	geluidswal	agrarisch, wonen
18	Stelling van Amsterdam	4 + 2 rijstroken, splitsing/ samenvoeging A 22	weidegebied, natuurgebied	cultuurmonument Unesco	agrarisch, recreatief, natuurmonument
19	Benzinestations Twaalfmaat	6 rijstroken	overhoeken, weidegebied	benzinestation	agrarisch + service
20	Afrit Heemskerk	6 rijstroken	overhoeken, weidegebied	afslag	agrarisch
21	Afrit Uitgeest	6 rijstroken	overhoeken, weidegebied	afslag	agrarisch
22	Zone Uitgeestermeer - Uitgeest - Akersloot	4 rijstroken	weidegrond + water	kleinschalige bebouwing	agrarisch, wonen
23	Limmen	4 rijstroken	natuurgebied, weidegrond, waterpartijen	bijzondere verkaveling	agrarisch
23,1	Heiloo, aantakking A 9	4 rijstroken	weidegrond	wonen + recreatie (golf)	agrarisch
24	Driehoek Alkmaar, aantakking N242	4 x 2 rijstroken, fly-overs	weidegebied	bedrijventerrein in ontwikkeling	agrarisch, werken
25	N9 rond Alkmaar	4 rijstroken	weidegebied	wonen	agrarisch, wonen, sport

plannen	aandachtspunten	observaties	soort ruimte	vervolg als pilot
Houtrakpolder	ontwikkelingen Houtrakpolder richting A9	de brug over het Zijkanaal C vormt een bijzondere markering in de A9, zowel door de ervaring van het kanaal als de verhoogde ligging	n.v.t.	-
onbekend	totale gebied, incl. golfbaan, Snowplanet, kunstwerk Nico de Wit	in het gebied zijn weinig sporen te vinden van het IJmeer of latere verkavelingen. De inrichting is eenduidig vanuit recreatief gebruik gedacht	n.v.t.	-
structuurvisie Velsen 2015; nieuwbouw langs A9	verhouding groen - bebouwing. Gebied met deels tijdelijk gebruik langs Zijkanaal B	het weidegebied langs velserbroek heeft nu nog ruimtelijke kwaliteit. Dit verdwijnt. Gebied rond Zijkanaal B heeft bijzondere kwaliteit die meer nadruk en uitstraling kan krijgen	tussenruimte	-
structuurvisie Velsen 2015; industrie, recreatie	ontwikkelingen gebied nauwgezet volgen	de driehoek wordt gevormd door het verkeerscicuit Velserbroek	tussenruimte	positief onderdeel pilot knooppunten
uitbreiding industiegebied Wijkermeerpolder; landschapsplan A9	entreegebied aan beide zijden; ervaarbaarheid Noordzeekanaal	kanaal richtinggevend aan divers gebruik	restruimte	positief in combinatie met pilot Wijkermeer
Wijkermeerpolder als nat bedrijventerrein; windmolenlijn Noordzeekanaal	fort Sint Aagtendijk; wal stelling van Amsterdam; zicht polderland	fort slecht ervaarbaar	tussenruimte restruimte	positief pilot Wijkermeer en pilot knooppunten
ontwikkeling recreatie; plan Vista De Buiten-landen; ontwikkeling Aagtendijk	planontwikkeling recreatief en verbinding bestaande woongebieden	de landschapervaring staat hier onder druk, evenals de cultuurhistorische waarden, met name de stelling van Amsterdam	tussenland restruimte	positief wallen als bescherming
Vinexlocatie Broekpolder; flyover A9	gebruik en beeld geluidswal + relatie overzijde; Stelling van Amsterdam	geluidswal nu loze ruimte; eenzijdig ruimtegebruik	restruimte	positief wallen als bescherming, pilot knooppunten zie 14,2
gekoppeld aan plan Vista: De Buitenlanden; van Y tot Z	aardgaslocatie; luchtoorlogmuseum in Fort Veldhuis; golfterrein; www.stelling van Amsterdam.nl	stelling en natuurgebied niet ervaarbaar. Samenhangende planvorming gebied en toegankelijkheid van belang	tussenland	positief wallen als bescherming
landschapsplan A9	beide zijden van de weg	serviceplekken niet opgenomen in het landschap	restruimte	-
onbekend	ligt in provinciale ecologische hoofdstructuur, bouw windmolen in ecologische zone	kleine overhoeken afrit als eilanden in de weilanden	restruimte	positief pilot knooppunten onderdeel A9 en groene verbindingen
onbekend	overhoeken en tevens driehoek landsschappark Assum; groengebied tussen A9 en Uitgeest; archeologisch onderzoek	bijzondere restruimte, deels recreatief, deels vanuit natuurwaarde. Logistiek en landschappelijk knooppunt	restruimte tussenland	positief pilot knooppunten
Oerij, voorbij het verleden, Jeroen van Westen; landschapsplan A9; van Y tot Z	bij Uitgeest vele soorten restruimtes; Uitgeestermeer; bebouwing op strandwallen	restruimtes ontstaan door combinatie bebouwing en doorsnijding snelweg. Strandwallen diagonaal op de A9	restruimten tussenland	positief onderdeel A9 en groene verbindingen
wonen in het groen; concept ruimtelijk plan landelijk gebied, MTD landschapsarchitecten	landschappelijke restzones, bijzondere verkaveling, natuurmonumenten-status; golfbaan	zeer eigen landschapskarakter dat zich beter aan de weg kan tonen	tussenland	positief A9 en groene verbindingen; gebied Limmen - Uitgeest
aantakking A9 wonen in het groen; concept ruimtelijk plan landelijk gebied, MTD; Boekelermeer	geluidsmaatregelingen en aansluiting bestaande structuur	ondanks de landschappelijke eenheid bestaat er beeldende versnippering door diversiteit aan praktische ingrepen	restruimte tussenland	positief A9 en groene verbindingen; gebied Limmen - Heiloo; pilot knooppunten
Stadion AZ; doorstroom N 242; ontwikkeling Kooimeer en Boekelermeer	Stadion AZ; prijsvraag PNH verkeersregulatie; doorstroom N 242	restruimte in isolatie met zware gebruiksdruk	restruimte tussenland	positief gebied Limmen - Heiloo pilot knooppunten
plannen sportpark Sander Douma; Herprofilering N242; PNH prijsvraag verkeersregulatie; landschapsplan A9	ring niet als eenheid te ervaren; geen totaalvisie op ontwikkeling; relatie stad-landschap	onsamenhangende wegprofilering. De ring toont zich niet als ring, hetgeen door de herprofilering N242 verder wordt versterkt	restruimte tussenruimte	positief rondweg Alkmaar

nr	locatie	wegkarakteristiek	landschapskarakteristiek	cultuurkarakteristiek	ruimtegebruik
26	Omgeving Bergermeer	4 rijstroken	weidegebied	bedrijventerrein, sport	werken, recreatie, agrarisch
27	afslag Bergen Noord	verkeersknooppunt	weidegebied	recreatie, wonen	belangrijke uitweg Bergen; begin route naar den Helder
28	profiel N9 Alkmaar-Den Helder	2 rijstroken	weidegebied, bollenteelt	incidentele bebouwing	agrarisch, recreatief, wonen
28,1	Alkmaar - Schoordam	2 rijstroken	weidegebied	boerderijen, woongebied (overkant kanaal)	agrarisch, wonen
29	omgeving Schoorldam	2 rijstroken	water	wonen + kleinschalige bedrijvigheid	wonen, werken, varen
30	Zijpersluis	2 rijstroken, verhoogd ivm oversteken Zeedijk	weidegebied	historisch sluishuis + sluis	agrarisch, varen
31	2X knik in N9	2 rijstroken	weidegebied	molen + hedendaagse windmolens	agrarisch, energie-voorziening
32	Burgervlotbrug	2 rijstroken	weidegebied overgaand in bollengebied	verbinding met zee; kleinschalige dorpsbebouwing; kleinschalige bedrijvigheid	wonen, werken
33	Sint Maartensvlotbrug	2 rijstroken	bollengebied	wonen, kleinschalige bedrijvigheid	wonen, werken
34	Driehoek De Stolpen	2 rijstroken	weidegebied + bollengebied	knooppunt oversteek kanaal	wonen, werken
35	aansluitingen 't Zand	2 rijstroken, ongelijkvloerse kruising	weidegebied + bollengebied	wonen + kleinschalige bedrijvigheid	wonen, werken
36	Kruising Zijperzeedijk	2 rijstroken	weidegebied	Zijperzeedijk	werken, energie-voorziening
37	Noorderhaven	2 rijstroken, verhoogd voor pont	weidegebied, bossages	recreatiewoningen	agrarisch, recreatie
38	Blauwe Keet	2 rijstroken	weidegebied, tuinbouw in plastic tunnels	bunker	agrarisch
39	Kruising spoorlijn/ Koegras	2 rijstroken	weidegebied	spoorwegviaduct, kleinschalige bewoning	agrarisch, wonen, vervoer
40	De Kooij	2 rijstroken	overhoek	industrieterrein	industrie

plannen	aandachtspunten	observaties	soort ruimte	vervolg als pilot
onbekend	grote verscheidenheid in gebruik; amorf wegprofiel; golfterrein	onevenwichtig wegbeeld in schaal en maat	n.v.t.	-
nieuwe locatie Orbino van Luc Deleu?	sferen achter bossage niet te ervaren; langzaam verkeersbrug naar Koedijk	noordelijke poort van Alkmaar en van Bergen	restruimte	-
herprofilering, parallelweg, bijpasses	consistent profiel; invloed duinen en dijken; kanaal; vlotbruggen; bijzondere bebouwing zoals scheepsdok, sluis, pont	aandacht nodig voor de herprofilering rondom de dorpen	n.v.t.	positief polderprofiel (icm A9)
kwaliteitsplan weidegebied, oostelijke polders, RWS	terugbouwen stolpen rijksweg N9; aanleg parallelweg	tegengestelde sferen aan weerszijde van het kanaal		-
bypass Schoorldam	rontonde zuidzijde tot voorbij brug; historische (?) bomenrij; bijzondere bebouwing: stolpboerderij, scheepshelling	bedrijvigheid relateert aan de oorsprong van de plek; water vaak niet zichtbaar, ervaarbaar door boten.	restruimte	positief pilot knooppunten
onbekend	Oude Schoorlse Zeedijk; Monument WO II; Samenkomen Kanaal, Groote Sloot en Hondsbossche Vaart	historie niet ervaarbaar	n.v.t.	positief belangrijk punt in pilot polders
onbekend	oude windmolen, versus windturbines	knikken niet interessant, oude molen wel	n.v.t.	-
onbekend	Vlotbrug, molen	recreatieve verbinding met zee niet te ervaren	restruimte	positief mogelijk bij pilot knooppunten, I.v.m. rotonde naar zee.
onbekend	vlotbrug	kruising bij vlotbrug wordt niet aangepast	n.v.t.	-
bijpass De Stolpen	aftakking Stolpen-Schagen-kanaal; 2 bruggen; Bypass verandert zowel verkeersituatie als ruimtelijke omstandigheid	belangrijke verkeerssplitsing richting Schagen	restruimte	positief pilot knooppunten
onbekend	vlotbrug; aansluiting dorp-N9	bypass verandert de signatuur van de weg. Ervaring van het dorp en van de doorbreking van de orthogonale structuur niet mogelijk	restruimte	positief pilot knooppunten
onbekend	windmolens	ervaarbaarheid Zeedijk minimaal	tussenland	positief belangrijk punt in pilot polders
onbekend	pont met aanlegplaats onder viaduct	pont niet ervaarbaar	n.v.t.	-
onbekend	ruim opgezette aansluiting	karakterloze situatie	restruimte	-
onbekend	ophaalbrug voor het spoor	vreemd modern civieltechnisch kunstwerk in de route	n.v.t.	-
ontwikkelen industrieterrein	viaduct N99 als eindpunt N9; grote overhoek met waterpartij en riet	geen verandering wegprofiel na einde N9	restruimte	positief pilot knooppunten

de bronnen

LITERATUUR

Provincie Noord-Holland:
- Gebiedsprogramma Stelling van Amsterdam 2005-2008, Haarlem, 2005
- Cultuur verbindt. Cultuurnota 2005-2008 provincie Noord-Holland, Haarlem, 2005
- Beleving en verbeelding door culturele planologie. Twee jaar integratie van kunst en ruimtelijke inrichting in de provincie Noord-Holland, Haarlem, 2005
- Concept Ruimtelijk plan Landelijk Gebied. Wonen in het groen Heiloo/ Limmen, 2005
- Statusrapportage De Groene As, Haarlem, 2005
- Ontwikkelen met kwaliteit. Ruimtelijke samenhang op uitvoering gericht (Streekplan)
- Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord, Haarlem, 2005
- Beeldkwaliteitsplan. Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord, Haarlem, 2004
- Kerncijfers Natuur en landschap Noord-Holland, Haarlem, 2003
- Verkeers- en vervoerplan, deel 1, 2 en 3, Haarlem, 2003
- Gebiedsperspectief 'Tussen IJ en Z'. Ontwikkeling van nieuwe recreatiegebieden, Haarlem, 2003
- Streekplan Noord-Holland Zuid, ontwerp, Haarlem, 2002
- Recreatie dicht bij huis. Strategisch groenproject IJmond-Zaanstad, Haarlem, 2002
- Nota Cultuurhistoriche regioprofielen Noord-Holland 2004-2007
- Provinciaal meerjarenprogramma infrastructuur 2005-2009, Haarlem, 2004
- Uitwerking streefbeeld Westfrisiaweg, Haarlem, 2004

Atelier HSL, A design for places left over after planning, cahier II, Amsterdam, 2003

Atelier Rijksbouwmeester, Agenda 2005. College van Rijksadviseurs, den Haag, april 2005

Nota B & W Haarlemmermeer, concept ontwerp bestemmingsplan Nieuwe Meer, t.b.v. Golfbaan, Haarlemmermeer, maart 2005

Gemeente Amsterdam, Amstelland, nieuw verbond tussen stad en land, Amsterdam, 2004

Ministerie van VROM:
- Zoeken naar ruimtewinst. Handreiking ruimtewinst in bebouwd gebied, Den Haag, 2004
- Effectief beheer van de openbare ruimte. Ontwerp, zeggenschap en organisatie, Den Haag, 2003

Ruimtelijk Planbureau:
- Tussenland, NAi, Rotterdam, 2004
- Verborgen land: probleem of kans?, Den Haag, 6 2003

Rijkswaterstaat:
- Bouwdienst, Waar een weg is, is een wil. Opdrachtgeverschap en opgave bij infrastructuur, vergelijkings-materiaal voor het Routeontwerp A12, Apeldoorn, 2004
- Landschapsplan A9, Kees Hund, T& L architect, 2005
- Kwaliteitsplan Weidegebied, oostelijke polders gemeente Bergen, Haarlem, 2005

Ministerie van Verkeer en Waterstaat ism SKOR:
- De fenomenale weg. Een visie vanuit de kunst op de snelweg en het landschap, 2002
- Holland Avenue, Mecanoo, 2002

De nieuwe kaart. Atlas van Nederland in 2005, NAi uitgevers, Rotterdam 1997

Lemaire, T, Filosofie van het landschap, Amsterdam (2002)

Reh, W, C. Steenbergen & D. Aten, Zee van land. De droogmakerij als atlas van de Hollandse landschapsar-chitectuur, Stichting Uitgerij Noord-Holland, Wormer 2005

VISTA landscape and urban design, Groengebied de Buitenlanden, Amsterdam

Oerij, voorbij het verleden, Gerco de Ruijter, Peter de Ruyter, Ton van Vliet, Jeroen van Westen, 2004

ARTIKELEN/ BROCHURES:
- Tracy Metz, Van den haag tot Duitsland: de snelweg is een sluiproute geworden, in: NRC Handelsblad, 25 januari 2002
- Architectuur lokaal, themanummer Ontwerp van de snelweg (nr 48), Amsterdam, maart 2005
- 'Badhoevedorp verbeterd', Bohemen bv, Voorburg

- Paul de Kort, Zangspoor de Stelling van de Ronde Hoep. Een schetsontwerp in het kader van het project 'Zangsporen in de Venen', 2002
- Vries, M. de, Filosoferen over de langste tuin van Nederland, in Smaak 13 (3), Rijksgebouwendienst, Den Haag, 2003
- Ontwerp Noordwestzes de beste. Verzorgingsplaats van de toekomst: eenvoudig en comfortabel, Kamerkrant Noordwest-Holland, februari 2005
- Schimmenspel van niet-vervulde dromen. De Nieuwe Kaart van Nederland laat een confetti aan bouwplannen zien, NRC Handelsblad, 30 november 2005

Gesprekspartners

Provincie Noord-Holland

- dhr M. van Wesemael
- dhr R. Wezenberg
- mevr. L. de Nooij
- mevr. E.H. Bijvoet
- dhr A. van der Leij
- dhr J. Lageweij
- dhr W. Brussaard
- dhr G. Valster

Overigen

- dhr R. v.d. Ende, Rijkswaterstaat / Directie Noord-Holland
- dhr G. Ellerbroek, Rijkswaterstaat
- dhr G.J. Metselaar, Oranjewoud
- dhr P. de Rooden, Kunst & Vormgeving/ Kunst en Cultuur Noord-Holland
- dhr H. Volkers, kunstenaar

Websites

Algemeen

www.noord-holland.nl
www.landschapnoordholland.nl
www.verkeerenwaterstaat.nl
www.minvrom.nl
www.minlnv.nl
www.rijkswaterstaat.nl
www.waterschapshuis.nl
www.dienstlandelijkgebied.nl

Specifiek

www.stelling-amsterdam.org
www.groenelong.nl
www.haarlemmermeergroen.nl
www.oerij.nl
www.n242.nl
www.a9om.nl
www.waterschappen.nl
www.dro.amsterdam.nl
www.broekpolder.nl
www.rijnland.net
www.pauldekort.nl
www.buroadrichem.nl
www.sanderdouma.nl
www.zijpersluismuseum.nl
www.heemskerk.nl
www.beverwijk.nl
www.alkmaar.nl
www.heiloo.nl
www.haarlemmerliede.nl
www.velsen.nl
www.hhnk.nl
www.autosnelwegen.nl
www.aerophoto-schiphol.nl
www.earth.google.com

Beeldmateriaal

Voor het gebruikte beeldmateriaal is geput uit de genoemde plannen en websites. Gezien het interne gebruik hebben wij niet per afbeelding de herkomst vermeld.
De foto’s van de reis langs de A9 - N9 zijn eigen foto’s en stills uit de video die wij op onze expedities gemaakt hebben.