



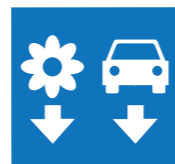
Culturele planologie is het vakgebied dat zich bezighoudt met het gebruiken van de culturele kenmerken van een gebied om de identiteit ervan te versterken. Die culturele kenmerken zijn zowel de fysieke eigenschappen van een gebied, als de (cultuur) geschiedenis. Hoe ziet het gebied eruit? Hoe beleef je het? Wat is het gebruik van het gebied? Wat is de geschiedenis?

# Routeontwerp als cultureel planologische uitdaging



Onderzoek naar de culturele kenmerken van een gebied kan de inspiratiebron vormen voor bouw- of andere opgaven. Het kan richting geven aan de onderlegger of de infrastructuur, maar ook aan het denken over andere fysieke elementen zoals stedenbouw, architectuur of beeldende kunst. Op deze manier versterk je de identiteit en de beleving van het gebied. Beide zijn vanuit de groeiende behoefte aan identificatie met Nederland en de Nederlandse geschiedenis, en de toenemende verrommeling van het landschap wenselijk. In deze brochure worden 9 pilotprojecten gepresenteerd, bedoeld om de verschillende organisaties en overheden die belang hebben bij (de gebieden langs) de A9-N9 te interesseren voor een gezamenlijke aanpak, waarin culturele planologie een rol speelt. De brochure biedt in woord en beeld een overzicht van de projecten en de plannen waaraan ze raken. De noodzaak om gezamenlijk deze uitdagingen aan te gaan wordt zo direct zichtbaar.

## Routeontwerp A9-N9



Snelwegen zijn lang als puur functioneel gezien, als 'noodzakelijk kwaad' om te voldoen aan onze steeds groter wordende behoefte aan mobiliteit. 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 in de file staan, valt de snelweg met enige ironie zelfs als 'verblijfsgebied' aan te merken.

Het analyseren van de weg als ruimte op zich is 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. De weg heeft invloed op het gebruik van de aanpalende ruimtes; aan de andere kant beïnvloeden de ruimtes zelf de beleving van de weg. Zowel Rijkswaterstaat als de Rijksbouwmeester hebben in de afgelopen jaren blijk gegeven van een nieuwe opvatting van hun taak ten aanzien van snelwegen. Het creëren van een identiteit voor een weg en het tegelijkertijd benadrukken van de identiteit van de gebieden waar zij doorheen voert, zijn de leidende principes geworden voor een aantal grote snelwegen, maar ook voor opgaven voor gebiedsontwikkeling.

Het traject A9-N9 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 een goede ontsluiting van het lokale wegennet. 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 civieltechnische kunstwerken en geluidsschermen.

In het zuidelijke gedeelte van de provincie wordt de A9 gebruikt 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 op deze route. De vraag naar oplossingen van de bereikbaarheid van de kust houdt de gemeentes in Noord-Holland dan ook sterk bezig. Ook aan andere knelpunten op dit traject wordt gewerkt. Zo loste de Wijkertunnel de verkeersopstoppingen bij de Velsertunnel op. De recent gerealiseerde fly-over bij het knooppunt Kooimeer reguleert de toevoer naar de N242 en ontlast zo de ring van Alkmaar. 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.

Het project Routeontwerp A9-N9 heeft tot doel de weg op zich van een identiteit te voorzien, door de vormgeving van de weg en de inrichtingselementen, maar ook door een samenhangende visie op hoe de weg zicht biedt op het (stedelijke) landschap waar zij doorheen voert. De bij de andere pilots verworven kennis –vooral die van het polderproject– kan inhoudelijk richting geven aan het bepalen van de gewenste uitstraling van de weg.

## 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. 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. In een pilot kan een visie ontwikkeld worden op de beleving van deze geschiedenis en de vertaling die zij in het landschap kan krijgen. Vanuit die visie kunnen voorstellen ontwikkeld worden voor het beter ervaren van het landschap. De plannen in het gebied die leiden tot ingrepen in het polderlandschap -wateropgaven, agrarische ontwikkelingen, verstedelijking en infrastructurele voorzieningen- kunnen richting geven aan het bestuderen van de problematiek en de volgorde in de planning. Dit is een grootschalig project dat op nationaal niveau moet worden opgepakt en op internationaal niveau de aandacht kan trekken.

## Knooppunten



De snelweg is een lijn die punten met elkaar verbindt. De toegang tot die knooppunten krijgt langs de A9 op verschillende manieren vorm, aansluitend bij de verschillende sferen van de weg.

Van Zuid naar Noord is het traject A9-N9 als volgt te typeren: 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 klaverbladen te vinden, met grote overhoeken. Aan de vormgeving en beleving van deze knooppunten is soms wel, maar meestal geen 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. In vergelijking met de overhoeken van de grote klaverbladen zijn deze 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 opdracht is om een visie te ontwikkelen op de knooppunten in deze drie deelgebieden in samenhang met elkaar. De vraag naar de identiteit van de plek versus de identiteit van de weg maakt dit tot een spannende aangelegenheid.

## 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.

Een cultuurplanologische visie is gewenst, waarin zowel het landschap, als (de geschiedenis van) het menselijk gebruik en de nieuwe ideeën over ecologische verbindingzones opgenomen zijn. Het totaal van de visie geeft dan richting aan de invulling van het groen langs de gehele route. De provinciale Ecologische Hoofdstructuur vormt de algemene basis hiervoor.

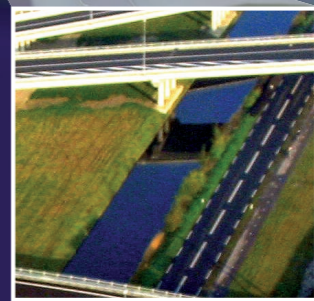
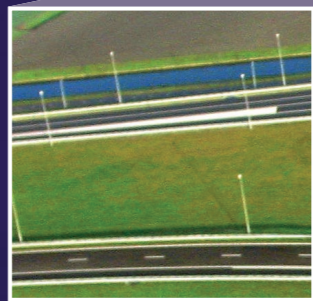
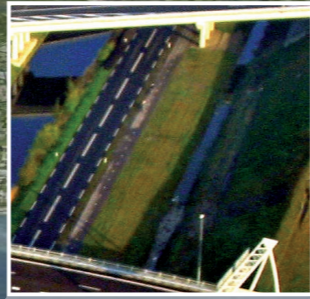
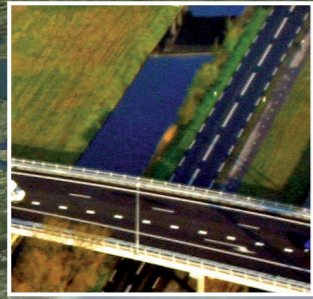


## Omlegging A9 bij Badhoevedorp



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.

Het versterken van de functie van de strook in het weer 'heel' zijn van Badhoevedorp is een belangrijk onderdeel van de opgave. De doorsnijding van het dorp heeft ook een sociale component: hoe kan de gemeenschap zich dit naamloze stuk snelweg weer toe-eigenen? Hierbij valt te denken aan meer sociaal gerichte cultureel planologische processen, maar ook het zichtbaar laten van de doorsnijding bij de nieuwe invulling als aandenken aan dit stuk geschiedenis. Het tweede planologische project is de inpassing van de omlegging van de A9 in het landschap en het vormgeven van de weg inclusief de nieuwe restruimtes daaromheen. Het gaat zowel om de beleving van het landschap vanaf de weg, als om de karakteristieken van het landschap die richting moeten geven aan de ligging en vormgeving van het nieuwe tracé. Omdat de twee ontwerpogaven zo inhoudelijk verwant zijn, is voortdurende terugkoppeling gewenst.



## Wallen als bescherming

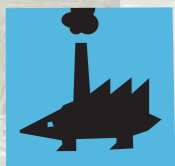


*In het gebied tussen Beverwijk en Heemskerk spelen ontwikkelingen die te maken hebben met de overgang van het stedelijk naar het landelijke gebied. De moderne tijd en de cultuurgeschiedenis vechten daar om de hoofdrol: de fortificaties van beiden staan letterlijk tegenover elkaar.*

Aan de ene kant de geluidswal die de bewoners van de nieuwbouwwijk 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 als recreatiegebied.

Het gebied ten oosten van de A9 bij Beverwijk en Heemskerk heeft deels al een recreatieve functie. Ter verbetering van de ontsluiting komt er een fietsroute vanuit de Broekpolder over de snelweg en een onderdoorgang vanuit Beverwijk. In een pilot zouden al deze plannen en de geschiedenis van de Stelling gebundeld kunnen worden onder een gemeenschappelijke kwalitatieve noemer, die vervolgens richting geeft aan de invulling van de specifieke plannen. Op deze manier ontstaat er een coherente visie op heden en verleden die afleesbaar wordt in het landschap en de ingrepen daarin.

## Wijkermeer



*Het bedrijventerrein Wijkermeer in Beverwijk is gelegen aan de westzijde van de A9, maar er zijn uitbreidingsplannen naar de oostzijde van de A9. Door dit gebied loopt echter ook de liniewal van de Stelling van Amsterdam.*

De provincie heeft voorgesteld van het gebied een 'nat bedrijventerrein' te maken. Dit draagt het risico met zich mee dat de openheid van het landschap verloren gaat en het zicht op de liniewal verdwijnt. De gemeente Beverwijk onderzoekt de status 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.



## Groene verbindingen traject Heemskerk-Alkmaar



*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 kan worden, vormen het thema van dit project. Het gaat daarbij in de eerste plaats 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 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 en fauna een belangrijk gegeven in deze pilot.

## 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.*

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 niet te belevén. Gezien de ontsluitingsfunctie die de weg ook heeft, naast die van doorgaande route naar zowel de stad als de dorpen in de binnenduinstrand, 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 evenmin een 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 maken geen gebruik van het landschap erachter. Hoewel er plannen zijn dit gebied onder de noemer 'aan sport gebonden activiteiten' uit te breiden, is het maar de vraag of dan rekening gehouden wordt met de karakteristieken van de locatie. De rest van de ring van Alkmaar toont meer van hetzelfde: 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 en het omliggende gebied beleefbaar maakt vanaf de ringweg, zou het geheel van de ringweg als onderzoeksgebied moeten nemen. Ook is het logisch daarbij de belangrijkste

aan- en afvoerwegen, de N9, N245 richting Schagen en de N242 richting Heerhugowaard- en de ontwikkelingen die daar spelen bij te betrekken. De bijzonderheid van de ringweg als overgangzone tussen de stedelijkheid van Alkmaar en het groene buitengebied vraagt om een heldere afbakening en dito visie.

## Culturele planologie & kunst

*Uitgangspunt van het onderzoek waarvan deze brochure de samenvatting is, was om pilotprojecten te formuleren waarin kunstenaars in verschillende rollen in de praktijk hun toegevoegde waarde bij cultureel planologische processen kunnen aantonen.*

De beschreven projecten bieden daarvoor ruim de mogelijkheid. 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 te ontwikkelen plan of project als geheel. 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, om bepaalde onderdelen een extra kwaliteit of bijzondere zichtbaarheid te geven. In bijna alle gevallen kan een kunstenaar ook actief meedraaien in de ontwerpfasen. Idealiter levert het denken en werken van een kunstenaar een extra belevingslaag aan het project, 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. Het stelt ook eisen aan de opdrachtgever en de partners. Deze moeten 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.

Vanuit de optiek van de culturele planologie zijn alle geschetste projecten op hun manier interessant om deze uitdaging aan te gaan. De producenten van deze brochure zijn dan ook op zoek naar partners, die zich willen inzetten om gezamenlijk bepaalde gebieden onder de loep te nemen, om in elk geval plannen op elkaar af te stemmen, maar beter nog: ze samen vanuit een brede visie te ontwikkelen. Hierbij valt te denken aan overheden op alle niveaus, maar ook aan Waterschappen, Hoogheemraadschappen, natuurbeschermingsorganisaties en grootschalige bedrijven zoals Schiphol. Heeft u belangstelling om te participeren in één of meer van deze pilots? U kunt dan contact opnemen met:

- **Rijkswaterstaat, Erik van Langen,**  
tel. 023 530 17 48,  
erik.van.langen@rws.nl
- **Steunpunt Route Ontwerp,**  
David van Zelm van Eldik,  
tel. 070 339 20 30,  
David.vanZelmvanEldik@minvrom.nl
- **Jan Samsom,**  
030 231 06 40,  
info@jan-samsom.nl

## Achtergrond

*Beeldend kunstenaar Jan Samsom en kunsthistorica Nanon Soeters deden vanuit hun ervaring met culturele planologie een onderzoek naar de mogelijkheden beeldend kunstenaars te betrekken bij 'restruimtes'.*

*Bij 'restruimtes' doet zich een vreemde dualiteit voor: ze lijken zich te onttrekken aan de gebruikelijke kaders van planning, maar zijn tegelijkertijd het gevolg van planning, op zijn minst in aanpalende gebieden. Soeters en Samsom kozen voor de lijn A9-N9 als infrastructurele veroorzaker van restruimtes. Financieel ondersteund door de Provincie Noord-Holland maakten zij een visuele en verbale analyse van de aan het traject grenzende gebieden. Doel was uit te komen op een aantal pilots van maatschappelijk belang, waarin de rol van kunstenaars in cultureel planologische projecten onderzocht kan worden. Het onderzoek mondt uit in het rapport 'A9-N9 ruimte tussen ruimtes', waarin 9 projecten zijn beschreven. Ze variëren van landschappelijke opgaven voor een specifiek gebied, zoals bijvoorbeeld de Wijkermeer, tot maatschappelijke processen die richting geven aan vormgeving van de openbare ruimte, zoals bij de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp. Gaandeweg het proces van het verkennen van de restruimtes langs de A9-N9 kwam ook de weg zelf in beeld: een ruimte met wisselende intensiteit in gebruik en met een op de meeste plekken onopvallende identiteit. Aansluitend op de nieuwe kijk op snelwegen door toepassing van routeontwerp, is ook deze invalshoek belicht.*

*De brede kijk van de onderzoekers bracht aan het licht dat er regelmatig voor gebieden door meerdere organisaties plannen worden ontwikkeld, waarover onderling geen contact en afstemming is. De 21 aan het traject grenzende gemeentes maken plannen voor hun eigen grondgebieden, de waterschappen voor de waterhuishoudingen binnen hun verantwoordelijkheid en Rijkswaterstaat voor de weg zelf. Ook bleek nog niemand het traject A9-N9 als geheel bekeken te hebben in relatie met zijn omgeving. Leidraad bij het onderzoek werd dan ook een voortdurend in- & uitzoomen op de lijn van het traject en de aangrenzende gebieden: Welke plannen spelen er? Welke betekenis hebben ze voor de gebieden die het betreft? Welke betekenis zouden ze kunnen hebben voor andere planvorming? Hoe zou de kennis en ervaring van bredere planvorming weer toegepast kunnen worden op meer lokale schaal? Welke rol kan culturele planologie daarbij spelen?*

*Naar de mening van Samsom en Soeters wordt de kwaliteit van de inrichting van een gebied hoger wanneer er vanuit verschillende invalshoeken tegelijkertijd naar wordt gekeken. Dit leidt tot een genuanceerd plan met respect voor het cultuurhistorische en landschappelijke verleden, een efficiënt hedendaags gebruik en een sterke identiteit van het gebied. Het onderzoek mondt dan ook uit in 9 pilotprojecten, die in deze brochure beschreven staan, ondersteund door Rijkswaterstaat en het Steunpunt Route Ontwerp.*

*Tekst, redactie & productie: Jan Samsom & Nanon Soeters ©  
Vormgeving: Team de Haas*

*Deze brochure is mogelijk gemaakt door Rijkswaterstaat en het Steunpunt Route Ontwerp.*

