

# Knooppplaatsen

De snelweg als  
economische motor  
voor het helen  
van het recreatieve  
landschap







*Met dank aan de klankbordgroepleden voor hun ondersteuning en waardevolle adviezen bij de totstandkoming van het project: Martin Goossen, Helga van der Haagen, Hans van Helden, Tanya van Huissteden-de Abreu, Ivonne de Nood, Jaap Renkema en Wouter van Schelt.*

*Ook dank aan onze toegevoegde deskundigen waarmee we door weer en wind de landschapswandelingen hebben gemaakt en die in het kader van dit ontwerpend onderzoek voor ons een essay hebben geschreven: Tom Bade, Birgit Elands en Herman Vuijsje.*

**9 november 2011**

© MIXST URBANISME en 1:1 stadslandschappen.

Alle rechten zijn voorbehouden, zowel voor het gehele werk als delen ervan. Alles uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/ of openbaar gemaakt, mits de bron wordt vermeld.

Voor de topografische ondergronden:

© De auteursrechten en databankrechten zijn voorbehouden aan Dienst voor het kadaster en openbare registers, Apeldoorn (2006,2009).

Voor het samenstellen van deze uitgave hebben MIXST URBANISME en 1:1, stadslandschappen getracht alle auteurs, fotografen en andere belanghebbenden te benaderen.

Mocht iemand in deze uitgave een illustratie aantreffen, waarop hij of zij rechten kan doen gelden of een niet correcte bronvermelding aantreffen, gelieve zich dan te melden.

# Knoopplaatsen

De snelweg als  
economische motor  
voor het helen  
van het recreatieve  
landschap

Deze publicatie is tot stand gebracht met een financiële bijdrage van:

Stimuleringsfonds voor Architectuur

Rijkswaterstaat

Provincie Noord-Holland (PARK Miranda Reitsma)



## Voorwoord

Nederland is in vele opzichten een apart land. Wat mij altijd weer intrigeert is dat in feite iedere vierkante meter is gecreëerd door menselijk ingrijpen, en dan vaak meerdere keren. De Oostvaardersplassen bijvoorbeeld, een bekend en belangrijk natuurgebied waar vele trekvogels tijdens hun migraties fourageren en weer op krachten komen. Maar nog niet zo lang geleden waren er helemaal geen Oostvaardersplassen. Voor de ontpoldering was daar het IJsselmeer en decennia daarvoor zelfs de zoute Zuiderzee.

Voor stedelijke gebieden is het niet anders: bouwen en verbouwen, slopen en bestemmen. Werden ten oosten van het huidige Centraal Station in Amsterdam vroeger in rap tempo handelsschepen gebouwd, later ontwikkelde zich daar andere bedrijvigheid en in mijn jeugd verviel het gebied vervolgens tot een soort no-go area, waar je 's avonds echt niet moest komen. Nu in 2011 is het een internationaal voorbeeld van moderne stadsarchitectuur, waar het goed wonen is en waar cultuur zich centreert.

Voor weginfrastructuur lijken er andere regels te gelden. Het is weliswaar door de mens gerealiseerd en in latere stadia verbreed en aangepast, maar het lijkt een wat definitiever karakter te hebben.

Als Rijkswaterstater heb ik specifieke interesse voor de effecten die infrastructuur heeft op de omgeving. Laatst stond ik met een collega gebogen over een kaart van de kop van Manhattan, het gebied waar Ground Zero nieuw leven ingeblazen wordt. Speciale interesse ging uit naar de waterverdediging van het gebied. Om het een en ander te kunnen vergelijken hadden we een recente kaart over een kaart uit de zeventiende eeuw gelegd, uit de tijd dat New York nog Nieuw Amsterdam genoemd werd, en wat bleek: het hoofdpatroon van de straten is al bijna 400 jaar gelijk gebleven.

Als Amsterdammer en oud-bewoner uit de grachtengordel zou ik niet verbaasd behoren te zijn, maar als Nederlander die met schop en kruiwagen het land naar zijn hand kan zetten was ik dat wel. En als Rijkswaterstater beseftte ik opeens weer welke blijvende impact infrastructuur kan hebben op de omgeving.

De omgeving past zich aan de infrastructuur aan en niet andersom. De aanpassingen zijn vaak suboptimaal vanwege de beperkingen die de infrastructuur met zich meebrengt. Daarbij kan geen politicus, landschapsarchitect of visionair vermoeden welke aanpassingen over een eeuw of later nodig zijn voor een goed functionerende samenleving. De besluitvorming over infrastructuur is dus ook suboptimaal. Dat zijn dan twee suboptimale processen. Kan daar wel iets goeds uitkomen?

Ik denk van wel, als de ontwerpbenadering zich baseert op begrippen als continue ontwikkeling, adaptatie en flexibiliteit en niet op de huidige gangbare begrippen als definitieve besluitvorming, kaders en 100-jaar levensduur.

Voor mijzelf geven bijvoorbeeld *Michael Braungart* en *William McDonough* een inspirerend voorbeeld met hun 'Cradle to Cradle' benadering. Gesloten biologische en technische cycli in de industrie, het toepassen van duurzame energie en het toevoegen van positieve waarde voor de aarde en haar bewoners leiden tot een maatschappij waar het begrip afval niet meer bestaat. In een ideale situatie produceert een snelweg dan geen afval meer, dus geen hinderlijk geluid, geen fijn stof en geen hinderlijk zicht en licht. Bovendien zijn er geen andere negatieve effecten, zoals versnippering en verpaupering van landschap en natuur.

Dit is het startpunt geweest voor een onderzoek waarvan het resultaat nu voor u ligt. Een onderzoek uitgevoerd door twee enthousiaste landschapsarchitecten dat richting geeft aan een betere verweving tussen infrastructuur en het recreatieve landschap, een wenkend perspectief om de versnippering van het landschap tegen te gaan. Er is nader gekeken naar de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad, maar het is goed om te zien dat er generieke lessen te leren zijn.

Hoewel deze inspirerende publicatie een afsluiting is van een onderzoeksperiode, is het tegelijkertijd een startpunt voor verdere ontwikkelingen. Ontwikkelingen die uiteindelijk leiden naar een positieve levendige relatie tussen de mens, de weg, de natuur en het landschap.

**Wouter van Schelt**  
**Senior Adviseur Innovatie**  
**Rijkswaterstaat**

## Samenvatting

De verzorgingsplaatsen waar men aan de snelweg stopt zijn intrigerende plekken. Het zijn van het landschap geïsoleerde en tijdelijke verblijfsplaatsen die alleen een functie voor de snelweggebruiker hebben. Het landschap nodigt de snelweggebruiker wel uit maar is onbereikbaar. De snelweg houdt op haar beurt de landschapsrecreant op afstand en is een barrière op diens route.

Het zijn deze gegevens die aan de basis liggen van dit ontwerpend onderzoek.

Verzorgingsplaatsen, zoals Rijkswaterstaat de tijdelijke stopplaatsen aan het rijkswegenet noemt, hebben geen doelbestemming. Een verbinding van snelweg met het landschap ter hoogte van een verzorgingsplaats is ongewenst omdat het extra verkeer aantrekt en de doorstroming op de snelweg vermindert. Vanuit het landschap beschouwd zijn de geïsoleerde verzorgingsplaatsen echter een bijzonder vreemd gegeven aangezien het landschap in de Nederlandse netwerkstad steeds verder verdicht en versnipperd raakt en de behoefte aan een verbonden en toegankelijk landschap voor de recreant toe neemt. Die is er weinig langs de snelweg. Een denkomslog om landschapstoegankelijke en recreatief aantrekkelijke verzorgingsplaatsen te realiseren, is daarom nodig.

Wij zijn gefascineerd door het maken van vitale steden in vitale landschappen waar de uitloop voor de stedeling naar buiten toe ruimschoots aanwezig is. De snelwegen zijn in de netwerkstad een middel om de bereikbaarheid van onze steden te garanderen. Maar ze leveren ook barrières op die we ten gunste van het landschap en de stedelijke uitloop willen slechten.

Door de snelweg te laten participeren in de ontsnipperingsopgave van het Nederlandse landschap, ontstaan er ontwikkelkansen op verzorgingsplaatsen. De snelweg faciliteert dus het landschap: juist omdat zij het mogelijk maakt dat plekken worden ontsloten en bereikbaar zijn.

In deze publicatie '*Knoopplaatsen*' treft u hiervan de resultaten. De ambitie die we neerleggen is het landschap te helen, economie aan de weg te genereren en nieuwe coalities te organiseren. [Het resultaat is een knoopplaats met een verbonden landschap.](#)

De knoopplaatsen spelen een bijzondere rol in het helen van het recreatieve landschap aan het rijkswegenet. Het zijn opgewaardeerde en eventueel verplaatste verzorgingsplaatsen waar de snelweggebruiker en de landschapsrecreant elkaar ontmoeten.

Het ontwerponderzoek heeft geleid tot:

1. Echte (aanwijsbare) plekken voor verbindingen van landschap met snelweg.

2. Handvatten om de positie van knooppaatsen te bepalen.

De strategie die we op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad toepassen is universeel te noemen en daarmee toepasbaar op het schaalniveau van heel Nederland. We laten in deze casus zien dat door te schuiven met bestaande stopplaatsen, naar plekken waar ruimtelijk de nood het hoogst is, nieuw vormgegeven knooppaatsen een bijdrage leveren aan een duurzaam landschap.

3. Ingrediënten waar een knooppaats aan moet voldoen.

Een knooppaats ontstijgt het niveau van een traditionele verzorgingsplaats, zowel in gebruik, inrichting als programmatische invulling. Het gaat niet langer om een parkeerplaats aan de snelweg, met eventueel een restaurant of tankstation. Het traditionele beeld van een parkeerplaats met een harde grens van een sloot of hek zal verdwijnen.

De ruimtelijke en programmatische ingrediënten haken aan op:

- de locatie zelf en de energie die in het plangebied aanwezig is (lokale kennis, ontplooide activiteiten bij ondernemers);
- opgaven die in de toekomst liggen op het gebied van water, energie, voedsel, en afval;
- effecten op de zeer korte termijn (bijvoorbeeld met tijdelijke ingrepen) en de lange termijn (een knooppaats groeit uit tot een gebiedsontwikkeling waardoor een duurzaam landschap ontstaat dat vanuit een plek in het landschap en de confrontatie met een snelweg is geïnitieerd). Op deze wijze ontstijgen we het traditionele denken op de korte en middellange termijn, waarin geld maken centraal staat.

4. En een beeld van de partijen die bij de ontwikkeling van een knooppaats betrokken zijn.

Dit is namelijk nooit één partij, maar een verzameling van bijvoorbeeld publieke partij(en), private partij(en) en belangenvertegenwoordigers.

## Inhoudsopgave

### **Hoofdstuk**

#### **1. Inleiding 10-11**

- Actuele situatie: versnippering van het landschap 10
- Het verbinden van landschap met snelweg 10
- Landschap is leidend in transformatie van de snelweg 12
- Onderzoeksgebied 13
- Organisatie en werkwijze 14

#### **2. Reflectie op de koppeling tussen landschap en snelweg 16-59**

- Al wandelend het landschap ontdekken 17
- Geografische locaties van de wandelingen 18
- Stilstaan bij stoppen – Tom Bade (Triple E) 25
- Recreatieve ontmoetingen met de snelweg;
  - een verhaal over verstrooiing, verbinding, verleiding en vermaak
  - Birgit Elands (Wageningen University and Research centre) 37
- Vervoer en vervoering langs de snelweg
  - Herman Vuijsje (zelfstandig schrijver) 50

#### **3. Uitgangspunten voor het verbinden van landschap met snelweg 60-63**

- Triple A 61
- Best Place 61
- Bewustwording van een landschap 62
- Onderdeel van een netwerk 62
- Duurzame groei 62
- Tijdelijk 'branden' van een landschap 63
- Vitale coalities 63
- Conclusie 63

#### **4. Het recreatieve landschap rond de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad 64-75**

- Het productielandschap van de Haarlemmermeerpolder 65
- Recreatief perspectief langs de A4 65
- Het pittoreske Rembrandt landschap van de veenpolders en kleine droogmakerijen rond Amsterdam 67
- Recreatief perspectief langs de A9 en A1 67
- Het polderkamerlandschap van Flevoland 69
- Recreatief perspectief langs de A6 in de zuidelijke Flevopolders 71
- Conclusie 72

<b>5. Mogelijkheden tot transformatie van het snelwegsysteem in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad</b>	76-83
Het snelwegsysteem	76
Typering snelwegen van de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	78
Beschrijving verzorgingsplaatsen langs de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	80
Conclusie	83
<b>6. Betekenis van knoopplaatsen in het recreatieve landschap</b>	84-89
Verzorgingsplaatsen transformeren in knoopplaatsen	85
Knoopplaats en tijd	85
Functie van permanente knoopplaats in een weer verbonden landschap	86
Geografische positie van de knoopplaats in de netwerkstad	86
Betekenis van de knoopplaats voor een weer verbonden landschap	86
Conclusie	88
<b>7. Voorbeelden knoopplaatsen aan de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad</b>	90-101
Knoopplaats aan de A4 – toprestaurantknoop	91
Tijdelijke knoopplaats aan de A4	94
Knoopplaats aan de A9 – plantaardige economieknoop	95
Knoopplaats aan de A6 – landschapsbalkon	98
Conclusie	101
<b>8. Knoopplaats biedt nieuwe inzichten</b>	102-107
Planet	104
Profit	105
People	106
Auteursinformatie	108
Klankbordgroep	108
Toegevoegde deskundigen	109
Gebruikte literatuur, tijdschriftartikelen, films en websites	110-113
Colofon	114

# Hoofdstuk 1

# Inleiding

## Actuele situatie: versnippering van het landschap

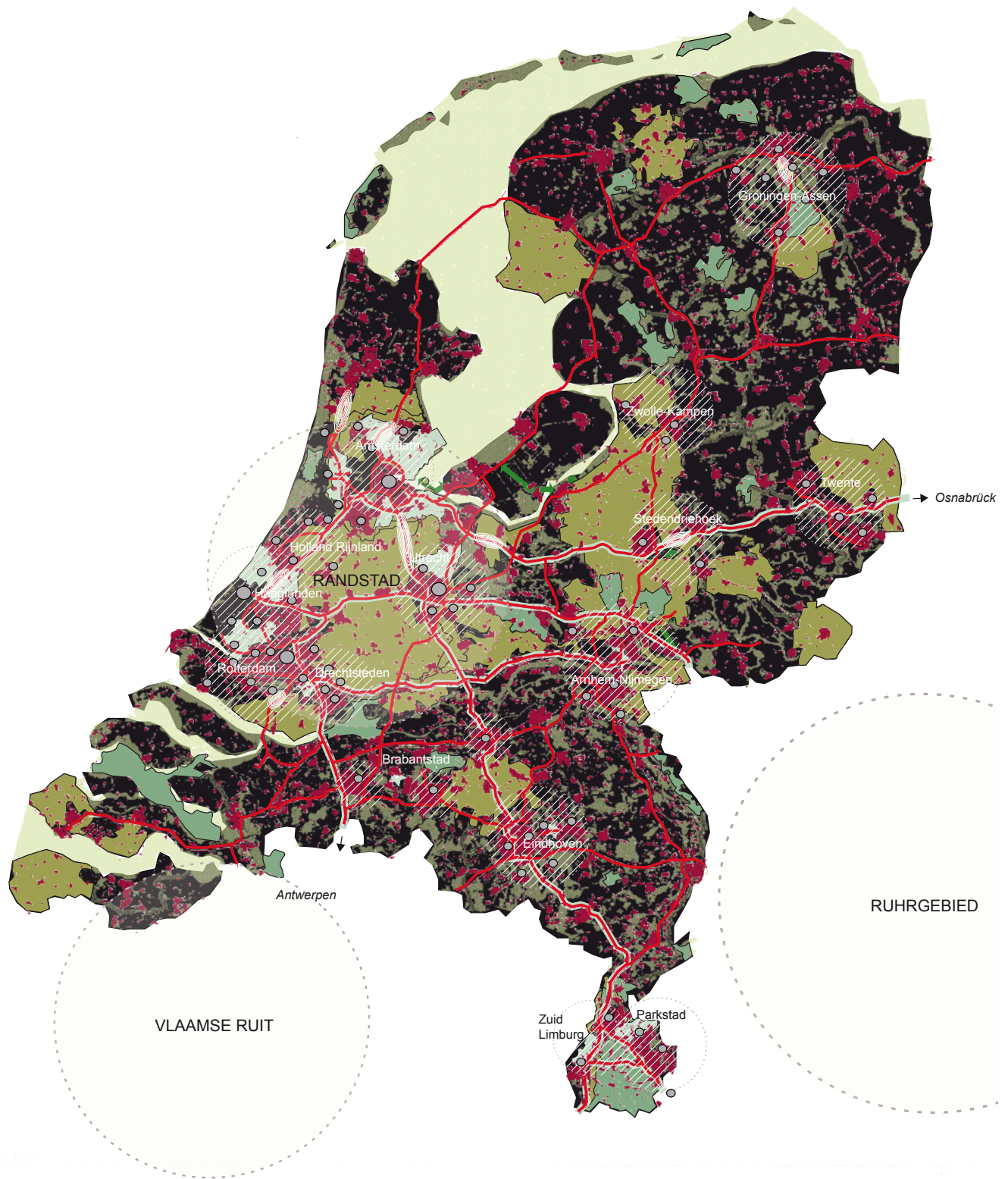
Het Nederlandse landschap is versnipperd. Snelwegen, spoorlijnen en kanalen doorsnijden landbouw-, recreatie- en natuurgebieden, terwijl de steden (vooral in de Randstad) steeds verder uitdijen. De noodzaak om deze versnippering van het landschap tegen te gaan is buitengewoon urgent. Rond de grote steden verliezen we door opwaardering van snelwegen belangrijke connecties tussen stad en buitengebied, waardoor de leefbaarheid in de stadsrand afneemt. In veel stadsranden is het maken van een ommetje in het aangrenzende landschap nauwelijks meer mogelijk.

Het doel van het voor u liggende ontwerpend onderzoek '*Knoopplaatsen*' is om een hernieuwde relatie tussen stad, landschap en infrastructuur te vinden. We gaan op zoek naar mogelijkheden om het landschap in de netwerkstad te helen vanuit het perspectief van de recreant. Daarbij maken we gebruik van aanwezigheid van de snelweg als economische motor voor landschapsontwikkeling. Dit is in de huidige tijd, waar de politiek heeft besloten dat het investeren in grootschalige landschapsbouw geen prioriteit heeft, een interessant maar ook noodzakelijk gegeven.

## Het verbinden van landschap met snelweg

De visueel ruimtelijke verbinding van snelweg met landschap heeft de laatste jaren ruime aandacht gekregen. Studies van het Atelier Routeontwerp (Ministerie van VROM) hebben laten zien dat er in de ruimtelijke ordening een grote behoefte is om het zicht vanaf de snelweg naar het landschap te waarborgen en open te houden. Dit leidde tot de negen nationale snelwegpanorama's, opgenomen in '*Zicht op mooi Nederland, Structuurvisie voor de Snelwegomgeving*' (VROM, 2008). Met het huidige kabinet Rutte is het beleid voor deze panorama's echter weer opgeheven.

De fysiek ruimtelijke en programmatische verbinding van landschap met snelweg daarentegen is nagenoeg onontgonnen terrein. Verzorgingsplaatsen zijn tot op heden volgens de daartoe geldende normen expres niet verbonden met hun omgeving. Het huidige beleid is er op gericht om extra aantrekkelijk verkeer naar de snelweg te voorkomen; van bestemmingsverkeer naar de verzorgingsplaatsen is dus geen sprake. Wel wordt op de verzorgingsplaatsen verzorging geboden in de vorm van parkeren en groen (rust, prullenbakken, picknicken, speeltoestellen), aangevuld met een gebouw (toiletten, restaurant en/of tanken). Zo heeft de lange én korte afstand reiziger, of hij nou op weg is naar zijn werk, iets af moet geven of een recreatief uitstapje maakt, de mogelijkheid zijn route op de snelweg kortstondig te onderbreken. En, met dank aan deze tijdelijke stop, de reis weer prettiger te kunnen voortzetten.

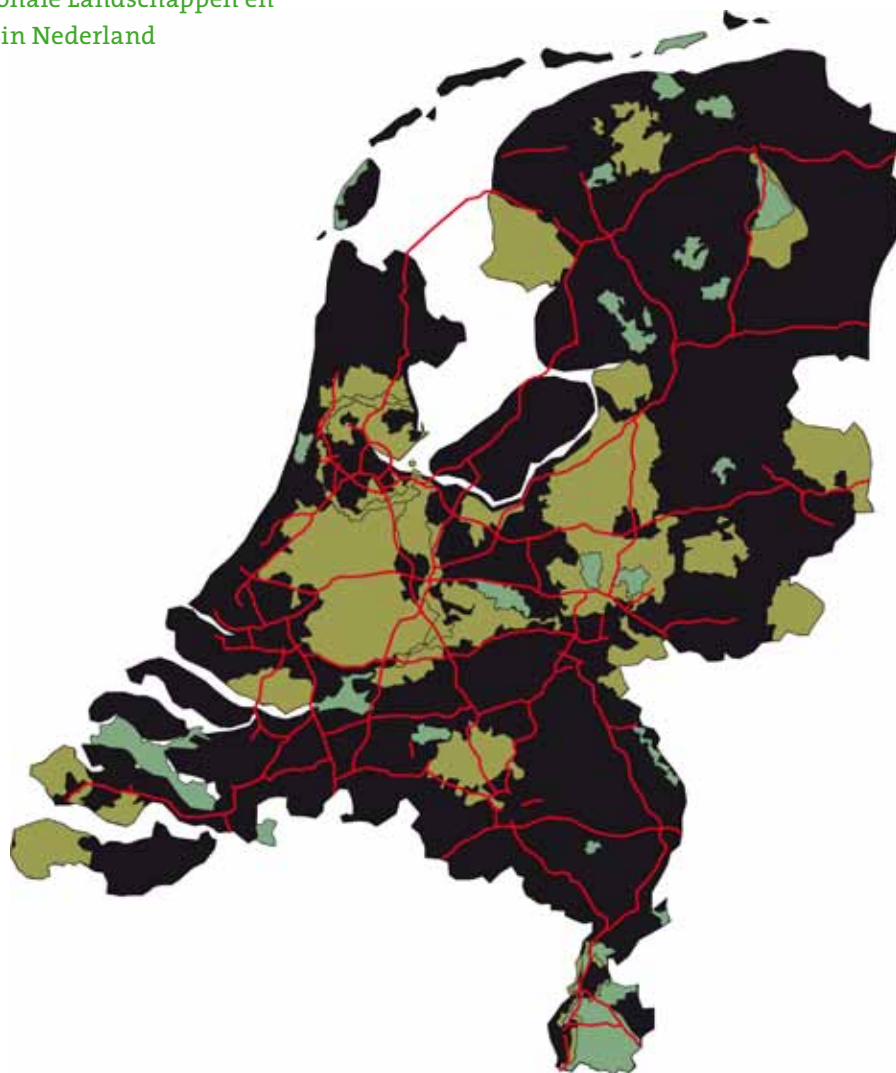


● afbeelding – de huidige versnippering van het landschap

## Landschap is leidend in transformatie van de snelweg

Het is een eenzijdige benaderingswijze (namelijk vanuit de snelweggebruiker geredeneerd en vormgegeven) waarop de huidige inrichting van de verzorgingsplaatsen is geënt. In deze publicatie zetten we de werkelijkheid op zijn kop en laten we het landschap leidend zijn bij de transformatie van de snelweg. De landschapsgebruiker staat centraal, de snelwegstop wordt fysiek en indien mogelijk ook programmatisch aan de omgeving verbonden. Er ontstaat een toegankelijk recreatief landschap, met duurzame gebieds- en landschapsontwikkeling op knooppunten. Aan de snelweg valt iets te halen wat in het landschap niet voorhanden is.

- afbeelding – Nationale Landschappen en Nationale Parken in Nederland



## Onderzoeksgebied

In de netwerkstad hebben snelwegen, stad en landschap het meeste profijt, maar ook last van elkaar. Dit is een ideale uitgangssituatie voor een onderzoek naar een met het landschap verbonden snelweg. Er is gezocht naar een onderzoeksgebied met stedelijke druk, waar bovendien verschillende plannen aan de snelweg op stapel staan.

Er is gekozen voor het landschap grenzend aan de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (met rijkswegen A4, A9, A1 en A6). De corridor ligt in twee provincies: Noord-Holland en Flevoland. Vanuit het gebruik van het rijkswegennet geredeneerd ligt de A6 in de luwte. De A4, A9 en A1 hebben veel doorgaand internationaal (vracht)verkeer en liggen in een dynamische en stedelijke omgeving. Op dit moment wordt hard aan de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad gewerkt: delen van de weg worden verbreed, ondertunneld en er is zelfs een tracéverplaatsing in de Bloemendalerpolder.

Langs de corridor is een aantal gebiedsontwikkelingsprojecten te vinden. Grenzend aan de A4 zijn het nieuw te ontwikkelen Park 21, nieuw hoogwaardig glastuinbouwgebied PrimAviera en duurzaam kantoren- en bedrijfengebied Werkstad A4 te noemen. Langs en bovenop de in de nabije toekomst verdiept gelegen A9 liggen er plannen voor de gebiedsontwikkeling A9 zone Amstelveen. De ligging van de A1 wordt bepaald door aansluiting op de gebiedsontwikkeling Bloemendalerpolder. Langs de A6 vindt de Schaalsprong van Almere (Almere 2.0) plaats met de plannen voor de kustzone van Almere, het centrum Almere en het nieuwe woon- en werkgebied Oosterwold. Tussen Almere en Lelystad wordt met het Oostvaarderswold een verbinding tussen de Oostvaardersplassen en het Horsterwold gemaakt. Ten slotte wordt bij Lelystad gewerkt aan plannen voor een woon- en werkgebied rond Lelystad Airport.



- afbeelding – snelwegpanorama's in Nederland zoals vastgelegd in de Structuurvisie Snelwegomgeving (Ministerie van VROM, 2008)

Binnen de corridor onderscheiden we **3 casusgebieden**:

1. de Haarlemmermeerpolder ter hoogte van Park 21, aan de A4;
2. de Amstelscheg, tussen Amstelveen en Amsterdam Zuidoost, aan de A9;
3. zuidelijk Flevoland tussen Almere en Lelystad, in de nabijheid van het Oostvaarderswold aan de A6.

De casusgebieden zijn gekozen vanwege mogelijkheden voor verbetering van het recreatieve landschap, mogelijkheden tot transformatie van de snelweg of noodzaak tot verbeteren van het imago van het landschap.

## Organisatie en werkwijze

Voor uitvoering van het onderzoek is een aantal stappen doorlopen, namelijk:

1. Reflectie op het landschap
2. Formuleren van uitgangspunten
3. Analyse van het recreatieve landschap
4. Uitwerken visie op knooppunten
5. Destilleren van algemene uitgangspunten voor het ontwikkelen van knooppunten

Het ontwerpteam bestond uit *Mirjam Koevoet* van 1:1 stadslandschappen en *Ingeborg Thorald* van MIXST URBANISME.

### ● afbeelding – projecten aan de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad



Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van een drietal essays geschreven door *Tom Bade* (Triple E), *Birgit Elands* (Wageningen University and Research centre) en *Herman Vuijsje* (zelfstandig schrijver). Deze essays zijn geschreven naar aanleiding van een drietal wandelingen in de als casus vastgelegde gebieden.

Er is een klankbordgroep geformeerd die gedurende een viertal bijeenkomsten de resultaten van het onderzoek kritisch beoordeelden.

Deze klankbordgroep bestond uit *Martin Goossens* van Alterra, *Helga van der Haagen* van de DRO gemeente Amsterdam, *Hans van Helden* van de provincie Noord-

Holland, *Tanya Huijssteden-van Abrue* van de provincie Flevoland, *Ivonne de Nood* van de gemeente Almere, *Jaap Renkema* van de ANWB en *Wouter van Schelt* van Rijkswaterstaat.

De uitvoering van het onderzoek heeft twee jaar in beslag genomen. Op 9 november 2011 sluit de onderzoeksperiode af met een werkbijeenkomst in het LEF future center van Rijkswaterstaat, waar vitale coalities in een vitaal landschap worden gevormd.

● afbeelding 1.5 – de ligging van de 3 casusgebieden

