



VERBINDENDE LANDSCHAPPEN

EEN ONDERZOEK NAAR DE LANDSCHAPPELIJKE
INPASSING VAN HET GEPLANDE OPSTELTERREIN

met betrekking tot de locatiekeuze opstel terrein sprinters met eindstation Uitgeest'
in opdracht van Stichting Oer-IJ en Stichting MEGA, juli 2016



foto: Stichting Oer-IJ

Herinnering aan Holland

*Denkend aan Holland
zie ik breede rivieren
traag door oneindig
laagland gaan,*

*rijen ondenkbaar
ijle populieren
als hoge pluimen
aan den einder staan;*

*en in de geweldige
ruimte verzonken
de boerderijen
verspreid door het land,*

*boomgroepen, dorpen,
geknotte torens,
kerken en olmen
in een grootsch verband.*

*de lucht hangt er laag
en de zon wordt er langzaam
in grijze veelkleurige
dampen gesmoord,*

*en in alle gewesten
wordt de stem van het water
met zijn eeuwige rampen
gevreesd en gehoord.*

Hendrik Marsman,
gepubliceerd 1936 en in 2000 gekozen tot 'Gedicht van
de Eeuw' in Nederland

inleiding

Het Nederland uit ‘Herinneringen aan Holland’ zag er veel groener en veel minder verstedelijkt uit dan het Nederland van nu, maar het Nederland van nu is nog steeds zeer groen. Dat ‘grootse verband’ van honderd jaar geleden blijft actueel. Tot op de dag van vandaag. Met het oog op de toekomst.

Het proza van Hendrik Marsman is in 2000 gekozen tot ‘Gedicht van de Eeuw’ in Nederland. Marsman schreef het op toen hij in het buitenland verbleef. De huidige wereld kent geen grenzen meer. Tegelijkertijd groeit op lokaal niveau juist de behoefte aan ruimtelijke identiteit. Een eigen herkenbare plek.

Ruimtelijke identiteit heeft het vermogen om mensen te binden. Het biedt een herkenbare plek waar mensen trots op kunnen zijn, waar ze in willen investeren. *“Een lelijk land verwaarloost zijn economie”* (Adrian Geuze): Identiteit is een stimulans voor betrokkenheid en sociale en economische cohesie.

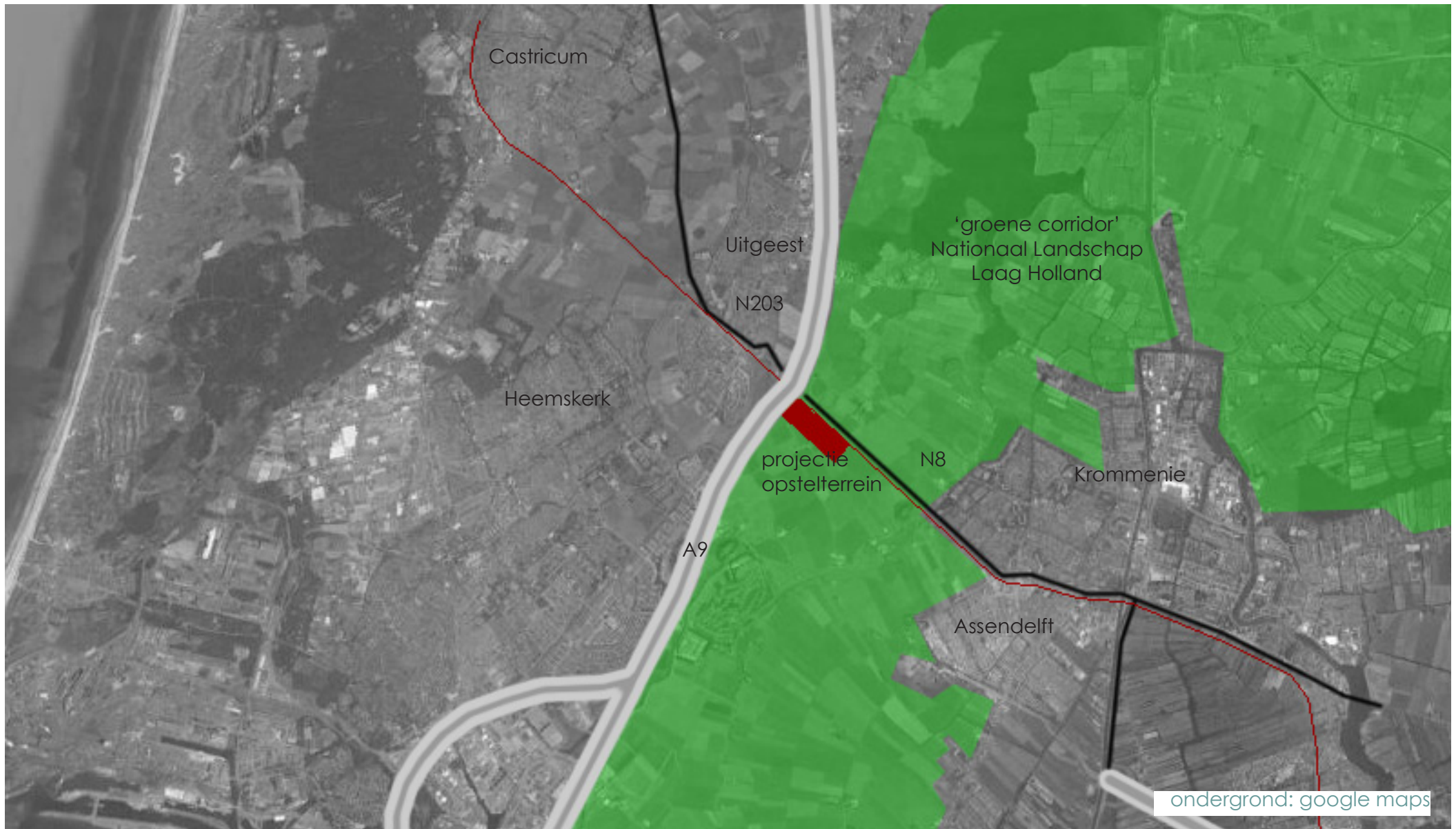
Met deze brochure onderzoeken wij de locatiekeuze voor het geplande opstel terrein voor Sprinters met eindstation Uitgeest langs de N203 / N8 zuidoostelijk van Uitgeest. Het onderzoek richt zich op de landschappelijke context. **Welke gevolgen heeft het geplande opstel terrein op de omgeving? Hoe kunnen identiteit van Nationaal Landschap Laag Holland en de cultuurhistorische waarden hier worden behouden?**

Wij hopen met deze brochure de dialoog over de locatiekeuze een nieuw impuls te kunnen geven, zodat er een weloverwogen keuze wordt gemaakt en de discussie rond de besluitvorming niet leidt tot een slechte compromis.

“Grond en geschiedenis staan bij ons in naauwe betrekking. Er is, schier, geen plek in Holland, wier beschouwing ons niet in vroegere tijd terugvoert, aan welke niet of edele krijgsdeugd, of dappere vrijheidsliefde, of wakkere nijverheid, en onvermoeid geduld eene grootsche herinnering verbonden hebben. Smalend zie dan de vreemdeling, aan een wilde en woeste, en geheel Romantische natuur gewoon, op het eenvormig tooneel onzer vlakliggende, in kampen afgedeelde, weilanden en polders neder. Weinig weet hij, dat, zelfs in die eentooning opvolging van weilanden en polders, de Hollander een gedenkteken van vaderlandschen roem, een prikkel tot blijde geestverheffing vindt.”

(Van Lennep, Verhandelingen)





situatie

Nationaal Landschap Laag Holland

Laag Holland bevindt zich tussen de steden Alkmaar, Castricum, Hoorn, Amsterdam en Zaanstad. Het gebied kenmerkt zich door de afwisseling tussen de waterrijke veenweiden en de dieper gelegen droogmakerijen.

Een agrarisch cultuurlandschap. De landbouw is economisch en landschappelijk leidend. De drager. De veehouderij neemt een bijzondere positie in, omdat zij een belangrijke rol speelt bij het weidevogelbeheer. Laag Holland is een kerngebied voor weidevogels, waar grote inspanningen door boeren en vrijwilligers worden verricht om de weidevogelstand op peil te houden.

Uitgeester Broekpolder

Het landschap tussen Uitgeest en Assendelft, doorsneden door de N8 / N203 en de treinverbinding Amsterdam - Alkmaar, kenmerkt zich door de karakteristieke openheid. Dit stukje "Laag Holland" bergt een rijke geschiedenis. Zichtbaar en onzichtbaar aanwezig zijn de sporen van het Oer-IJ en de Stelling van Amsterdam.

Door uitbreidingen van de dorpen Uitgeest, Assendelft, Krommenie en Heemskerk is de druk op het open weidelandschap toegenomen. Er zijn nog maar weinig zo karakteristieke landschappen vanuit auto en trein ervaarbaar als het in dit stuk tussen Krommenie en Uitgeest het geval is.

Het provinciale beleid ten aanzien van landschap en cultuurhistorie is voor dit veenweidegebied gericht op het behouden van de nederzetting- en verkavelingspatronen van de Uitgeesterbroekpolder.

Streekplan

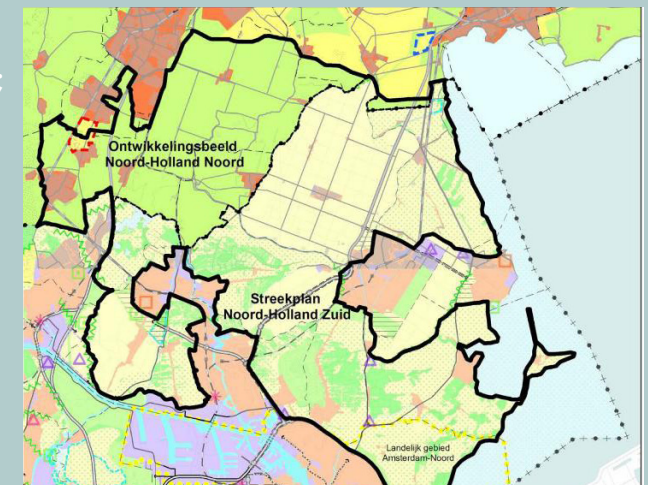
In het streekplan zijn de volgende ruimtelijke doelstellingen door de Provincie vastgelegd:

- versterking identiteit;
- behoud en versterking van cultuur en ecologie;
- handhaven openheid langs infrastructuur;
- landschappelijke beheerste ontwikkeling van de toeristisch-recreatieve sector

In de Nationale Landschappen mag in beginsel maar zeer beperkte uitbreiding van het stedelijke ruimtebeslag en bebouwd oppervlak plaatsvinden.

Het Nationaal Landschap Laag Holland is al bij een eerdere partiële streekplanherziening (18 december 2006) in het streekplan opgenomen. Daarbij zijn vier aanvullende beleidslijnen voor het Nationale Landschap vastgelegd die (mede) uit de Nota Ruimte voortkomen:

- grootschalige functies/ontwikkelingen in principe niet toegestaan;
- opstellen van beeldkwaliteitsplannen verplicht buiten de rode contouren;
- rood voor groen;
- migratiesaldo nul



bron: Provincie Noord-Holland

opstelsterrein conform Informatiedocument Pro Rail in vergelijking met overige zoeklocaties

Het opstelsterrein conform Informatiedocument 'Locatiekeuze opstelsterrein Sprinters met eindstation Uitgeest' (Pro Rail) in vergelijking met overige zoeklocaties. Een overzicht over de managementsamenvatting uit het Informatiedocument - de afweegmatrix:

	Uitgeest 1C	Heemskerk 1E	Castricum Noord	Castricum Zuid
Spoorlogistiek en duurzaamheid	Directe aansluiting	Directe aansluiting	In- en uitvoegen	In- en uitvoegen
Leefmilieu (geluid, licht en uitzicht)	Kooghuis + rangeren	afstand > 800 m tot Breedweer + geen schermen	Bepaalde overlast + hoog scherm	Maximaal vergunbare waarde
Natuur en Water	Weidevogels	Weidevogels	Agrarisch gebied	Agrarisch gebied
Ruimtelijke inpassing & cultuurhistorie	Huiskavel boerenbedrijf + monument	Open landelijk gebied	Huiskavels + College	Grenzend aan bedrijventerrein
Kosten (bouw + exploitatie + onderhoud)	37 mln / 0 mln / 1,8 mln	34 mln / 0 mln / 1,6 mln	35 mln / 3,5 mln / 2,9 mln	35 mln / 3,5 mln / 2,9 mln

	Uitgeest Driehoek	Uitgeest N203	Beverwijk/Velsen Wijckerpoort	Beverwijk/Velsen de Scheg
Spoorlogistiek en duurzaamheid	Keren	Keren	Keren + ander baanvak	Keren + ander baanvak
Leefmilieu (geluid en licht overlast)	Keren + opstellen treinen	Kerende treinen + opstellen achter A9	Keren + rijden + opstellen	Keren + rijden + opstellen
Natuur en Water	EHS + waterhuishouding	Weinig verstoring	Bestaand bebouwd gebied	Waterhuishouding
Ruimtelijke inpassing & cultuurhistorie	Geen monumenten + zorgvuldig inpasbaar	Stelling A'dam, afstand > 1km + nabij N203/A9 en A8/A9	Spoordoeleinde/ Transitiegebied	Tussen spoor en snelweg
Kosten (bouw + exploitatie + onderhoud)	40 mln / 1,2 mln / 3,2 mln	41 mln / 1,8 mln / 2,9 mln	41 mln / 8 mln / 3,4 mln	55 mln / 8 mln / 3,4 mln

Aandachtsbehoefte voor besluitvorming

Bovengemiddeld
Gemiddeld
Ondergemiddeld

In de samenvatting wordt duidelijk dat de locatie Uitgeest N203 geen ideale locatie is. Veeleer is het een afweging van negatieve gevolgen.

In de 'aandachtbehoefte voor besluitvorming' wordt gesteld dat er voor wat betreft 'natuur en water' sprake is van 'weinig verstoring'. Dit zou kritisch moeten worden beoordeeld aangezien de Provincie dit gebied als Nationaal Landschap in de Nota Ruimte heeft opgenomen en het als weidevogelgebied definieert.

Bij het punt ruimtelijke inpassing en cultuurhistorie ontbreken de onderwerpen Oer-IJ gebied en Nationaal Landschap Laag Holland. Conform de Structuurvisie 2040 van de Provincie mogen in dit gebied de kernwaarden niet worden aangetast. Grootschalige functies en ontwikkelingen zijn niet toegestaan.

de keuze voor Uitgeest N203

Uitgeest N203 Deze locatie ligt iets zuidelijker dan het alternatief de Driehoek, namelijk aan de oostkant van de A9 langs de N203. De afstand tot station Uitgeest bedraagt ongeveer één kilometer. Er is een derde spoor nodig vanaf station Uitgeest, omdat er niet direct kan worden ingevoegd op de drukke spoorlijn Uitgeest - Zaandam. Dit derde spoor zal aan de rand van het EHS gebied in de Driehoek aangelegd worden. In dit alternatief zullen de lege treinen moeten keren, vanwege de hiervoor benodigde tijd zal dit niet vaak langs het perron kunnen plaats vinden, maar op een aan te leggen keerspoor ten noorden van Uitgeest. Dit leidt tot extra exploitatiekosten en geluid. Er zullen, naast SSCS-en, twee geluidsschermen geplaatst moeten worden ten behoeve van de rangeerbewegingen bij het emplacement van Uitgeest, nabij het opstel terrein zelf zijn geen geluidsgevoelige objecten. Het gebied heeft weinig potentie als weidevogelleefgebied. Het gebied maakt onderdeel uit van de Stelling van Amsterdam (Unesco), maar het geplande opstel terrein ligt buiten de Verboden kringen van 1000 meter rond de stellingen. Het gehele gebied is beschermd in het provinciale beleid en de verordening. In dit gebied mogen de kernwaarden niet worden aangetast. Dit betreft onder andere de openheid en de zichtlijnen. De locatie ligt nabij snelweg A9 in open gebied, en gebundeld met de doorgaande sporen en de N203. Daardoor is het effect op het landschap minder ingrijpend vergeleken met het effect van bijvoorbeeld alternatief 1E op het open gebied tussen Uitgeest, Heemskerk en Castricum. In de toekomst is een aansluiting van de A8 op de A9 voorzien. Beide projecten raken elkaar fysiek niet, de effecten op de omgeving zullen worden afgestemd.

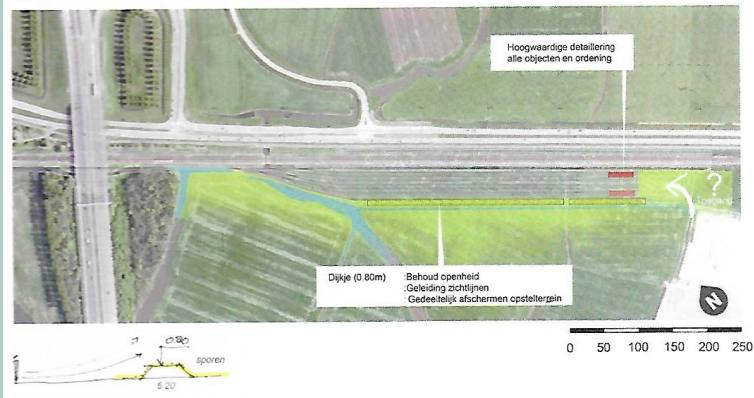
bron: Managementsamenvatting Informatiedocument ProRail

Zicht op opstel terrein bij N203 vanaf Slikheining, huidige situatie (boven) en met opstel terrein (onder).



situering locatie N203 in het landschap

Figuur 5.40 Mogelijke inpassingsmaatregelen N203.



bron: Informatiedocument ProRail

Het informatiedocument onderzoekt de inpassing van het opstelterrein op locatieniveau. Wij gaan het geprojecteerde opstelterrein in een groter context projecteren en analyseren: welke ruimte neemt het opstelterrein in beslag gerelateerd aan de landschappelijke eenheid waarin het wordt gesitueerd (het Nationaal Landschap, Oer-IJ gebied, Stelling van Amsterdam)?



N8 vanuit Krommenie richting Uitgeest, links de Stelling Fort aan den Ham.



N8 vanuit Krommenie richting Uitgeest, voorbij de Stelling het open landschap Laag Holland.



N8 vanuit Krommenie richting Uitgeest, in de achtergrond de A9 zichtbaar. Ter hoogte van deze punt tot aan de A9 is het opstelterrein geprojecteerd.

bron: google streetview



Projectie van het geplande opstelsterrein op de locatie Uitgeest N203:

De lengte van het opstelsterrein vanaf de snelweg A9 richting Krommenie is ca. 750 m. De open ruimte tussen snelweg en Fort aan Ham is 2000 m breed. Het opstelsterrein gaat meer dan een derde van het open gebied innemen.

Ondanks de situering langs de N203 zullen stilstaande treinen en bovenleidingen het vrije uitzicht op het karakteristieke landschap belemmeren. Voor treinreizigers en automobilisten zal - met de komst van het opstelsterrein op deze locatie - de uitstraling van het platteland gaan veranderen in een +/- industrieel gebied.

Stelling van Amsterdam

Om Amsterdam te beschermen tegen mogelijke aanvallen werd in de periode tussen 1874 en 1920 een nieuwe verdedigingslinie rondom de stad aangelegd: de Stelling van Amsterdam. Deze bestaat uit een grote kring van forten, batterijen, verbindende dijken, inundatiegebieden en andere militaire werken rondom de hoofdstad. De Stelling is de opvolger van een oudere kring van forten (de Oude Stelling) die niet meer aan de militaire eisen van de 19e eeuw voldeed.

Op 4 juli 2005 hebben Provinciale Staten het gebiedsprogramma Stelling van Amsterdam vastgesteld. Het gebiedsprogramma is een uitwerking van het Streekplan Noord-Holland Zuid waarin de Stelling van Amsterdam als een van de negen prioritaire projecten voor de komende jaren is benoemd. In het gebiedsprogramma wordt het beleid voor de Stelling van Amsterdam omschreven evenals de beoogde uitvoering.

Het gebiedsprogramma geeft aan dat de Provincie Noord-Holland de Stellingzone als ruimtelijke eenheid wil behouden en wil ontwikkelen tot een aantrekkelijke pleisterplaats voor de stad. De strategie is daarbij gericht op versterking van de cultuurhistorische patronen en objecten door een (bescheiden) toevoeging van nieuwe functies en landschapselementen.

Er gelden twee op de Stellingzone toegesneden beleidslijnen:

1. Behoud van de ruimtelijke samenhang tussen de verschillende (deels beschermde) onderdelen:

hoofdverdedigingslijn, fortterreinen, kringenwetboerderijen, inundatiewerken en delen van de inundatiegebieden.

2. Versterken van de herkenbaarheid en de gebruikswaarden van het monument, zoals:

- Een blauwgroene inrichting als accentuering van hoofdverdedigingslijn en accessen.
- Verbetering van bestaande en aanleg van nieuwe recreatieve routes.

- Herbestemmen forten en bijgebouwen die bijdragen aan publieke toegankelijkheid.
- Nieuwe – veelal rode – bestemmingen op nieuw aan te leggen veldeenheden
- Activiteiten in het kader van verbrede landbouw

(Onder een veldeenheden is te verstaan: een beoogde kleine ruimtelijke toevoeging op het snijvlak van een schootsveld rondom een fort waarmee de schootsvelden kunnen worden gemarkeerd. Zo'n veldeenheden kan bijvoorbeeld een rode bestemming krijgen. Te denken valt hierbij aan een toeristische functie als een verblijfsruimte of bijvoorbeeld een camping.)



(bron en beeld: Beleidskader Landschap en Cultuurhistorie Provincie Noord-Holland)

Oer-IJ gebied

Het Oer-IJ is het grotendeels open gebied dat globaal ligt tussen de steden Haarlem, Alkmaar, Zaanstad en Amsterdam. Ruim voor de jaartelling begon, was dit een uitgestrekt landschap met strandwallen, kwelders en kreken. De meest noordwestelijke vertakking van de Rijn (het Oer-IJ) stroomde hier doorheen en mondde bij Castricum uit in zee.

(...)

Het Oer-IJ is een schatkamer aan informatie over de landschapsvorming, cultuurhistorie en archeologie vanaf 2800 BC tot heden. De verschillende ontwikkelingsfasen liggen letterlijk als verschillende lagen over elkaar heen.

(...)

Daarbij komt dat het Metropolitane Landschap Oer-IJ op dit moment een grote betekenis heeft als groene wig in een verstedelijkt gebied, met een sterke culturele en landschappelijke identiteit. Het verbindt de Metropoolregio Amsterdam met de kust. Tegelijkertijd vormt het gebied een belangrijke schakel tussen Nationaal Landschap Laag-Holland en het duinlandschap van Kennemerland. Vanwege de kwetsbaarheid van de archeologische monumenten en het landschap voor oprukkende verstedelijking, natuurontwikkeling, waterhuishoudkundige projecten en ontwikkelingen in de landbouw, is er grote behoefte aan een consistent beleid voor dit gebied.

(bron en beeld: Stichting Oer-IJ)



De opening van het landschap gezien vanuit de trein richting Amsterdam vlak na de onderdoorgang van de A9. De waterloop hier te zien is de Slikheining en een restant van het Oer-IJ. De Slikheining meandert door de Broekpolder.

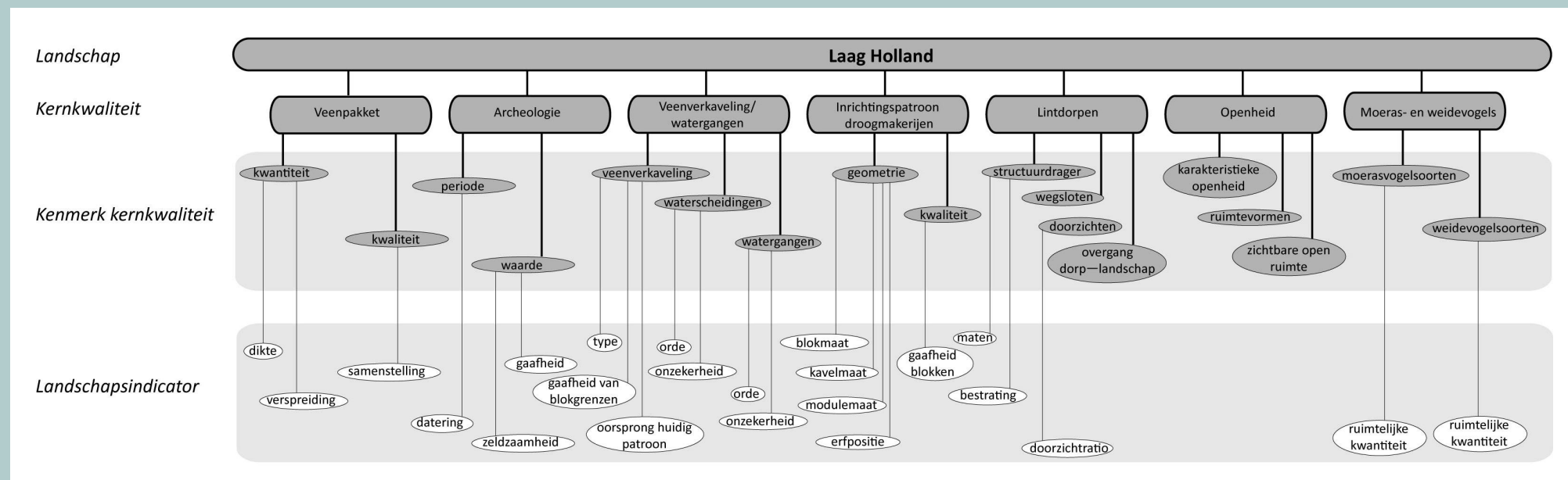
Deze waterloop zou conform keuze voor de variant N203 van het opstel terrein ondergronds moeten worden gelegd.

landschapsbeeld

Voor Nationaal Landschap Laag Holland zijn zeven kernkwaliteiten geformuleerd: veenpakketten, het grote aantal archeologische locaties, de Middeleeuwse strokenverkaveling en historische watergangen, het geometrische inrichtingspatroon van de droogmakerijen, de karakteristieke dijk- en lintdorpen, de grote openheid van het landschap en veel weide- en moerasvogels.

Gesteld dat Laag Holland gemiddeld genomen een open tot zeer open landschap is, bestaat er ook binnen dit gebied een variatie tussen meer gesloten gebieden en meer open gebieden. Waterland, het gebied ten westen van Assendelft en de Schermer kennen een zeer grote mate van openheid, terwijl de randen van de Beemster, het gebied rond Twiske, Marken en het westelijk gedeelte van Zeevang als minder open gekarakteriseerd worden.

(...)



bron: Landschap Noord-Holland, "Kernkwaliteiten Laag Holland", 2012

Lelijk land schrikt talent af

Nog meer bedrijfsterreinen, kassen en windmolens in Nederland: dat is funest, ook voor de economie, waarschuwt landschapsgoeroe Adriaan Geuze.

Door Bart Dirks

Stop met het bouwen van kassen en bedrijfsloosden in de polders. Hou op met het neerplempen van geleidswallen en windmolens die het zicht ontnemen op de horizon. Het landschap is nu al te rommelig en versnipperd, vindt Adriaan Geuze. Wie tegenwerpt dat het de prijs is voor economische groei, heeft er volgens hem niets van begrepen. Het is niet de minste die het zegt. Geuze (55) is hoogleraar landschapsarchitectuur in Wageningen en oprichter van West8, het Rotterdamse ontwerp-bureau voor stedenbouw en landschapsarchitectuur. Vorige maand besteede *The New Yorker* een lang en lovend profiel aan de man die het verwaarloosde Governors Island nieuwe leven inblaast, een eilandje op vijf minuten varen van Manhattan. Als Zomergast raakte hij in 2015 een gevoelige snaar toen hij de lelijkheid toonde van de A4 bij Leiderdorp. Om de twintig meter had hij een foto gemaakt van de bebouwing. 'Een wereld van haken en loodsden. Dit is niet de achterkant van een stad, maar de voorkant. Dit moet je heel serieus nemen', zei hij. 'Het is bebouwing die zich heeft onttrokken aan de democratie.'

Landschap is een belangrijke factor voor economisch succes, zo blijkt uit het onderzoek dat Geuze onlangs uitvoerde met de Universiteit Wageningen, het Landbouw Economisch Instituut en de Vereniging Deltametropool in opdracht van het ministerie van Economische Zaken. Een lelijk land verwaarloost zijn economie - dat is de boodschap die Adriaan Geuze uitdraagt zonder al te veel tegenspraak te dulden.

U heeft eerder gesteld: zonder weids polderland raken we mentaal verweesd, worden we impotent als Zwitsers zonder bergen en eenzaam als Italianen zonder eten. Zo erg is het toch ook weer niet?
'Ik woon in Rotterdam, een fantastische stad. Maar ik word moedeloos als ik in het weekend ga fietsen. Eerst moet ik me een weg banen door de uitgestrekte kantorenparken en woonwijken van Capelle aan den IJssel. Ze zitten praktisch vastgeplakt aan Nieuwerkerk met zijn kassen. Na een lapje groen doemen de buitenwijken van Gouda op. Met een kind op het zijje wordt het dan hoog tijd om terug te fietsen. Intussen heb ik alleen maar buitenwijken en kassen gezien, amper koeien of horizon. Treurigheid troef.'



VERROMMELING Landschapsarchitect Adriaan Geuze: 'Wat er in Leiderdorp is misgegaan langs de A4, dreigt overal in Nederland te gebeuren.' Foto Joost van den Broek/De Volkskrant

Wat er in Leiderdorp is misgegaan langs de A4, dreigt overal in Nederland te gebeuren. In Prinsenbeek, Gouda, Zaltbommel en Breukelen is de relatie stad en omlandende gecorrumpereerd. Ede en Veendaal groeien ongegeerd naar elkaar toe, dwars door de Gelderse vallei heen. Elk dorp houdt dan hoog tijd om terug te fietsen. Intussen heb ik alleen maar buitenwijken en kassen gezien, amper koeien of horizon. Treurigheid troef.

Lelijk of mooi, een nieuwe kas of loods betekent wel meer banen.
'Zo'n armetierige tomatenkas leidt tot meer illegalen die in armoedige wijken moeten wonen. De grote steden worden er dus ook bepaald niet aantrekkelijker op. En hoezo bijbouwen? Bedenk eerst iets lefs voor de leegstaande bedrijventerreinen.'

Wat hebt u tegen windmolens?
'Ze zijn een goed bewijs van hoeveel waarde mensen hechten aan het landschap. GroenLinks en D66 willen windmolens, maar waar wonen hun kiezers? Niet in de gebieden waar die molens worden gepland, zoals in de Wieringermeer en Flevoland. Er staan NUL, schrijf dat met hoofdletters op, NUL molens op de Utrechtse Heuvelrug, NUL op de Veluwe, de Posbank. De elite wil geen windmolens voor de deur. Ze achten er hun landschap te kwetsbaar en te mooi voor.'

KENNISWERKERS De kwaliteit van de leefomgeving geeft de doorslag

Een aantrekkelijk landschap is goed voor de economie, zegt ook Ernst Bos, aain het Landbouw Economisch Instituut (LEI). 'Natuur en fraaie landschappen in en rondom grootstedelijke gebieden zijn cruciaal voor het aantrekken van hoogopgeleide, creatieve en ondernemende kenniswerkers. In wereldsteden wordt dat steeds meer onderkend. Intussen stijgt in Nederland het aantal vergunningaanvragen voor loods en kassen buiten de bebouwde kom.' Amerikaanse, Europese

en Aziatische steden kunnen onderling nauwelijks nog met elkaar concurreren op het gebied van bestaand klimaat, infrastructuur, veiligheid en onderwijs - daarvoor zijn de onderlinge verschillen van zijn cruciaal voor het aantrekken van hoogopgeleide, creatieve en ondernemende kenniswerkers. In wereldsteden wordt dat steeds meer onderkend. Intussen stijgt in Nederland het aantal vergunningaanvragen voor loods en kassen buiten de bebouwde kom.'

en Aziatische steden kunnen onderling nauwelijks nog met elkaar concurreren op het gebied van bestaand klimaat, infrastructuur, veiligheid en onderwijs - daarvoor zijn de onderlinge verschillen van zijn cruciaal voor het aantrekken van hoogopgeleide, creatieve en ondernemende kenniswerkers. In wereldsteden wordt dat steeds meer onderkend. Intussen stijgt in Nederland het aantal vergunningaanvragen voor loods en kassen buiten de bebouwde kom.'

en Aziatische steden kunnen onderling nauwelijks nog met elkaar concurreren op het gebied van bestaand klimaat, infrastructuur, veiligheid en onderwijs - daarvoor zijn de onderlinge verschillen van zijn cruciaal voor het aantrekken van hoogopgeleide, creatieve en ondernemende kenniswerkers. In wereldsteden wordt dat steeds meer onderkend. Intussen stijgt in Nederland het aantal vergunningaanvragen voor loods en kassen buiten de bebouwde kom.'

en Aziatische steden kunnen onderling nauwelijks nog met elkaar concurreren op het gebied van bestaand klimaat, infrastructuur, veiligheid en onderwijs - daarvoor zijn de onderlinge verschillen van zijn cruciaal voor het aantrekken van hoogopgeleide, creatieve en ondernemende kenniswerkers. In wereldsteden wordt dat steeds meer onderkend. Intussen stijgt in Nederland het aantal vergunningaanvragen voor loods en kassen buiten de bebouwde kom.'

en Aziatische steden kunnen onderling nauwelijks nog met elkaar concurreren op het gebied van bestaand klimaat, infrastructuur, veiligheid en onderwijs - daarvoor zijn de onderlinge verschillen van zijn cruciaal voor het aantrekken van hoogopgeleide, creatieve en ondernemende kenniswerkers. In wereldsteden wordt dat steeds meer onderkend. Intussen stijgt in Nederland het aantal vergunningaanvragen voor loods en kassen buiten de bebouwde kom.'

Horizonvervuiling Met aantrekkelijk groen lok je hoogopgeleiden

U vindt het Energieakkoord, met afspraken over duurzame energie, ondemocratisch. Hoe bedoelt u dat?
'Dat convenant is gesloten met maatschappelijke organisaties. Dat klinkt mooi, maar wie controleert de aspiranten? Je bent misschien lid van de ANWB en van Natuurmonumenten, maar je kunt ze niet wegstemmen als je het met ze oneens bent. Per saldo is de plaatsing van nieuwe windmolens een grijs gebied van lobby, wildwest en subsidie. We missen een nationale planning zoals we die bijvoorbeeld wel hebben bij de grote projecten om riviergebieden veiliger en aantrekkelijker te maken.'

De milieuwinst kan u niet zoveel schelen?
'Nee, je begrijpt het niet. Nederland is te klein en te vol voor windmolens. Misschien moeten we een deal met Scandinavië sluiten om ze daar neer te zetten. Of in zee, en dan niet zichtbaar vanaf het strand, maar ver weg, op de Doggersbank. Dit vraagstuk kun je alleen benaderen als nationale opgave, met het Rijk als bevoegd gezag. Anders blijven boeren of energiebedrijven op eigen initiatief windmolens plaatsen. Of het al dan niet doorgaat, hangt af van de maatschappelijke weerstand.'

Meer koeien en lage wolkenluchten dus. Maar hoe verdient de BV Nederland dan zijn geld?
'Het is juist de manier om geld te verdienen. Uit ons onderzoek blijkt dat je met landschap en groen hoogopgeleiden kunt binden aan je regio. Dat je zo innovatieve, internationale bedrijven hierheen kan halen. Ze moeten Nederland verkiezen boven Hamburg, Barcelona of Londen. Dit brengt geld in het laarje. De burgemeesters van Berlijn, München en Madrid kiezen voor 'de stad van de kraakbeweging' - een stad van en voor iedereen. Het draait om leefbaarheid, cultuur en prachtige parken en buitengebieden waar je elkaar's zondags treft. Zwiters en Noren kiezen voor levenskwaliteit, ook landschappelijk. In Zwitserland met zijn Alpen is 61 procent van het land beschermd. Daar zijn windmo-

Plaatsting van nieuwe windmolens is een grijs gebied van lobby, wildwest en subsidie

Adriaan Geuze Hoogleraar landschapsarchitectuur

lens en skipistes taboe. In de zone rond Oslo geldt een bouwverbod. De stedeling houdt er van de bergen zoals wij van haring en schaatsen houden. Ze hebben plek zat, zou je denken, dus wat maakt een beetje extra bebouwing uit? Maar ze doen het niet en daarom is de grondprijs in die zones nul. Juist dankzij die restricties stimuleer je een hoogwaardige economie.'

In een dichtbebouwd land als het onze is het nu eenmaal inschikken.
'We moeten niet inschikken, maar kiezen. We zijn een propvol, overbevolkt land. We doen doodleuk alsof de hoeveelheid ruimte oneindig is. Wethouders, gedeputeerden en ministers tellen alleen het aantal nieuwe infrastructuur. Dat zijn discussies op jarenvijftigniveau, toen we nog snelweg nodig hadden en havens met diep zee-water.'

Wat valt er nog te redden aan versnipperde gebieden?
'Er zijn goede ingrepen te verzinnen. In Eindhoven is de Groene Corridor aangelegd, een fietsroute tussen Hartje Eindhoven, de historische markt in Oirschot en het Groene Woud. En prompt wil de internationale school aan die

fietsroute zitten, op een oud kazerneterrein. De expats in 'Brainport Eindhoven' willen het beste, ook voor hun kinderen. Ze hadden immers ook een baan kunnen kiezen in München, een groene oase met de bergen aan je speten. Of in Barcelona, waar je op een steenworp afstand het strand hebt, skit skien én een voettocht langs kloosters kunt maken.'

In Rotterdam kunt u ook de andere kant op fietsen, richting Midden-Delfland. Koeien, schapen, knotwilgen, poiders en boerderijen.
'Dat is een prachtig gebied, het Centraal Park tussen Delft, Den Haag, Rotterdam en het Westland. We moet het voor de stedelingen beter bereikbaar worden, door goede fietspaden vanuit Rijswijk, Pijnacker, Rotterdam Noord. Dat zijn de lessen van het succes van de Utrechtse Heuvelrug. Maak het aantrekkelijk met pannenkoekenboerderijen, klompennmakers, kanovertoeren en blijf er verder van af.'

Heeft Nederland ook uitmuntende landschappen?
'Lazeker, we hebben een ongekende rijkdom aan prachtige cultuurlandschappen. Neem de Waddeneilanden. Je gaat er met de boot heen, huurt een fiets, je ontmoet vriendelijke mensen, het is er niet al te duur. Op Terschelling gebruikt het festival Oerol het landschap juist als podium.
'Alles wat de Nederlanders goed doen, doet de Zeeuwen dan weer fout. Dat is een Triple A-delta met een Buitenvoering. Het Landal Green Park als de maat der dingen, met plavuizen op de vloer en namaakkuinen voor je neus zodat je je buren niet ziet. Een soot stralkamp. Net als Scheveningen en Zandvoort, waar ze spijt als haren op hun hoofd hebben van lelijke bebouwing uit de jaren zeventig en tachtig. Ze zouden een sterrenrestaurant kunnen zijn, maar gaan voor friet met mayonaise.'



LELIJK EN MOOI De bebouwing aan de A13 bij Delft-Noord en, twee kilometer zuidelijker, het polderlandschap bij Rotterdam-The Hague Airport.



Volkscrant 18 juni 2016

conclusie

We zijn dit onderzoek met twee vraagstellingen begonnen:

Welke gevolgen heeft het geplande opstel terrein op de omgeving?

Hoe kan de identiteit van Nationaal Landschap 'Laag Holland' en de cultuurhistorische waarden worden behouden?

De conclusie voor de locatiekeuze voor het geplande opstel terrein voor Sprinters met eindstation Uitgeest langs de N203 / N8 samengevat is als volgt:

- Nationaal Landschap Laag Holland met zijn kernwaarden 'karakteristieke openheid' en 'zichtbare open ruimte' wordt aangetast.
- De Nota Ruimte staat grootschalige functies/ontwikkelingen niet toe. Het opstel terrein is een grootschalige functie - er zijn voor de situering van rails en perrons meer dan 600 m x 40 m nodig, een oppervlakte van 24.000 m². Inclusief benodigde infrastructuur en hagen is er conform het informatiedocument een oppervlakte van 50 m x 750 m geprojecteerd - een totaal van 37.500 m². Dit staat haaks op het provinciale beleid en is in principe niet toegestaan.
- Op de voorgestelde locatie zal een kreek van het Oer-IJ gedeeltelijk ondergronds moeten worden gelegd. Hiermee gaat een stuk aardkundige en cultuurhistorische waarde verloren.
- De ruimtelijke samenhang tussen de verschillende onderdelen van de Stelling van Amsterdam wordt verminderd. Ondanks dat de situering buiten de straal van 1000 m ligt tast het wel degelijk het open gebied van drie forten in zijn geheel aan.
- Het aantal treinbewegingen in Uitgeest - tussen het opstel terrein en station / centrum Uitgeest - zal onevenredig toenemen.



ondergrond: google earth

mogelijke alternatieven

Wij hopen met deze brochure de dialoog over de locatiekeuze een nieuw impuls te geven. Daarom hebben wij een aantal alternatieven onderzocht waarbij bestaande landschappelijke, cultuurhistorisch en aardrijkskundige waarden niet of minimaal worden aangetast.

We achten het blijvend van belang na te gaan of het opstel terrein daadwerkelijk noodzakelijk is. Uit het informatiedocument komt naar voren dat alle mogelijke locaties zodanig conflicten in de omgeving veroorzaken dat het nut van meer treinen niet in verhouding staat met de negatieve gevolgen hiervan. In plaats van 'minst slechte optie' zou men kunnen kiezen voor géén opstel terrein in dit gebied. In deze samenhang zou het actuele onderzoek van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving mee kunnen worden genomen. **Volgens het CPB/PBL levert rekeningrijden meer op dan uitbreiding spoorlijnen en snelwegen.**



Nieuwe wegen en spoorlijnen hebben nauwelijks zin

Aantal files blijft zeker tot 2030 op huidige niveau

Het heeft nauwelijks nog zin nieuwe wegen of nieuwe spoorlijnen aan te leggen. Ook van verbreding van snelwegen zijn de kosten hoger dan de opbrengsten. Beter is het om met het politiek omstrede rekeningrijden geld op te halen en dat te steken in onderhoud en beheer van de bestaande infrastructuur.

Door: Robert Glebels 12 mei 2016, 02:00



Dat is het advies van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving aan alle politieke partijen die rond deze tijd doende zijn hun verkiezingsprogramma's op te stellen. De Planbureaus schetsen in hun vandaag te verschijnen rapport Kansrijk mobiliteitsbeleid wat de kosten en baten zijn, in geld en welvaart, van uiteenlopende mobiliteitsmaatregelen, van de aanleg van fietssnelwegen tot de uitbreiding van Schiphol. Het rapport is bedoeld als een menu waaruit politieke partijen kunnen kiezen.

Volg de Volkskrant

Elke avond om 20.30 het laatste nieuws en alvast zes artikelen uit de krant van morgen in uw mailbox? Schrijf u in voor onze gratis nieuwsbrief.

Volkskrant, 12 mei 2016

1

alternatief 1

Onderzoek in hoeverre Uitgeest daadwerkelijk eindstation Sprinter moet zijn

Naar aanleiding van het onderzoek opstel terrein voor de Sprinter met eindstation Uitgeest, zoals uitgewerkt in het Informatiedocument, zou ProRail ervoor kunnen kiezen de routes opnieuw te onderzoeken. Nieuw uitgangspunt hierbij zou kunnen zijn het opstel terrein in Alkmaar, Heerhugowaard of Beverwijk te situeren. Allemaal locaties waarin een opstel terrein zich laat integreren in de stedelijke context.

In Heerhugowaard zou opstelcapaciteit voor de Sprinters kunnen worden gecombineerd met het opstel terrein voor de intercity's (gepland op industrieterrein Het Vaandel). Uit oogpunt van natuur en landschap zou deze locatie geen aantasting zijn omdat dit een braakliggend industrieterrein is.

2

alternatief 2

Zoeken naar een locatie rond Uitgeest in de context van de bebouwde kom - buiten het open landschap.

Randvoorwaarde voor een mogelijke alternatief zal het behoud van het karakteristieke landschap zijn. Wij zijn gaan zoeken naar mogelijkheden die zich richten op bestaande structuren die kunnen worden uitgebouwd.

Op basis hiervan hebben we twee varianten rond Uitgeest uitgewerkt.

Variant 1 is een situering van het opstel terrein in de driehoek parallel aan de bocht richting Haarlem (pag 17/18). Variant 2 gaat uit van een nieuwe aansluiting voor (goederen-)treinen komend vanuit Haarlem richting Amsterdam waardoor een verminderde opstelcapaciteit nodig zal zijn die kan worden opgelost op het bestaand station Uitgeest (pag 19/20).



Het 120 ha grote industrieterrein 'Het Vaandel' in Heerhugowaard;
Bron/foto: Bureau Alle Hesper

variant1 - 'Uitgeest driehoek 02'

De variant op het 'Uitgeester driehoek' laat het opstelsterrein in de bocht meelopen met het spoor richting Haarlem.

De Ecologische Hoofdstructuur blijft gehandhaafd en wordt alleen beperkt voor wat betreft de totale oppervlakte, niet in de verbinding zelf. De waterbergingscapaciteit blijft behouden.

Het opstelsterrein zal duidelijk in het natuurgebied worden ingebed.

Om de natuur en de uitstraling te versterken zou het natuurgebied langs de Assumer Vaart in westelijke richting kunnen worden uitgebreid.



kansen voor Uitgeest

Uitgeest behoudt de toeristische waarde Nationaal Landschap Laag Holland in de Uitgeester Broekpolder

“Uitgeest heeft toeristen, watersporters, dagrecreanten en natuurliefhebbers veel te bieden. Zowel langs de oevers van het Uitgeestermeer als op de fiets- en wandelroutes door de polders...” (Gemeente Uitgeest). Voor Uitgeest zou met het opstel terrein zuidelijk van de A9 een stuk Nationaal Landschap verloren gaan. De toeristisch unieke ligging - ingebed op drie kanten door Nationaal Landschap Laag Holland en op een kant door het Uitgeester Meer - zou worden aangetast. Recreanten zullen Uitgeest minder als een door open landschap omgeven gemeente ervaren.

De zuidelijke dorpsrand van Uitgeest kan worden versterkt

De ingreep kan worden benut om de dorpsrand van Uitgeest te versterken. Langs de Assumer Vaart kan links en rechts van het spoor en de rijksstraatweg een groene rand worden ingericht die enerzijds een duidelijke, groene entree naar het dorp vormt, anderzijds de mogelijkheid biedt voor een langzaam-verkeer-route verbinding van west Uitgeest met het Alkmaarder-/Uitgeestermeer.

Een interessant en architectonisch fraai vormgegeven servicegebouw zou de entreewerking kunnen versterken en het dorp Uitgeest links en rechts van het spoor en de rijksstraatweg visueel met elkaar verbinden.



variant 2 - 'Extra bocht richting Amsterdam'

Vanuit Haarlem komend kan er een extra bocht worden aangelegd ($r=250$ m) richting Amsterdam. Hierdoor kan het goederenvervoer van Tata e.d. direct richting Amsterdam worden geleid en is het niet meer nodig deze op station Uitgeest te laten rangeren.

Hierdoor komt voldoende ruimte vrij op het station uitgeest voor een opstel terrein met een capaciteit van 75 bakeenheden.

Een aanvulling hierop zou het kunnen zijn om het Station Uitgeest zuidelijker (begin van de driehoek) te situeren en de vrijkomende ruimte aan de noordkant te benutten voor het opstel terrein.



kansen voor Uitgeest

Uitgeest behoudt de toeristische waarde Nationaal Landschap Laag Holland in de Uitgeester Broekpolder (zie variant 1)

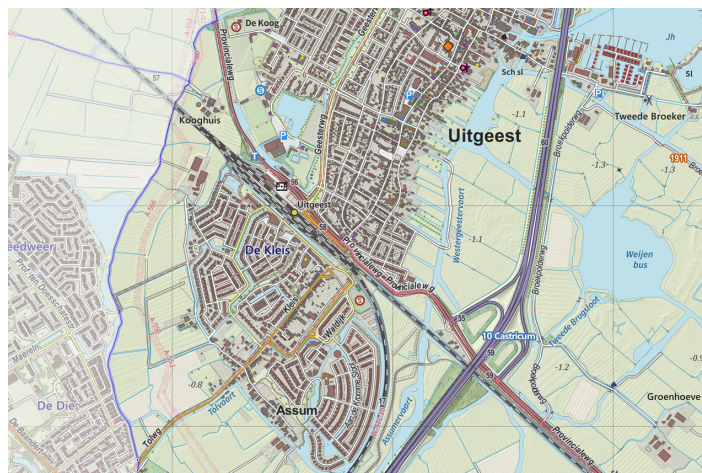
Duidelijk minder treinbewegingen rond station Uitgeest
Goederenvervoer (en eventueel personenvervoer) komend vanuit Haarlem kan rechtsstreek richting Amsterdam afbuigen. Dit zal duidelijk minder treinen rond station Uitgeest betekenen.

Het 'nieuwe' station Uitgeest verbindt oud en west op historische as met elkaar

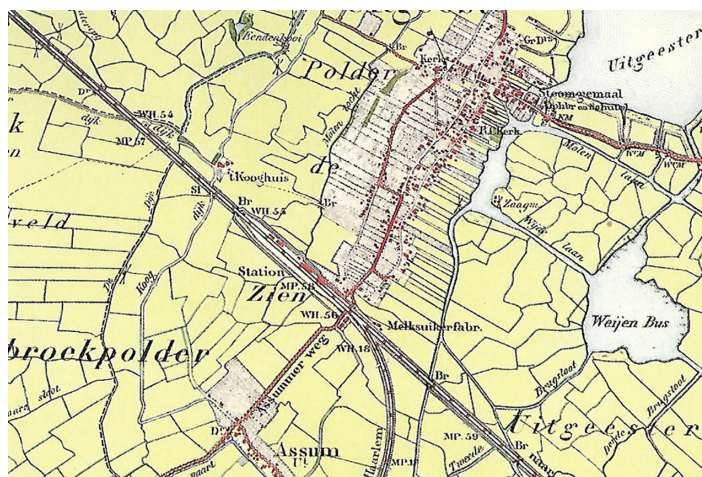
Door het opschuiven van het station in zuidelijke richting komt er voldoende ruimte vrij voor een opstelsterrein voor Sprinters. Het 'nieuwe' station is gelijktijdig servicegebouw en kan worden gesitueerd op de historische as van het voormalig lintdorp Uitgeest. Een unieke kans het oude en nieuwe dorp met elkaar te verbinden.

Het veldontginningslandschap vormt een groene rand aan de zuidoostkant van Uitgeest

De Assumer Vaart is de drager van de groene rand aan de zuidkant van Uitgeest. Het veldontginningslandschap tussen vaart en dorp - kenmerkend voor de historische lint van Uitgeest - kan worden versterkt door het landschapsbeeld aan de westkant van weg en spoor door te trekken. Een visuele eenheid die de identiteit van Uitgeest zal versterken.



huidige situatie



historische kaart, omstreeks 1905

Afweegmatrix inclusief variant 1 en 2

	Uitgeest Driehoek	Uitgeest Driehoek 02	Uitgeest extra bocht	Uitgeest N203
Spoorlogistiek en duurzaamheid	Keren	Keren	Keren	Keren
Leefmilieu (geluid en licht overlast)	Keren + opstellen treinen	Keren + opstellen treinen	minder keren + opstellen treinen	Kerende treinen + opstellen achter A9
Natuur en Water	EHS + waterhuishouding	weinig verstoring	weinig verstoring	National Landschap Laag Holland
Ruimtelijke inpassing & cultuurhistorie	Geen monumenten + zorgvuldig inpasbaar	Geen monumenten + zorgvuldig inpasbaar	Geen monumenten + zorgvuldig inpasbaar	Stelling A'dam, afstand > 1km + nabij N203/A9 en A8/A9
Kosten (bouw + exploitatie + onderhoud)	40 mln / 1,2 mln / 3,2 mln	+/- Uitgeest Driehoek	n.b.	41 mln / 1,8 mln / 2,9 mln

Aandachtsbehoefte voor besluitvorming

Bovengemiddeld
Gemiddeld
Ondergemiddeld

rode tekst

in rood: toevoegingen / afwegingen conform dit onderzoek

Een interpretatie van de afweegmatrix toegepast op variant 1 - 'Uitgeest driehoek 02' en variant 2 - 'Uitgeest extra bocht'. De afweegmatrix is onderdeel van het Informatiedocument Locatiekeuze Opstel terrein Sprinters met eindstation Uitgeest opgesteld door ProRail in december 2014.



colofon

Literatuur: Informatiedocument Locatiekeuze Opstel terrein Sprinters met eindstation Uitgeest, ProRail dec 2014;
 Zicht op het Oer-IJ, Plan van Aanpak, Geopark Oer-IJ in oprichting;
 Streekplan Noord-Holland Zuid, Provincie Noord-Holland - partiële herziening actualisering, Heiloo 2007;
 Beleidskader Landschap en Cultuurhistorie, Provincie Noord-Holland;
 Kernkwaliteiten Laag Holland, Landschap Noord-Holland 2012;
www.noord-holland.nl
www.uitgeest.nl
www.landschapnoordholland.nl
www.laagholland.nl
 volkskrant

Dit onderzoek is opgesteld door:

VITAAL LANDSCHAP

Prins Hendrikstraat 22 1901 cc Castricum
 T: 06-28125555 mail@vitaallandschap.nl
www.vitaallandschap.nl

Dipl.-Ing. (FH) B. Bohling

In samenwerking met:

Jos Teeuwisse, Stichting Oer-IJ
 Kees de Wildt, Stichting MEGA
 Evert Vermeer, Stichting Oer-IJ
 Lia Vriend, Stichting Oer-IJ
 Leon Klein-Schiphorst, Stichting Oer-IJ

afbeeldingen / kaarten zonder
 bronvermelding:

Vitaal Landschap
 Stichting Oer-IJ (Leon Klein-Schiphorst)

juli 2016