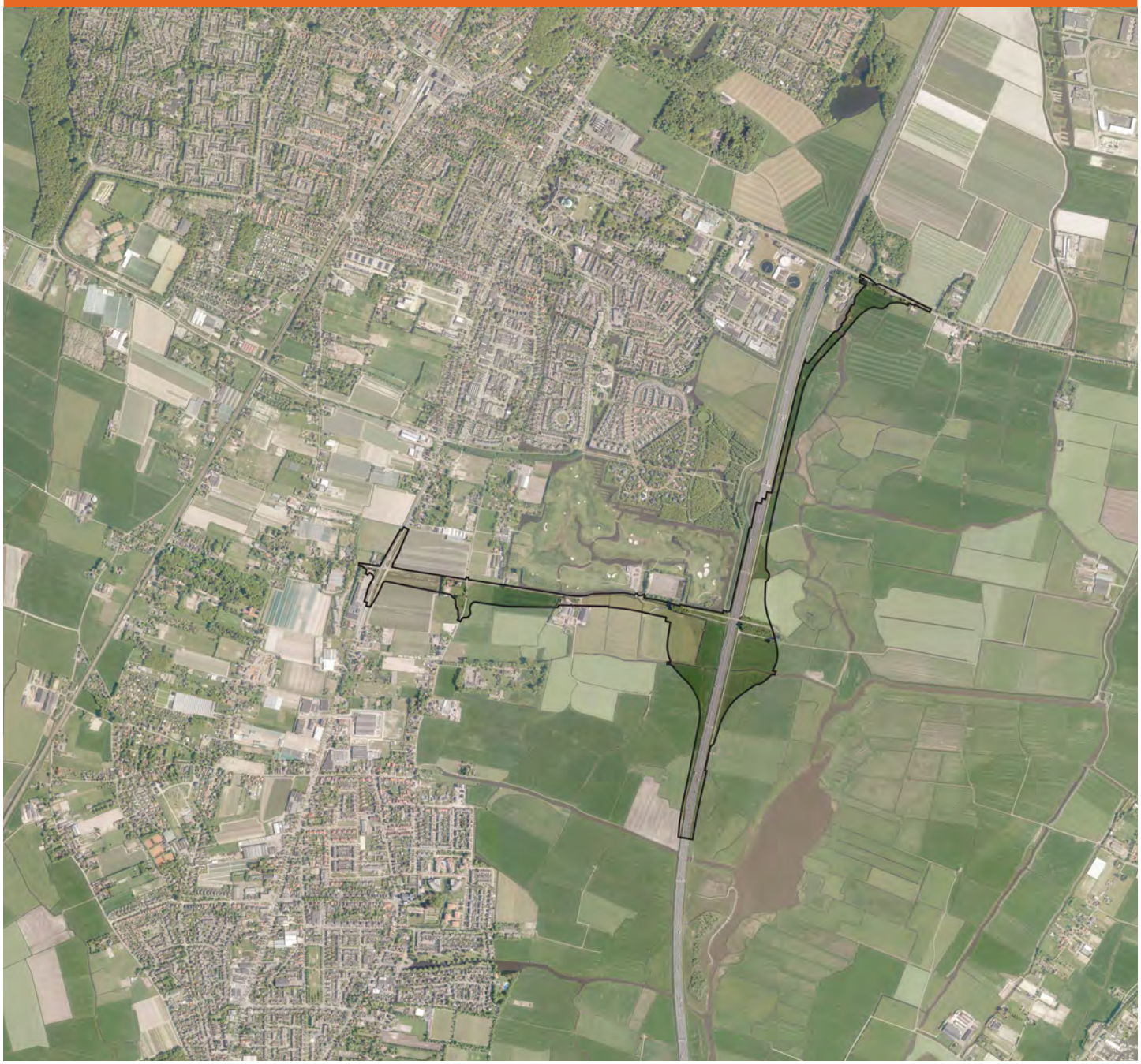
ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

A9 AANSLUITING HEILOO
Beeldkwaliteitsplan (BKP)

D03071.000090 | VERSIE C | 28 FEBRUARY 2017
ARCADIS LANDSCHAPSARCHITECTUUR & STEDENBOUW



CONTACTS

NIEK MEIJERINK

Senior Projectleider

m. +31 (0)6 50736337
e. niek.meijerink@arcadis.com

Arcadis
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

ROBBERT JONGERIUS

Landschapsarchitect BNT

m. +31 (0)6 2706 0108
e. robbert.jongerius@arcadis.com

Arcadis
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

HANS SMOLENAERS

Architect BNA - Stedenbouwkundige BNSP

m. +31 (0)6 11954918
e. hans.smolenaers@arcadis.com

Arcadis
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

CONTENTS

1. Inleiding
1.1 Aanleiding
1.2 Doel
1.3 Scope
1.4 Leeswijzer

2. Beleid
2.1 Rijksbeleid
2.2 Provinciaal beleid
2.3 Regionaal beleid
2.4 Gemeentelijk beleid

3. Analyse
3.1 Landschap
3.2 Landschappelijke kwaliteiten van de A9
3.3 Ruimtelijke beleving vanaf de A9

4. Visie op beeldkwaliteit
4.1 Uitgangspunten landschap
4.2 Uitgangspunten kunstwerken

5. Uitwerking beeldkwaliteit
5.1 Uitwerkingsgebieden
5.2 Deelgebied 1
5.3 Deelgebied 2
5.4 Deelgebied 3
5.5 Deelgebied 4
5.6 Deelgebied 5

Colofon

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2014 hebben de Provincie Noord-Holland, de gemeenten Castricum, Heiloo en Alkmaar hernieuwde afspraken over het gebiedsontwikkelingsproject Wonen in het Groen (nu : De Nieuwe Strandwal) gesloten. Het project bestaat uit deelprojecten voor natuur, woningbouw, bedrijventerrein Boekelermeer en een nieuwe aansluiting op de A9. Het project A9 - Aansluiting Heiloo omvat de realisatie van een aansluiting op de A9 ter hoogte van de Lagelaan in de vorm van een half klaverblad, opwaardering van de Lagelaan en realisatie van een parallelweg aan de oostzijde van de A9 tussen de nieuw te realiseren aansluiting en de noordelijker gelegen Kanaalweg.

De Provincie Noord-Holland is initiatiefnemer van het project. De gemeente Heiloo en Rijkswaterstaat worden eigenaar en beheerder van respectievelijk de Lagelaan, Parallelweg en de aansluiting (het Klaverblad en het kunstwerk) op de A9.

In figuur 1 is het geoptimaliseerde ontwerp weergegeven. Voor een gedetailleerder beeld van het ontwerp wordt verwezen naar de ontwerptekeningen.

Dit beeldkwaliteitsplan is opgesteld in het kader van de opdracht van de Provincie Noord-Holland voor het optimaliseren van het eerder door Grontmij opgestelde voorontwerp, het opstellen van een kostenraming en het uitvoeren van verschillende omgevings- en conditionerende onderzoeken. Het doel van deze opdracht was te komen tot meer inzicht in projectrisico's en –kosten, en hiermee tot definitieve financiële- en uitvoeringsafspraken tussen partijen. Deze opdracht is in maart 2014 afgerond.

In oktober 2014 heeft Provincie Noord Holland aan Arcadis gevraagd om een aanbestedingsdossier inclusief Vraagspecificatie en Referentieontwerp op te stellen. Daarnaast heeft de provincie Arcadis verzocht om vervolgonderzoeken uit te voeren te behoeve van enerzijds en het contract anderzijds. In de periode oktober 2014 t/m december 2016 zijn diverse wijzigingen in het ontwerp doorgevoerd. Deze ontwerpwijzigingen zijn verwerkt in dit beeldkwaliteitsplan zodat de integraliteit is geborgd.

1.2 Doel

Het Beeldkwaliteitsplan voor de aansluiting van de A9 bij Heiloo is een sturend en inspirerend document voor de uitwerking en uitvoering van het ontwerp in de realisatiefase. Het beeldkwaliteitsplan bevat spelregels ruimtelijke kwaliteit voor de afzonderlijke onderdelen als kunstwerken, aansluitingen en wegmeubilair.

Het beeldkwaliteitsplan;

- vormt een bindend document, vastgesteld als onderdeel van de verschillende bestemmingplannen waarbinnen het tracé van de aansluiting op de A9 valt;
- biedt concrete en inspirerende handvatten waarmee ontwerpers aan opdrachtnemers-zijde komen tot een goed ontwerp;
- vormt het toetsingskader Ruimtelijke Kwaliteit voor de opdrachtgever;
- vormt het toetsingskader voor welstand bij aanvraag van bouwvergunningen.

1.3 Scope

Het beeldkwaliteitsplan (BKP) heeft betrekking op de nieuwe aansluiting van de Kennemerstraatweg aan de A9 ter hoogte van Heiloo. In het BKP heeft betrekking op de inpassing, inrichting en vormgeving van de aansluiting. Het gaat onder andere om de volgende onderdelen: kunstwerken, overgangen tussen Rijksweg en onderliggende wegennet, bermen en wegmeubilair.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van het kader waarbinnen het project opereert en wat de uitgangspunten zijn voor het ontwerp en de beeldkwaliteit van de aansluiting op de A9 met zijn kunstwerken. Hoofdstuk 3 brengt de landschappelijke waarden van de huidige situatie in beeld, in relatie tot de locatie van het nieuwe weg tracé en de kunstwerken. In hoofdstuk 4 is de visie verwoord, met bindende eisen aan beeldkwaliteit. In hoofdstuk 5 worden voorbeelduitwerkingen getoond en beschreven. De randvoorwaarden en uitgangspunten zijn bindend, de uitwerking dient ter inspiratie.

Google earth - 2017

2 Kader

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Het rijk heeft het beleid inzake de ruimtelijke inrichting en het mobiliteitsbeleid van Nederland tot 2040 vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Deze visie is vastgesteld op 13 maart 2012.

De regering maakt ruimte voor groei en beweging en kiest ervoor de invulling van het ruimtelijk beleid voor een belangrijk deel over te laten aan provincies en gemeenten. Daardoor kan het Rijk zich richten op het behartigen van belangen die van nationale en internationale betekenis zijn. De minister vermindert het aantal procedures en brengt eenheid in het stelsel van regels voor infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur en monumenten. De ruimtelijke ordening wordt zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat gebracht (burgers en bedrijven) en er wordt meer overgelaten aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'). Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving. Daarbij verwacht het Rijk dat medeoverheden zich eveneens inzetten voor meer eenvoud en verdere integratie op het gebied van ruimtelijke regelgeving. De gemeente is de overheid die het dichtst bij de burger staat en zorg draagt voor een veilige en leefbare woon- en werkomgeving. In het ruimtelijk domein gaat het om de ruimtelijke ontwikkeling van stad en platteland in brede zin, waarbij onder meer belangen ten aanzien van mobiliteit, milieu, natuur, water, economie en wonen worden afgewogen. Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028) en verbindt hier dertien nationale belangen aan.

De door het Rijk en regio geformuleerde opgaven binnen deze regio zijn neergelegd in de 'Gebiedsagenda Noordwest Nederland' en richten zich o.a. op het verbeteren van de bereikbaarheid en het opvangen van de woningbehoefte (verstedelijkingsafspraken). De afspraken over de regionale en rijks investeringen op het gebied van een toekomstige ruimtelijke inrichting worden vastgelegd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).
Het bepaalde in dit bestemmingsplan is in lijn met het gestelde in de structuurvisie.

2.1.2 AmvB Ruimte (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid zoals dat in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vastgelegd. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. Voor Heiloo en Castricum hebben deze regels geen gevolgen.

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. Per 1 oktober 2012 is deze ladder als motiveringseis in artikel 3.1.6, tweede en derde lid van het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. De ladder is een instrument waarmee vraag en aanbod van stedelijke functies goed op elkaar afgestemd worden.

De ladder duurzame verstedelijking gaat uit van drie treden:
- bepalen regionale vraag naar ruimte;
- bouwen binnen bestaand stedelijk gebied;
- goede (multimodale) ontsluiting.

Onderzocht moet worden of er wel behoefte is aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling. Wordt niet al elders in de regio voorzien in deze behoefte? En is er wel vraag naar deze voorziening? Blijkt er behoefte te zijn waarin in de regio niet al voorzien wordt, dan geldt de regel dat inbreiden gaat boven uitbreiden. Herstructurering en verbetering van bestaande terreinen dan wel transformatie van bestaande gebouwen heeft de voorkeur boven het ontwikkelen van nieuwe terreinen en gebouwen. Ten slotte moet de locatie door meerdere vervoerswijzen ontsloten worden.
De gemeente zal bij nieuwe ontwikkelingen moeten onderbouwen op welke manier met deze voorwaarden rekening is gehouden en waarom voor een bepaalde ontwikkeling op de voorgestelde locatie is gekozen.

In het Bro is stedelijke ontwikkeling als volgt gedefinieerd: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Het begrip 'andere stedelijke voorzieningen' is niet omschreven in het Bro. Op grond van recente uitspraken van de RvS is vast komen te staan dat infrastructurele projecten niet onder stedelijke voorzieningen worden gerekend (ECLI:NL:RVS:2015:82, 14 januari 2015).

In de uitspraak (ECLI:NL:RVS:2015:448, 18 februari 2015) zoekt de Afdeling aansluiting bij de nota van toelichting bij het Bro. Hierin is opgenomen dat de minister van Infrastructuur en Milieu op 14 november 2011 aan de Tweede Kamer heeft toegezegd om een handreiking beschikbaar te stellen. Deze is in oktober 2012 vastgesteld. In die handreiking staat dat onder het begrip 'overige stedelijke voorzieningen' wordt verstaan: accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure. De Afdeling oordeelt vervolgens dat gelet op de nota van toelichting, maar ook de strekking van de ladder (die er mede op gericht is leegstand tegen te gaan) de in het bestemmingsplan voorziene weg niet wordt aangemerkt als stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro.

Dit project betreft daarom geen duurzame verstedelijking. Een beargumentatie van de ladder voor duurzame verstedelijking is niet aan de orde.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040, kwaliteit door veelzijdigheid

De Structuurvisie Noord-Holland 2040 bevat het provinciaal ruimtelijk beleid. De hoofddoelstelling is het inspelen op de veranderingen die tot 2040 te verwachten zijn. In de periode tot 2040 zullen verdere globalisering en klimaatverandering grote gevolgen hebben voor Noord-Holland. Ook veranderingen en trends op nationaal en lokaal niveau hebben een grote ruimtelijke impact. Deze veranderingen leiden tot een aantal belangrijke ruimtelijke opgaven en keuzes. In de Structuurvisie worden deze ontwikkelingen en de voornaamste keuzes die de Provincie Noord-Holland zal moeten maken kort toegelicht. Ook wordt geschetst hoe de provincie er in 2040 uit ziet en op welke wijze de provincie met deze structuurvisie zal bijdragen aan het realiseren van dit toekomstbeeld. De Structuurvisie dateert van 2010 en is in 2015 voor het laatst bijgewerkt.
De Structuurvisie Noord Holland 2040 beschrijft het toekomstbeeld van Noord-Holland in 2040.
'In 2040 is de bevolkingsopbouw van Noord-Holland sterkt veranderd. Het aantal ouderen is toegenomen en daarmee ook het aantal woningen dat door één of twee mensen wordt bewoond. De beroepsbevolking is in grote delen van Noord-Holland afgenomen, maar niet of nauwelijks in de metropool. De metropool is door de jaren heen flink gegroeid en strekt zich uit tot en met Alkmaar en Hoorn. Door verdichting, het benutten van stationslocaties en knooppunten en ondergronds bouwen is het stedelijk gebied optimaal in gebruik. Goede oplossingen voor milieuhinder, zoals luchtkwaliteit, geluidhinder en licht- en geurhinder zijn essentieel bij het bereiken van deze stedelijke verdichting.' (Structuurvisie Noord-Holland 2040, (2015).

Het voorliggend planvoornemen komt voort uit de vraag naar een goede ontsluiting van woon- en werkgebieden in de regio Alkmaar. De provincie wil woningbouw met name concentreren in Bestaand Bebouwd Gebied en geeft in de structuurvisie tevens aan dat ook bij de ontwikkeling van kantoorgebouwen de infrastructuur in de omgeving steeds belangrijker wordt. Beide ruimtelijke ontwikkelingen vragen om een goede bereikbaarheid van de regio.
Het bepaalde in dit bestemmingsplan is in lijn met de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

2.2.2 Provinciaal Ruimtelijke Verordening 2016

Bij de Structuurvisie hoort een Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) staan de regels waaraan bestemmingsplannen in Noord-Holland moeten voldoen. Naar aanleiding van nieuwe wetgeving en/of provinciaal beleid wordt de PRV regelmatig aangepast. Van 10 juni tot en met 21 juli heeft

een ontwerpwijziging van de PRV in het kader van afstemming met de Ladder voor Duurzame verstedelijking en andere onderwerpen ter inzage gelegen. Na de terinzagelegging is de Nota van Beantwoording op 8 november door GS vastgesteld. Deze wordt verwerkt in het voorstel van GS aan PS voor wijziging van de PRV, de statenvoordracht. De Nota van Beantwoording en de statenvoordracht worden behandeld in de statencommissie RWW op 28 november en vaststelling is voorzien in de vergadering van PS op 12 december 2016. Er wordt dus nog aan de verordening gewerkt en inwerkingtreding is voorzien op 1 maart 2017.

Relevant voor het plangebied zijn de volgende artikelen:
Artikel 9 Bestaand Bebouwd Gebied;
Artikel 14 Overige vorm van verstedelijking;
Artikel 15 Ruimtelijke kwaliteitseis in geval van verstedelijking in het landelijk gebied (en voor windturbines);
Artikel 25 Weidevogelleefgebieden.
Artikel 9: Bestaand Bebouwd Gebied

Als bestaand bebouwd gebied wordt de bestaande of de bij een op het moment van inwerkingtreding van de verordening – geldend bestemmingsplan toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing, uitgezonderd bebouwing op agrarische bouwpercelen en kassen. Onder toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing wordt mede begrepen de daarbij behorende bebouwing ten behoeve van openbare voorzieningen, verkeersinfrastructuur alsmede stedelijk water en stedelijk groen van een stad, dorp of kern.
Het plangebied valt hiermee gedeeltelijk binnen (de toegelaten infrastructuur) en gedeeltelijk buiten (de te verplaatsen driving range) bestaand bebouwd gebied.

Artikel 12 Verbod tot aanleg van bedrijventerreinen en kantoorlocaties
1. Een bestemmingsplan voorziet niet in een nieuw bedrijventerrein of een nieuwe kantoorlocatie of een uitbreiding van een bestaand terrein in het landelijk gebied. De verstedelijking genoemd in dit artikel is in dit bestemmingsplan niet van toepassing omdat het hier gaat om de aanleg van een weg.

Artikel 13 Nieuwe woningbouw
1. Een bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe woningbouw in het landelijk gebied.
De verstedelijking genoemd in dit artikel is in dit bestemmingsplan niet van toepassing omdat het hier gaat om de aanleg van een weg en niet om nieuwe woningbouw.

Artikel 14 Overige vormen van verstedelijking
1. Een bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking, als bedoeld in artikel 1 van deze verordening, in het landelijk gebied anders dan de verstedelijking als bedoeld in de artikelen 12 en 13 van deze verordening.

2. In afwijking van het eerste lid kan een bestemmingsplan voorzien in nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking in het landelijk gebied anders dan de verstedelijking als bedoeld in de artikelen 12 en 13, indien:
a. de noodzaak van verstedelijking als bedoeld in het eerste lid is aangetoond;
b. is aangetoond dat de beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd en;
c. het bepaalde in artikel 15 in acht wordt genomen.

3. In afwijking van het bepaalde in het eerste en het tweede lid zijn nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking, als bedoeld in artikel 2 van deze verordening, in het landelijk gebied tevens mogelijk indien deze onderdeel zijn van de transformatiegebieden.
4. Bij de toepassing van het derde lid wordt het bepaalde in artikel 15 in acht genomen.

5. Gedeputeerde staten kunnen nadere regels stellen inzake de aard, de omvang en de locatie van nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking in het landelijk gebied anders dan de verstedelijking als bedoeld in artikelen 12 en 13.

Om de planvoornemens toch mogelijk te kunnen maken en daarmee het bestemmingsplan te laten voorzien in nieuwe en uitbreiding van verstedelijking in landelijk gebied, is het bepaalde in lid 2 van artikel 14

van toepassing. Paragraaf 4.1 toont dit aan.

Artikel 15 Ruimtelijke kwaliteitseis
1. Een bestemmingsplan dat voorziet in nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking als bedoeld in de artikelen 12, 13, 13a en 14 in het landelijk gebied, voldoet aan de uitgangspunten zoals vermeld in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (PS d.d. 21 juni 2010) ten aanzien van:
a. de kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen en aardkundige waarden als bedoeld in artikel 8;
b. de kernkwaliteiten van de bestaande dorpsstructuur waaraan wordt gebouwd;
c. de openheid van het landschap daarbij inbegrepen stilte en duisternis;
d. de historische structuurlijnen;
e. cultuurhistorische objecten.

2. De toelichting van een bestemmingsplan geeft aan in welke mate ten aanzien van de in het eerste lid bedoelde functies rekening is gehouden met:
a. de ontwikkelingsgeschiedenis van het landschap;
b. de ordeningsprincipes van het landschap;
c. de bebouwingskarakteristieken (architectuur, stedenbouw, openbare ruimte) ter plaatse;
d. de inpassing van de nieuwe functies in de wijdere omgeving (grotere landschapseenheid);
e. de bestaande kwaliteiten van het gebied (inclusief de ondergrond) als hiervoor bedoeld en de maatregelen die nodig zijn om negatieve effecten op deze kwaliteiten op te heffen in relatie tot de nieuwe functies.

3. Een bestemmingsplan dat voorziet in bestemmingen en regels die het bouwen of opschalen van een of meer windturbines binnen de op kaart 9 en op de digitale verbeelding ervan aangegeven herstructureringsgebieden mogelijk maken voldoet aan de uitgangspunten voor ruimtelijke kwaliteit zoals vermeld in het beleidskader wind op land (PS 15 december 2014).

4. In het kader van de bestemmingsplanprocedure als bedoeld in het eerste lid wordt de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) om advies gevraagd over plannen met grote impact.

5. Gedeputeerde staten kunnen nadere regels stellen ten aanzien van de uitgangspunten als bedoeld in het eerste en derde lid teneinde te garanderen dat de ruimtelijke kwaliteit toeneemt.
Paragraaf 4.2 gaat in op artikel 15 van de PRV en toont aan dat met het plan-voornemen rekening wordt gehouden met het omliggende landschap.

Artikel 25 Weidevogelleefgebieden
1. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een weidevogelleefgebied voorziet niet in:
a. de mogelijkheid van nieuwe bebouwing, anders dan binnen een bestaand bouwblok of een uitbreiding daarvan;
b. de mogelijkheid van aanleg van nieuwe weginfrastructuur;
c. de mogelijkheid van aanleg van bossen of boomgaarden;
d. de mogelijkheid verstorende activiteiten, buiten de huidige agrarische activiteiten, te verrichten die het weidevogelleefgebied verstoren, en;
e. de mogelijkheid werken uit te voeren die realisatie van nieuwe peilverlagingen mogelijk maken.

3. In afwijking van het eerste lid kan een bestemmingsplan wel voorzien in de in dat lid omschreven ontwikkelingen ten behoeve van:
a. een ingreep waarvoor geen aanvaardbaar alternatief aanwezig is en waarmee bovendien een groot openbaar belang wordt gediend;
d. een ingreep die netto geen verstoring op het weidevogelleefgebied geeft.

4. in aanvulling op het derde lid kan het bestemmingsplan hier alleen in voorzien indien in het bestemmingsplan wordt opgenomen:
a. op welke wijze schade aan een weidevogelleefgebied zoveel mogelijk wordt voorkomen en resterende schade wordt gecompenseerd;
b. hoe wordt geborgd dat de maatregelen ten behoeve van de compensatie als bedoel onder a daadwerkelijk worden uitgevoerd;
c. op welke wijze aan het gestelde in artikel 13, tweede lid en artikel 14, tweede lid, wordt voldaan;
d. op welke wijze aan de ruimtelijke kwaliteitseisen als bedoeld in artikel 15 wordt voldaan.

De van toepassing zijnde artikelen worden in hoofdstuk 4 Nut en Noodzaak uitgewerkt. Uit dit hoofdstuk komt naar voren dat het planvoornemen passend is binnen het provinciale beleid.

2.3 Regionaal beleid

3.3.1 Netwerkvisie Noord-Holland
In de Netwerkvisie Noord-Holland (2015) zijn enkele regionale beleidsuitgangspunten vastgelegd. In de regio Alkmaar zijn de belangrijkste prioriteiten doorstroming op de ring, regionale ontsluiting voor zowel woonwijken als bedrijventerreinen, het weren van doorgaand verkeer door het centrum van Alkmaar en dorpskernen en het verbeteren van de betrouwbaarheid van de doorstroming.

De aansluiting van Heiloo op de A9 is in overeenstemming met de Netwerkvisie Noord-Holland. Met de aansluiting wordt namelijk doorgaand verkeer niet langer door de dorpskernen geleid en zorgt het voor een betere doorstroming.

2.4 Gemeentelijk beleid Heiloo

2.4.1 Bestemmingsplan Landelijk gebied (Heiloo)
Op het plangebied is het geldende bestemmingsplan Landelijk gebied, vastgesteld op 03-11-1997 en gedeeltelijk goedgekeurd op 16-06-1998, van toepassing, evenals het bestemmingsplan Zandzoom, vastgesteld op 11-07-2005 en goedgekeurd op 07-02-2006 van de gemeente Heiloo.
De bestemmingsplannen voorzien niet in een extra aansluiting op de A9, noch in de aanpassing van de ontsluitingswegen. Daarom is een nieuw bestemmingsplan op het grondgebied van de gemeente Heiloo opgesteld.

2.4.2 Toekomstvisie Heiloo 2030
In de toekomstvisie worden een aantal speerpunten genoemd. Zo is Heiloo een vitaal dorp waarin jong en oud in harmonie leven maar dat ook bekend staat om de hoge kwaliteit van de openbare ruimte.
Vooral voor jongeren en jonge gezinnen is Heiloo een aantrekkelijke gemeente. Gemeente, inwoners, maatschappelijke organisaties en ondernemers spannen zich in voor een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving en ondernemen samen acties die bijdragen aan de onderlinge sociale samenhang.

Om de evenwichtige bevolkingsopbouw in stand te houden vraagt dit van de gemeente een actief beleid en inspanning om de ontwikkeling van vergrijzing te keren. Hierbij wordt de ruimtebehoefte voor nieuwe woningen en andere voorzieningen binnen de contouren van het bebouwde gebied anno 2013 gevonden.

Tenslotte staat in deze toekomstvisie de aansluiting op de A9 centraal waarmee de bereikbaarheid van werk in de regio Alkmaar en de Metropool Regio Amsterdam uitstekend is. Werkgelegenheid in de gemeente zelf is geconcentreerd op de bedrijventerreinen Oude Werf en Boekelermeer en is in aantal arbeidsplaatsen beperkt.

2.4.3 Verkeersplan Heiloo
Heiloo wil bereikbaar zijn en blijven maar wil ook zijn groene karakter behouden. Met de komst van nieuwe woonwijken, de uitbreiding van het Boekelermeer en de aanleg van de aansluiting op de A9 gaat de verkeerssituatie veranderen. Het huidige verkeersplan is niet meer toepasbaar op deze nieuwe situatie, en wordt daarom geactualiseerd. Het nieuwe verkeersplan is gericht op een goede wegstructuur waar verkeer rijdt op de wegen die daarvoor geschikt zijn, op een betere OV-verbinding en op het verbeteren van het fietsnetwerk.

2.4.4. Welstandsnota Heiloo
Het projectgebied staat in de gebiedskaart in de Welstandsnota aangewerkt als ‘buitengebied’ (agrarisch gebied en bossen/parken). Relevante uitgangspunten hiervoor hebben met name betrekking over woningbouw.

Gemeentelijk beleid Castricum

2.4.4 Bestemmingsplan Buitengebied Castricum

Op het plangebied is tevens het bestemmingsplan Buitengebied Castricum, vastgesteld op 20 juni 2013 en onherroepelijk op 8 oktober 2014, van toepassing, evenals het plan Buitengebied Castricum herziening regels, vastgesteld op 11 juni 2015 en onherroepelijk, van de gemeente Castricum.
De bestemmingsplannen voorzien niet in een extra aansluiting op de A9, noch in de aanpassing van de ontsluitingswegen. Daarom is een nieuw bestemmingsplan op het grondgebied van de gemeente Castricum opgesteld.

2.4.5 Structuurvisie Buiten Gewoon Castricum 2030

In december 2014 heeft de gemeente Castricum de Structuurvisie Buiten Gewoon Castricum 2030 vastgesteld. De speerpunten van de gemeente zijn hierin verwerkt, dit zijn een open en gevarieerd landschap met bijzondere natuur- en weidevogelleefgebieden, een stabiel inwonertal en het bevorderen van recreatie en toerisme. Onder het speerpunt ‘een stabiel inwonertal’ worden niet alleen een aantal mogelijke woningbouwlocaties genoemd maar wordt ook ingegaan op de verkeerssituatie. Met dit speerpunt worden dan ook verkeersmaatregelen genomen om de veiligheid en doorstroming te verbeteren waaronder een aantakking op de A9. Daarnaast is het nemen van maatregelen om verkeer uit woonwijken te weren, een belangrijk onderdeel van dit speerpunt.

2.4.6 Integraal verkeers- en vervoersplan Castricum

Op 6 oktober 2005 heeft de gemeente Castricum het Ingegraal verkeers- en vervoersplan vastgesteld. In dit verkeersplan zijn de verkeersproblemen van alle kernen uitgebreid in kaart gebracht en zijn oplossingsrichtingen genoemd. Hoofdoelstellingen van het beleid zijn het verbeteren van de leefbaarheid en de woonkwaliteit van de gemeente, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het realiseren van een goede bereikbaarheid van wijken en centra voor alle vervoerswijzen. Op grond van het verkeersplan is besloten om achttien maatregelen uit te voeren één daar van is de aansluiting op de A9.

3 Analyse

3.1 Landschap

3.1.1 historische ontwikkeling

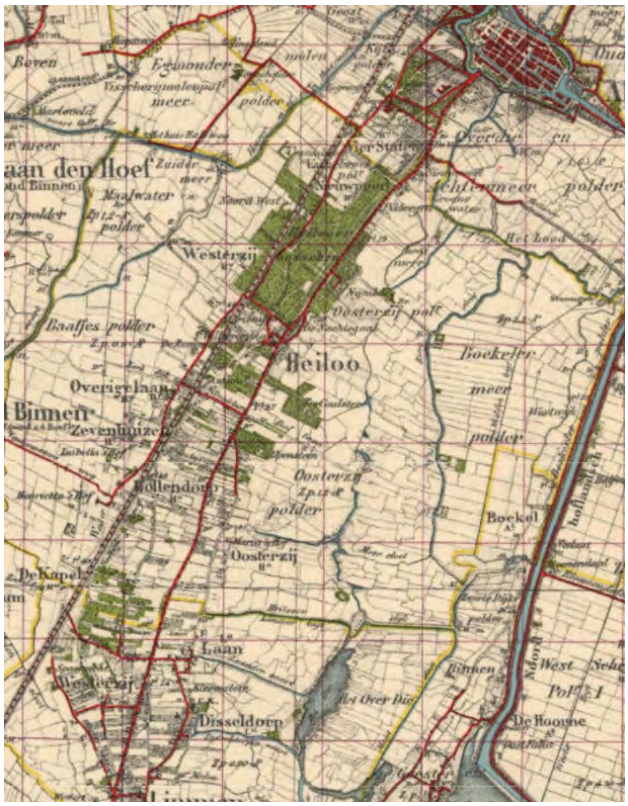
Het strandwallengebied is ontstaan rond 3000 voor Christus. De strandwallen met daarop de Oude Duinen, zijn vanaf de Nieuwe Steentijd (vanaf 11.000 voor Christus) vrijwel continu bewoond geweest. Van oudsher was het prettiger om op droge zandgronden te wonen dan in laag gelegen vochtige gebieden. Dit belangrijke contrast tussen bebouwde gebieden op de strandwal en lege gebieden in de strandvlakte is in Noord-Kennemerland karakteristiek te noemen.

Vanaf circa 600 na Christus vestigden mensen zich op de randen van deze hoge gronden en startte vanuit daar de ontginning van het aangrenzende veengebied (strandvlakten). Akkers op de strandwallen (geesten) werden gecombineerd met graslandgebruik in de lagere, vochtige strandvlakten. De met veen overdekte strandvlakten werden eerst exclusief gebruikt voor het weiden van vee en voor de jacht.

Vanaf de 10e / 11e eeuw werden ook de strandvlakten ontgonnen. Mede door inklinking ontstond bodemdaling, waardoor ontwatering moest blijven plaatsvinden om het gebied als landbouwgrond te kunnen gebruiken.

Vanaf deze Late Middeleeuwen is het gebruik van houtwallen als perceelgrenzen op de geesten bekend. Dit is een karakteristiek element van de geest geworden. De geest werd zelf eigenlijk niet bewoond tot en met het midden van de 19e eeuw.
Deze zogenaamde geestdorpen volgden de richting van de strandwallen en hebben vaak een ellipsvormige structuur. Ze bestonden uit een klein ovaal complex van bouwlanden, waaromheen de boerderijen waren gelegen. Voorbeelden van nederzettingen met een geeststructuur zijn bijvoorbeeld Limmen en Haarlem. Op de oudste strandwallen wordt nog steeds intensief gewoond en geleefd, waardoor veel vroege bewoningssporen verloren zijn gegaan.

Vanaf de zeventiende eeuw ontstonden op de strandwallen landgoederen. Na herverkaveling van oude landgoederen ontstonden vanaf de late 19de eeuw de eerste villaparken op de hoge zandgronden (strandwallen). Vanaf de 10e / 11e eeuw werden ook



Topografische kaart anno 1950

Topografische kaart anno 1960

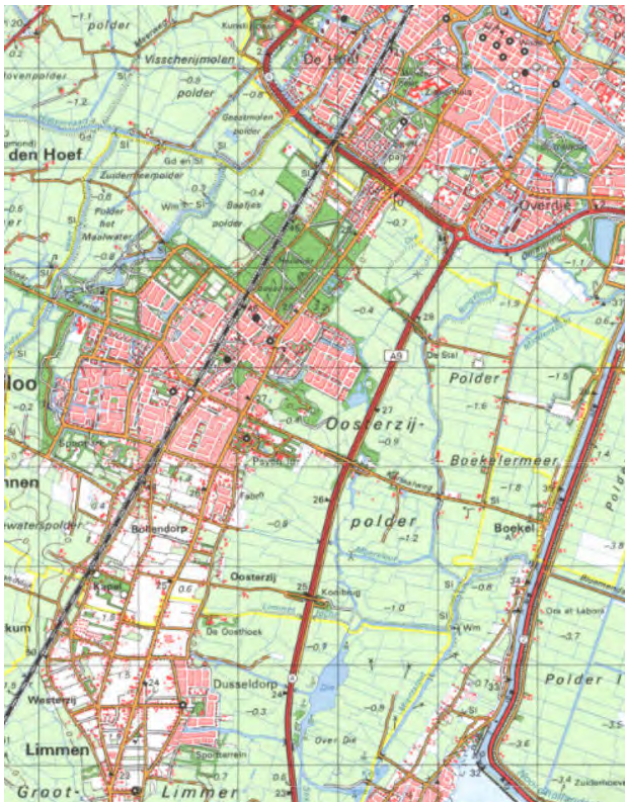
de strandvlakten ontgonnen. Mede door inklinking ontstond bodemdaling, waardoor ontwatering moest blijven plaatsvinden om het gebied als landbouwgrond te kunnen gebruiken.

Vanaf deze Late Middeleeuwen is het gebruik van houtwallen als perceelgrenzen op de geesten bekend. Dit is een karakteristiek element van de geest geworden. De geest werd zelf eigenlijk niet bewoond tot en met het midden van de 19e eeuw.
Deze zogenaamde geestdorpen volgden de richting van de strandwallen en hebben vaak een ellipsvormige structuur. Ze bestonden uit een klein ovaal complex van bouwlanden, waaromheen de boerderijen waren gelegen. Voorbeelden van nederzettingen met een geeststructuur zijn bijvoorbeeld Limmen en Haarlem. Op de oudste strandwallen wordt nog steeds intensief gewoond en geleefd, waardoor veel vroege bewoningssporen verloren zijn gegaan.

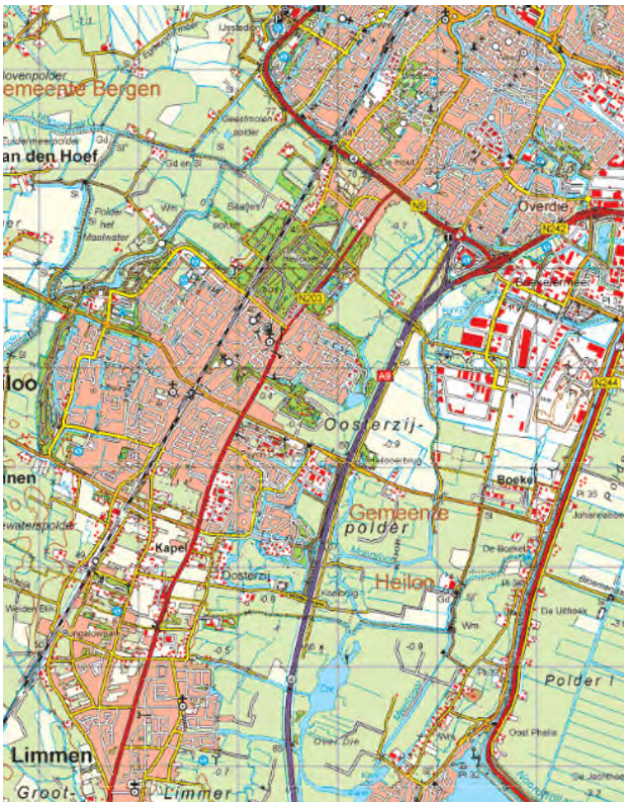
Vanaf de zeventiende eeuw ontstonden op de strandwallen landgoederen. Na herverkaveling van oude landgoederen ontstonden vanaf de late 19de eeuw de eerste villaparken op de hoge zandgronden (strandwallen).

Na de Eerste Wereldoorlog ontstonden ook luxere woonmilieus in de strandvlakten. De villacultuur ontstond als gevolg van de verbeterde ontsluiting met tram en spoor waardoor de binnenduinrand voor een brede, veelal forenserende, toplaag bereikbaar werd.

Relatief recente ontwikkelingen in de omgeving zijn de aanleg van de A9 en de stedelijke ontwikkelingen. De snelweg is in de open en onregelmatig verkavelde strandvlakte gelegd. De dorpskernen groeien in een rap tempo uit richting de snelweg; eerst ten noordoosten en daarna ook ten zuidoosten. Ook is er ten noorden van de Lagelaan een golfterrein aangelegd dat meedoet in de sfeer van het open buitengebied, maar waar opstaande beplanting aanwezig is. Door de recente ontwikkelingen is het open landschap aan de westzijde van de A9 langzaamaan verdicht en is de A9 nu ten hoogte van Heiloo een grens tussen stedelijk en landschappelijk gebied geworden.



Topografische kaart anno 1984



Topografische kaart anno 2015

3.1.2 Landschapsstructuur

Het strandwallen- en vlaktenlandschap zijn noord-zuid georiënteerd, parallel aan de kustlijn. De onderlegger van het landschap zijn de langgerekte zandige strandwallen, die de basis vormden voor de eerste nederzettingen en ontsluiting in het gebied. Hierop zijn slingerende oude paden geleidelijk tot wegen met lintbebouwing gegroeid. De belangrijkste weg, de Kennemerstraatweg is relatief jong.

Strandwal

De langgerekte structuur van de zandige strandwallen is de onderlegger voor de verkaveling parallel en haaks op de noord-zuid richting. Water zocht een weg van het hoogste punt van de strandwal naar de strandvlaktes via rechte greppels. Zo ontstonden er haaks op het noord-zuid gerichte wegenpatroon (met dwarsverbindingen, rechte greppels die meestal begeleid met houtwallen, dienden als erfafscheiding. De strandwallen zijn vaak verdichte zones met bos, landgoederen, buitenplaatsen en bebouwing.

Strandvlakte

Op de strandvlaktes is een onregelmatig verkavelingspatroon ontstaan doordat tijdens de ontginning rekening is gehouden met natuurlijke geulen, kreken en stroomwallen. De strandvlakten hebben meer open ruimten met groene randen en een nat karakter.
De hoofdstructuur van het landschap is in de laatste eeuwen niet principieel veranderd. In het algemeen kan gezegd worden dat de openheid aan de randen van de vlaktes aangetast is door de groei van de dorpskernen met uitbreidingswijken en groenstructuren. De karakteristieke openheid aan weerszijden van de A9 verdwijnt hierdoor en de bebouwing van Heiloo ligt plaatselijk tot in de buurt van de A9.

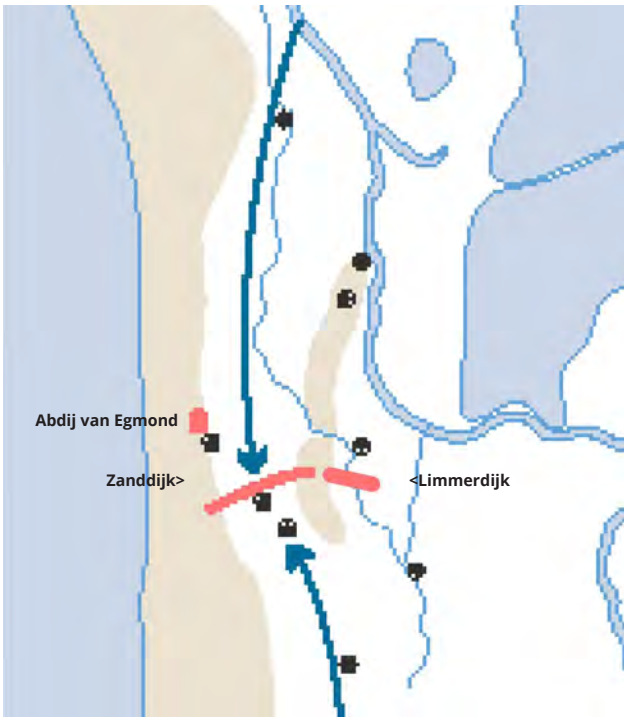
De Lagelaan doorkruist de overgang van wal naar vlakte. Ter hoogte van de strandwal zijn er akkers met gewassen. De eerste boerderij voorbij de kruising van de Oosterzijweg markeert de overgang naar een natter gebied. Aan de zuidzijde van de weg ligt een brede sloot en het landschap wordt hier opener. Na de tweede boerderij ligt er aan twee kanten een sloot en is er een weids zicht over de strandvlakte. De weg buigt met de onregelmatige verkaveling mee.
Midden op de strandvlakte stond een eendenkooi. Dit relict is nog herkenbaar in de aanwezige waterpartij.

3.1.3 De historische structuurlijnen en cultuurhistorische objecten

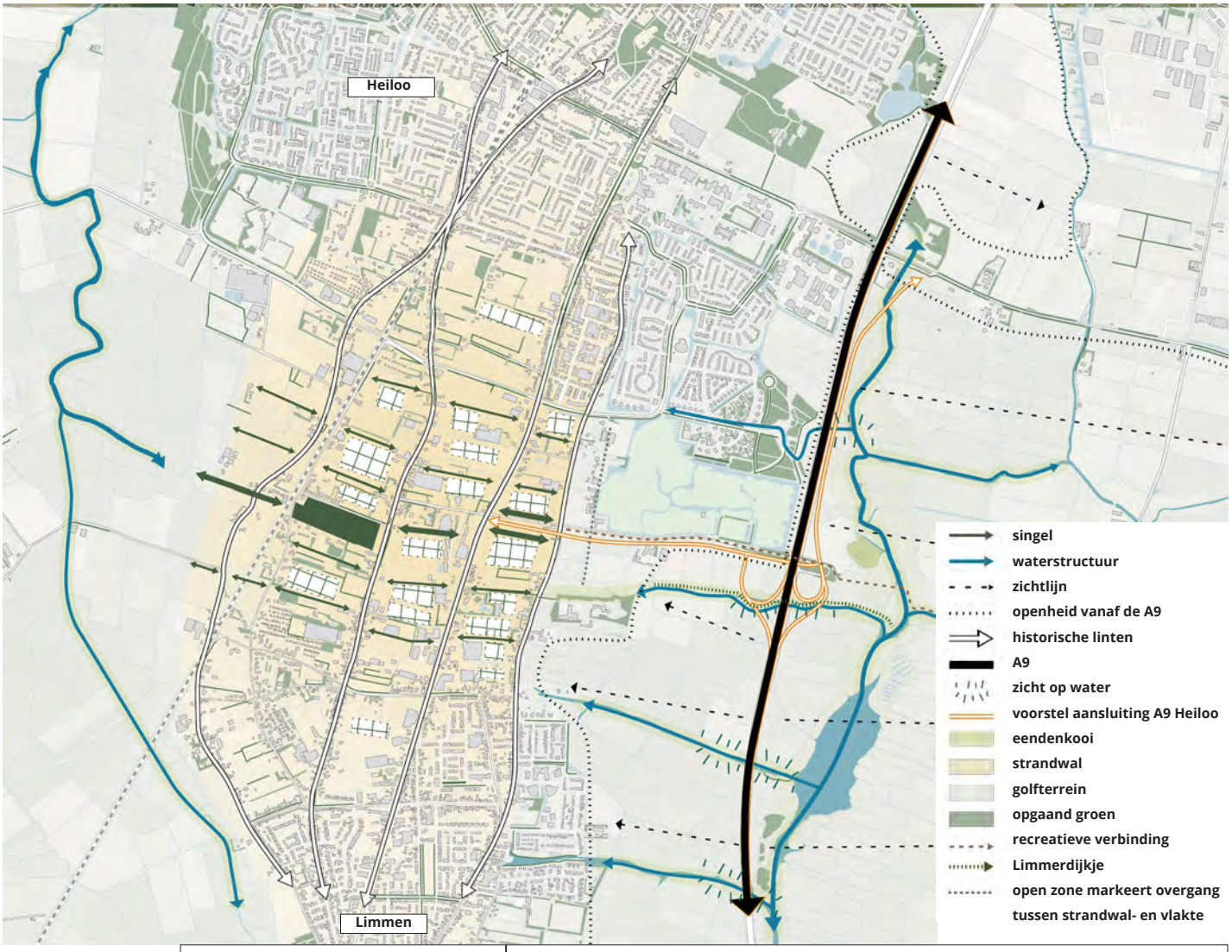
Het landschaps-DNA waarin het plangebied is gelegen is te verdelen in historische structuurlijnen, cultuurhistorische objecten en de openheid van het landschap.

Belangrijke historische structuurlijnen zijn de wegen in noord-zuidrichting met daarmee parallel gelegen wegen op de strandwallen. De bebouwing bevindt zich voornamelijk op de strandwallen en is georiënteerd naar de weg, aan de rand van de elipsvormige geest.

De Limmertocht en het Limmerdijkje zijn van grote cultuurhistorische waarde. Het dijkje is een van de vroegste dijken in Nederland en is aangelegd door de monniken van de Abdij van Egmond om het gebied te beschermen en ontginnen. Met de aanleg van de Limmerdijk en de zanddijk was het gebied redelijk beschermd tegen de getijdewerking van het IJ, die onder invloed stond van de Zuiderzee. Ten oosten van de A9 zijn de dam en de Limmertocht die een keer is doorgebroken is ook goed zichtbaar. In het gebied zijn nog resten van het Oer-IJ te vinden, zoals de kreekachtige loop van het Die.



Zanddijk en Limmerdijk



Landschapsstructuurkaart

De aanwezige cultuurhistorische objecten zijn stolpboerderijen als identiteitsbepalende onderdelen van de geestdorpen en van de strandvlakten; verspreide molens met hun molenbiotopen; landgoederen en gezondheidsinstellingen. De (matige) openheid van het landschap wordt gekenmerkt door de contrasten tussen lage open strandvlakten en de beboste binnenduinrand; en de weidegronden van de strandvlakten.

In het open strandwallenlandschap zijn restanten van een historische eendenkooi te herkennen aan de natte ruigte. Deze eendenkooi ligt dicht bij de A9.

De A9 is een moderne structuurlijn in het landschap. Karakteristiek is het contrast tussen de rechtlijnigheid en soberheid van de snelweg in het onregelmatig verkavelde open standvlaktelandschap. Ter hoogte van Heiloo, fungeert de A9 nu als een stadsgrens.

Kernkwaliteiten van het landschap

- Limmerdijkje ten westen van de A9 zichtbaar maken. Om de ontginningsgeschiedenis van het gebied 'leesbaar' te houden is het wenselijk om een recreatieve route (wandeling of fietsroute) langs de Limmertocht aan te leggen.
- Contrast tussen onregelmatige krekenlandschap en de 'moderne' rechtlijnige A9 benadrukken.
- Overgang strandwal naar strandvlakte benadrukken.
- Eendenkooi benadrukken met natte ruigte.

3.2 Landschappelijke kwaliteiten van de A9

3.2.1 Ruimtelijke kwaliteiten

De A9 doorsnijdt op het traject Noord-Kennemerland de open polders rondom het Noordzeekanaal, het natte veenweidegebied van Noord-Holland en de strandvlakte richting Alkmaar. Ten westen van het traject liggen Alkmaar, Heiloo, Limmen, Castricum, Uitgeest en Heemskerk.

Het dwarsprofiel tussen Uitgeest en Alkmaar is krap met regelmatig, onbeplante buitenbermen en verlichting in de zijbermen. Het omliggende open strandvlakte landschap is goed zichtbaar. Het traject doorsnijdt meerdere malen de Stelling van Amsterdam met forten, kazematten en liniedijken. Opvallend is dat de weg bij Uitgeest het Alkmaardermeer raakt, maar dat de weggebruiker dit slechts in een flits kan beleven. Alkmaar, met het opvallend gesitueerde AZ-stadion, is het markante eindpunt van de snelweg.

Kernkwaliteiten omgeving:
-Open polderlandschap met karakteristieke dorpen en het Alkmaardermeer.
De Stelling van Amsterdam met forten, kazematten en liniedijken.

Kernkwaliteiten traject:
Maximale beleefbaarheid van het landschap door het ontbreken van beplanting in de buitenbermen.
Alkmaar als een markant eindpunt.

Opgave:
Zichtbaarheid van de Stelling van Amsterdam voor de weggebruiker verbeteren.
Behoud van zicht op het open landschap

3.2.2 Ruimtelijke ontwikkelingen langs de A9

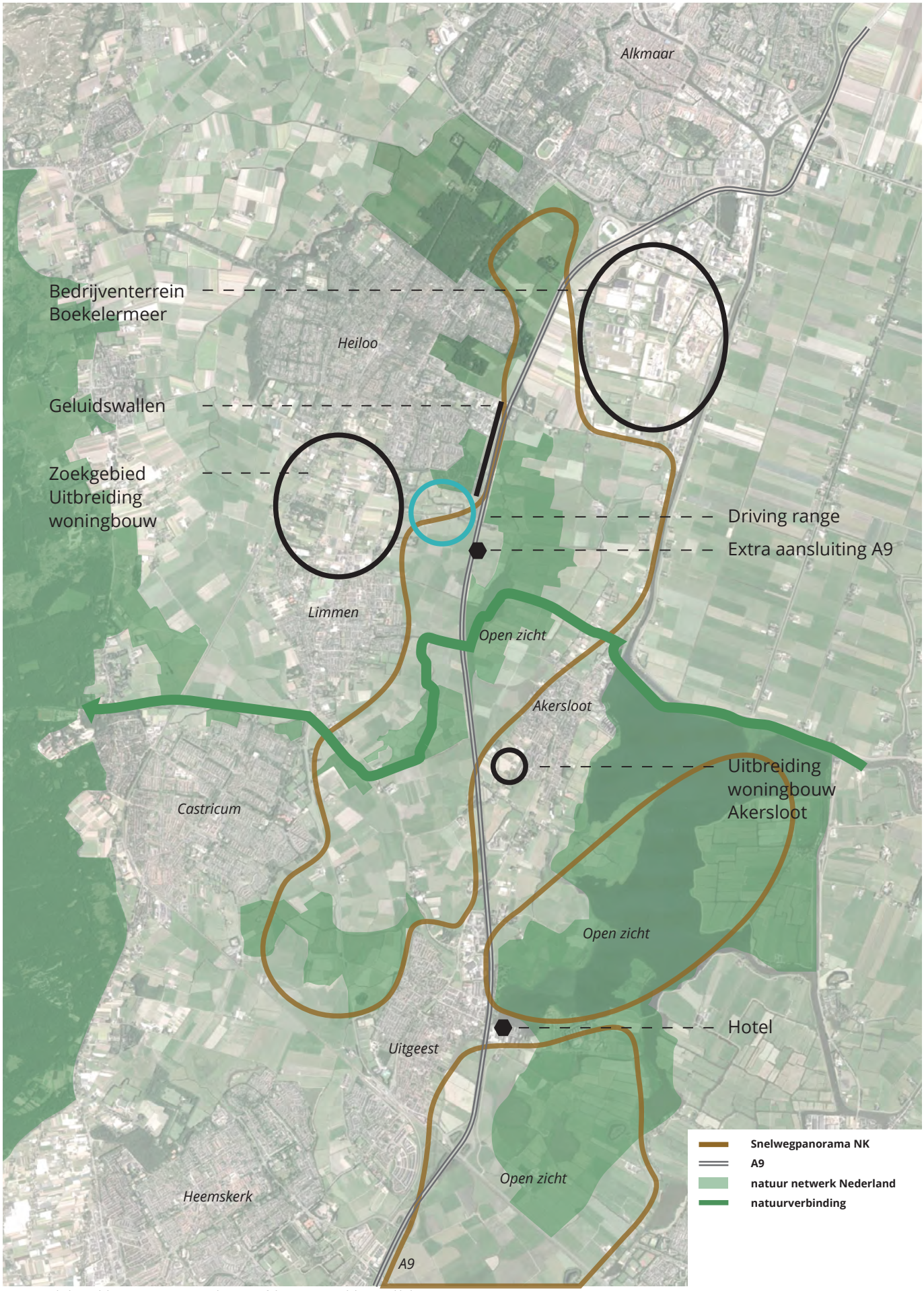
De A9 ligt in het Nationaal Landschap Laag Holland en (voor een deel) in het Nationaal Landschap Stelling van Amsterdam, tussen de stedelijke gebieden Alkmaar-Heiloo en Beverwijk-Uitgeest. De kenmerken van het oorspronkelijke landschap van de oude duinen met strandwallen en –vlaktes op de overgang naar het polder- en droogmakerijenlandschap, oostelijk van de A9 zijn vanaf de snelweg ervaarbaar. Vanaf de snelweg is er zicht op open veenweiden met oude kreken in de strandvlakte en op kernen op de strandwallen, vanaf één zijde van de snelweg A9 tegenover Heemskerk/ Uitgeest en tussen Uitgeest en Heiloo vanaf beide zijden van de A9.

In de open ruimte van Noord-Kennemerland zijn ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot ruimtedruk en beïnvloeding van de beleving van het landschap vanaf de snelweg. In de afbeelding hiernaast zijn de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen (objecten/ zoekzones) aangegeven.

1. Uitbreiding woningbouw Heiloo en Limmen met extra ontsluiting.
In het gebied tussen Limmen en Heiloo wordt een woonlandschap gerealiseerd, met bijbehorende investeringen in groen en recreatie in het omringende landelijke gebied en in de ontsluiting van het gebied. Voorwaarde voor het realiseren van een deel van de woningbouw is een extra ontsluiting vanaf de A9 naar het woongebied. In 2010 zal het ministerie van V&W een definitief besluit nemen over de aansluiting, die eveneens in het panorama komt te liggen.

2. Geluidswallen
Aan de westzijden van de A9 ten zuiden van de Kanaalweg is al een geluidswal aangelegd.

3. Het in de nabijheid van het panorama gelegen bedrijventerrein Boekelermeer wordt nu ontwikkeld en kan van invloed zijn op de beleving van het panorama. Dit terrein ligt voor het overgrote deel in de gemeente Alkmaar; een bescheiden gedeelte wordt op het grondgebied van de gemeente Heiloo gerealiseerd. Naarmate de realisatie in zuidelijke richting vordert, zal steeds meer van het bedrijventerrein vanaf de A9 zichtbaar zijn.



Kaart: Landschappelijke open ruimtes ervaarbaar vanaf de A9 en ruimtelijke ontwikkelingen

3.2.3 Klaverbladen en afslagen A9

Ter hoogte van Castricum en heemskerk zijn er twee halve klaverbladen aan de A9. Opvallend is dat in de oksels van beide klaverbladen een dubbele bomenrij is geplaatst.

De bestaande klaverbladen aan de A9 bevatten dezelfde ontwerpuitgangspunten. Deze klaverbladen liggen zicht bij elkaar, maar op grote afstand van de nieuwe afslag bij Heiloo.

De kruisingen worden allen aangeplant met blokvormige bospartijen. Hierdoor zijn het markante momenten op de route door een overwegend open landschap.

De afslag bij Alkmaar is een historisch eindpunt van de A9. Het stadion is een markant gebouw bij deze afslag. Overigens is hier geen klaverblad toegepast.

Beeldkwaliteit.
Het halve klaverblad mag afwijken van de vormentaal van de reeds bestaande klaverbladen. Bij Heiloo heeft het de voorkeur om de oksels niet met bomen te beplanten.

Afslag Alkmaar

Klaverblad Castricum

Afslag Akersloot

Klaverblad Heemskerk

Afslag Alkmaar Stadion
Ommering
Nijenburgerweg
Heilooerweg
Viaduct Lagelaan
Startingerweg
Afslag Akersloot
Geesterweg
Onderdoorgang Sluisbuurt
Klaverblad Castricum
N8 Provinciale weg
Klaverblad Heemskerk
legenda
Ondersteuning
Brugdek
afslag of klaverblad

3.2.4 Familie van kunstwerken

De huidige reeks kunstwerken aan de A9 zijn in het begin van de jaren 70 gerealiseerd. Het zijn herkenbare elementen die een onderlinge overeenkomsten tonen in de ondersteuningen en de prefab brugdekken.
De breedte van het wegdek en de lengte van de overspanning bepalen de hoeveelheid, dikte en de positie van de kolommen.

A9 | STEUNPUNTEN

Kooibrug A9 (1 kolom)

Heilooerweg A9 (3 kolommen)

Geesterweg A9 (3 kolommen)

Startingerweg A9 (1 kolom)

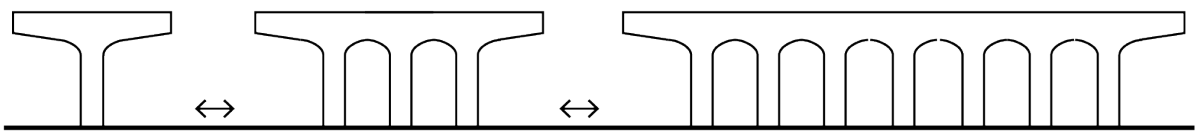
A9 Kunstwerk > Onderdoorgang Sluisbuurt

A9 Kunstwerk > Uitgeest Provinciale weg

1 Kolom
- A9 Kooibrug
- A9 Startingerweg

3 Kolommen
- A9 Heiloerweg
- A9 Geesterweg

Meerdere Kolommen
- A9 Kruising Provinciale weg
- A9 Onderdoorgang Sluisbuurt



Voor de brugdekken in de directe omgeving van het nieuw te realiseren kunstwerk bij de kruising van de Kooibrug zijn de volgende punten opvallend. In de jaren zeventig bestaat het uit een stapeling van elementen die rechthoekig vormgegeven zijn. De bruggen die recenter zijn gerealiseerd (na het jaar 2000) zijn ronder van karakter en integreren meerdere elementen. Waardoor het dynamischer oogt en het goed past bij een snelweglandschap.

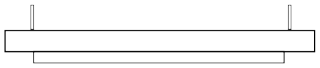
A9 | BRUGDEKKEN OMGEVING

A9 Heilooerweg

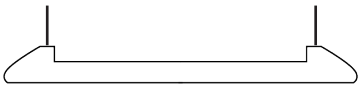
A9 Afslag Alkmaar Ommering

A9 Nijenburgerweg

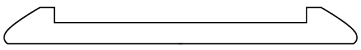
PRINCIPES



Prefab brugdek, stapeling van elementen



In het werk gestort met afzonderlijke railing



Integraal brugdek. Geen afzonderlijke elementen.

3.2.3 Beleving vanaf de snelweg

De A9 doorkruist een aantal typische nationale landschappen en vergezichten. Vanaf Akersloot tot aan het eerste viaduct bij Heiloo ervaar de je weidsheid van de strandvlakte aan beide kanten van de weg. Markante gebouwde elementen zijn het dak van de Willibrorduskapel en het AZ-stadion. Aan de oostkant kun je vanuit de auto op veel plekken meer dan een kilometer ver kijken en is op afstand de rafelige rand van groen en bebouwing ervaarbaar die de overgang van de strandwal naar strandvlakte markeert.
Voorbij de Kooibrug verandert de landschappelijke ervaring. Beide zijden van de weg zijn weliswaar groen, maar aan de westzijde markeert de grondwal de grens van stedelijk gebied. Aan de westzijde zijn fragmenten van het Die te herkennen vanaf de weg. Voorbij de Kanaalstraat opent het landschap zich weer aan beide kanten met aan de oostkant de karakteristieke bollenvelden.

In het gebied is de overgang van hogere zanderige strandwal naar de venige natte strandvlakte ervaarbaar wanneer je vanaf de Kennermerstraatweg over de Lagelaan richting de A9 rijdt. De zanderige akkers met veel verspreid staande bebouwing, singelbeplanting, bomenlanen en haagstructuren neemt af richting de Oosterzijweg. Deze dwarsweg markeert de overgang tussen de twee landschapstypen.
De Lagelaan wordt begeleid door brede sloten en er is weinig tot geen opgaande beplanting. Het landschap opent zich langzaam.

Locatieaanduiding beelden

Beeld vanaf de A9

1. A9 t.h.v. Akersloot

2. A9 t.h.v. Limmen

3. A9 t.h.v. viaduct Lagelaan

4. A9 t.h.v. Heiloo

Beeld vanaf de lokale wegen

5. Kanaalweg

6. Lagelaan bij Kennemerstraatweg

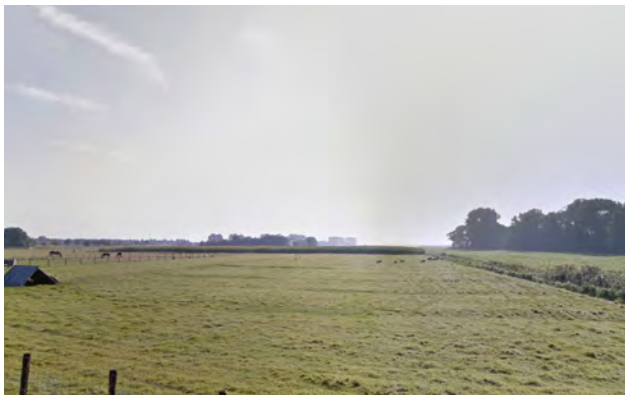
7. Kennemerstraatweg

8. Oosterzijweg

Beeld vanuit de omgeving

9. Beslotenheid op de strandwal

10. Vanaf de overgang gekeken naar de strandwal



11. Vanaf de overgang gekeken naar de strandvlakte

12. Openheid van de strandvlakte

4. Visie op beeldkwaliteit

4.1 Uitgangspunten landschap
In de planvorming dient het onderliggende landschap zoveel mogelijk intact te worden gehouden. Dit houdt in dat de karakteristieke patronen, zoals het onregelmatige slotenpartoon op de strandvlakte en de karakteristieke singelstructuur op de strandwallen behouden en waar mogelijk versterkt worden. De karakteristieke overgang van besloten strandwal naar open strandvlakte dient behouden en versterkt te worden.

Uniek en uniform
De lange lijn van de A9 is uniform in verlichting, bebording, geluidschermen en geleiderails.
Dit draagt bij aan een rustig, continu en herkenbaar wegbeeld. Kunstwerken langs de A9 vormen een herkenbare familie.
De reeks kunstwerken langs de A9 heeft een duidelijke samenhang in vormgeving en materialisatie, maar elk kunstwerk speelt in op het karakter van de plek. De diversiteit wordt beleefd vanuit de kruisende structuren, de uniformiteit vanaf de A9. Accenten binnen de in hoofdlijnen uniforme vormgeving van de A9 kunnen iets vertellen over de lokale situatie.

Landschappelijke overgang is beleefbaar
De afslag bij Heiloo ligt haaks op de landschappelijke structuur van strandwal naar strandvlakte. De overgang van besloten naar open landschap dient in de vormgeving tot uitdrukking te komen.

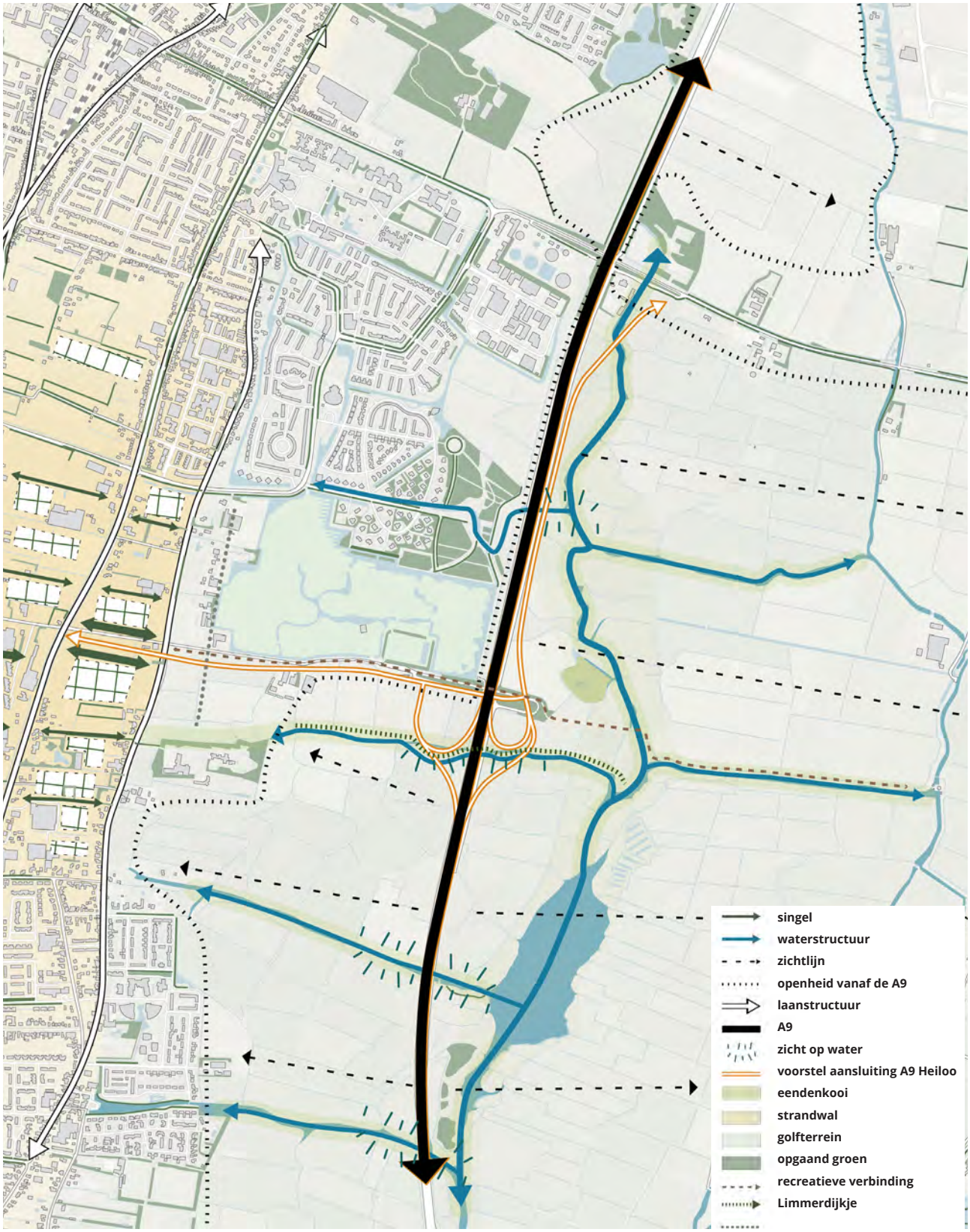
Randvoorwaarden landschap
Hieronder staan de volgende randvoorwaarden voor de inpassing van de nieuwe weg:

- Versterken van het landschappelijke gradiënt van west-oost in de inkleding van de nieuwe Lagelaan. De rotonde bij de kruising met de Oosterzijweg markeert daarbij de overgang;
- Uniek en uniform: De lange lijn van de A9 is uniform. Dit draagt bij aan een rustig, continu en herkenbaar wegbeeld.
- Bestaande sloot- en verkavelingspatronen respecteren, waar mogelijk behouden en versterken ten behoeve van de leesbaarheid van het landschap;
- De nieuwe weg tussen de Oosterzijweg en de Kennemerstraatweg voorzien van verhoogde houtwallen van maximaal 1.50m en onregelmatige solitaire bomen met een inheemse gebiedseigen boomsoort (eiken/iepen/linde/essen) van de 1ste orde die passend zijn op de onderliggende ondergrond.
- De Kennemerstraatweg dient te worden begeleid door een bomenlaan (eiken, iepen, linde, essen) aan beide zijden van de weg met een haag.
- Inrichting van de rotondes passen in de landschappelijke schaal van de omgeving;
- Realisering van natuurvriendelijke en groene oevers conform bestaande uitstraling van karakteristieke sloten in het plangebied.
- Het materiaalgebruik voor de weg en andere elementen sluit aan op het materiaalgebruik van de bestaande wegen
- De wegelementen als verlichting, geleiderails en portalen dienen in samenhang en consistent te worden ontworpen.
- De wegelementen en het wegprofiel zijn terughoudend en eenduidig, waardoor het landschap maximaal tot uitdrukking komt.
- Het klaverblad dient volgens de visie voor snelwegafslagen van Rijkswaterstaat te worden vormgegeven.

Door de lijnverlichting in de middenberm blijven de buitenbermen obstakelvrij.

Door de smalle obstakelvrije buitenbermen ligt de bermsloot dicht tegen de weg aan. Dit versterkt het beeld van het waterrijke landschap.

De ligging op het maaiveld en het open dwarsprofiel versterken de belevingswaarde van het omliggende open landschap.


singel
waterstructuur
zichtlijn
openheid vanaf de A9
laanstructuur
A9
zicht op water
voorstel aansluiting A9 Heiloo
eendenkooi
strandwal
golfterrein
opgaand groen
recreatieve verbinding
Limmerdijkje

4.2 Uitgangspunten Kunstwerken

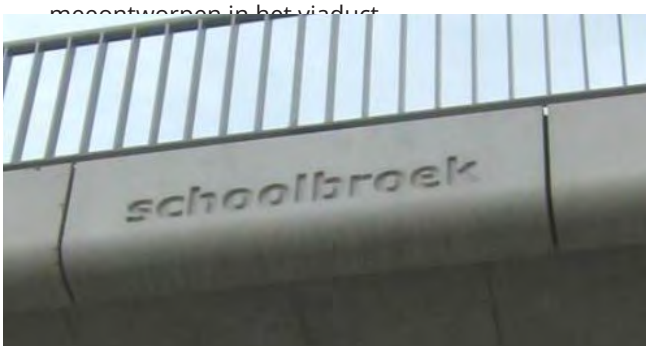
Familie van kunstwerken met accent
Het viaduct is uniek, maar doet wel mee in de familie van bestaande kunstwerken. Neem voor de vormentaal van de ondersetuning de bestaande kolommen als zoekrichting. Het kunstwerk moet door middel van accenten iets vertellen over de specifieke situatie. (afslag naar de Nieuwe Strandwal)

Maximale openheid
In de kunstwerken en de aankleding wordt gestreefd naar maximale openheid. Dit zorgt voor goede oriëntatie, sociale veiligheid en verkeersveiligheid bij tegemoetkomend verkeer. Transparantie wordt bereikt door terugliggende tunnelwanden (waar mogelijk), flauwe taluds (in plaats van keerwanden in de aanloop naar de tunnels) en lange zichtlijnen door de tunnels.

Samenhangend palet materialen en kleuren
Er wordt gewerkt met een beperkt en samenhangend palet van materialen als beton, staal en glas en de toepassing. Dit alles met een sobere kleurstelling van grijstinten.

Randvoorwaarden kunstwerken
Hieronder staan de volgende randvoorwaarden voor de inpassing van de nieuwe weg:

- Kunstwerken zijn uniek, maar vormen een herkenbare familie.
- Tussen de portalen en kunstwerken dient een minimale afstand van 300 meter te zijn.
- De vormgeving van de kunstwerken dienen in samenhang met de overige bestaande kunstwerken aan de A9 te worden vormgegeven. Met een bescheiden accent kan het kunstwerk herkenbaar worden gemaakt in relatie tot het te ontsluiten gebied.
- De aansluitingen van de kunstwerken op de ondergrond vormen een rustige, mooie overgang
- Waar ruimte is opent het landschap zich middels natuurlijke taluds richting het landscha
- Viaducten dienen op uniforme wijze van een naamgeving (naam van het object, naam ‘Rijkswaterstaat’ en het jaar van voltooiing te worden voorzien. De naamgeving dient geintegreerd te worden in de nieuwe brugdekrandafwerking. Het is niet toegestaan om losse letters of naamborden op het kunstwerk te ‘plakken’.
- In materiaalgebruik en vorm wordt er gekozen voor terughoudendheid. Materialen en vormen sluiten aan op de landschappelijke context.
- Keerwanden of hellingen onder landhoofden hebben een robuuste en sobere uitstraling. Met gebruik van elementverharding in een bepaald herkenbaar patroon dat past binnen de landschappelijke context.
- Matrixborden worden, indien nodig, meeontworpen in het viaduct



Referentie naamgeving in randelement

Voorbeelden wandafwerking van prefab betonelementen

Referentie: Integraal brugdek met elementen van geperforeerd aluminium

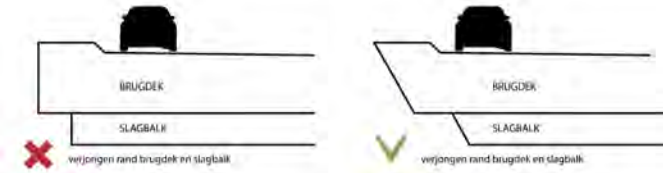
Rererentie: Combinatie van prefab liggers met randelementen

Matrix borden combineren met kunstwerken

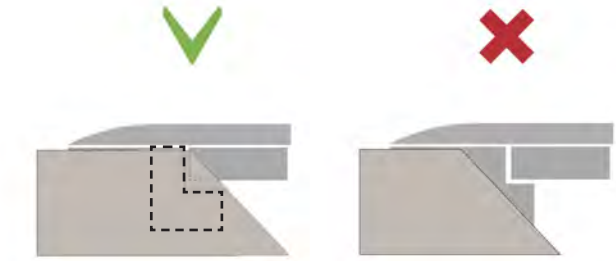
Voorbeeld met afstandhouders

Voorbeeld met flexibel frame

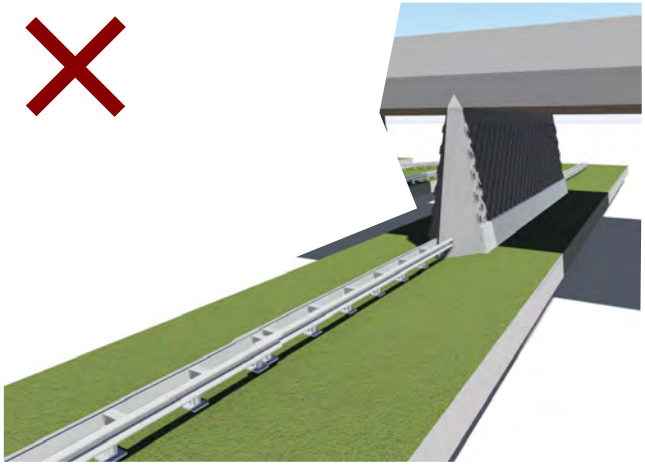
Integreren in het kunstwerk



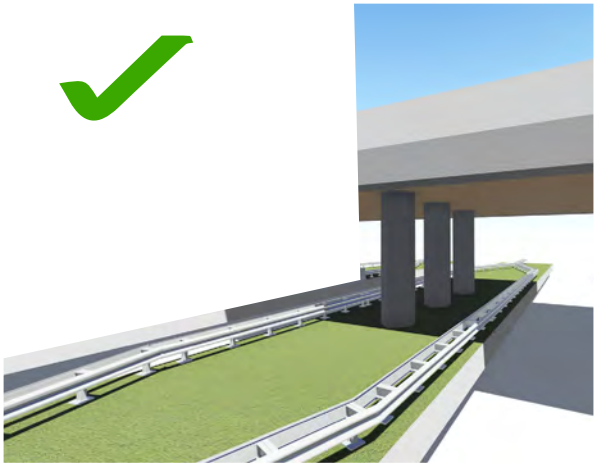
Zowel de rand van het brugdek als de slagbalk verjongen



Brugoplegging: verwerken in het landhoofd. Wel ruimte reserveren voor stellen stempels



Geen overgang van geleiderail naar barrier



Geleiderails laten uitwijken onder het viaduct

Voorbeeld van Beton elementverharding op landhoofd.

Op natuurlijke wijze aansluiten van het talud aan het brugdek.

5. Uitwerking beeldkwaliteit

5.1 Uitwerkingsgebieden
In de toekomstige situatie heeft Heiloo een aansluiting vanaf de N203 op de A9 ter hoogte van de huidige Lageweg. Er komt een nieuwe aansluiting parallel aan de Lageweg richting een half klaverblad ten zuidoosten van de huidige golfbaan. Dit klaverblad wordt tevens ontsloten middels een parallel aan de A9 gelegen N-weg op de Kanaalweg.

In het beeldkwaliteitsplan maken we onderscheid tussen een aantal deelgebieden op het nieuwe tracé. In dit hoofdstuk worden de gebieden inclusief kunstwerken apart behandeld

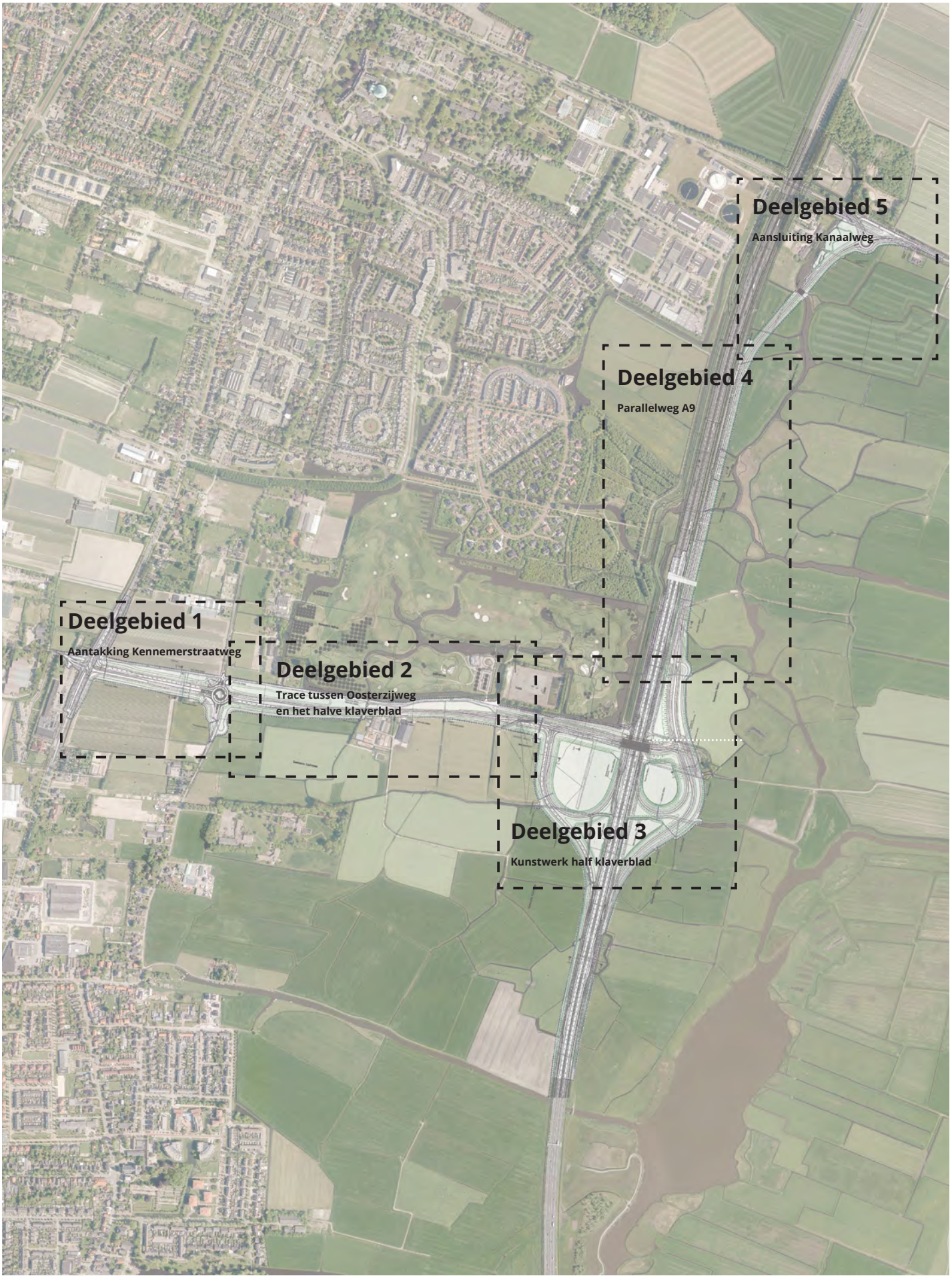
Deelgebied 1
Dit is grofweg de aansluiting van de nieuwe dubbele rijbaan aan de N203 en de Oosterzijweg. Beide wegen zijn historische landroutes. De Oosterzijweg vormt de overgang van strandwal naar strandvlakte.
De turborotonde bij de Oosterzijweg apart toegelicht. Ook is er aandacht voor de historische boerderij aan de Oosterzijweg.

Deelgebied 2
Dit is het tracé tussen de Oosterzijweg en het halve klaverblad. Dit tracé kruist een moderne boerderij ter hoogte van de entree van het golfterrein. ook zijn er plannen voor de uitbreiding van het golfterrein aan de zuidzijde van de weg.

Deelgebied 3
Hier wordt de inpassing van het klaverblad met het nieuwe kunstwerk over de A9 behandeld. Tevens kruist de Limmertocht hier het klaverblad.

Deelgebied 4
Nieuwe Parallelweg aan de A9 richting de Kanaalweg.

Deelgebied 5
Aansluiting van de Parallelweg aan de Kanaalweg. Hier is extra aandacht voor de rotonde en voor het kunstwerk over de Moersloot. Tevens is hier een bijzonder leefgebied voor de woelmuis en voor de vleermuizen.



Aanduiding deelgebieden

5.2 Deelgebied 1: aantakking Kennemerstraatweg

Toelichting ontwerp

Parallel aan de huidige Lagelaan, tussen de Kennemerstraatweg en de Oosterzijweg, komen twee dubbele rijbanen met een brede middenberm. De nieuwe Lagelaan sluit aan op de Kennemerstraatweg met een kruispunt met stoplichten. Ook de Kapellaan krijgt een nieuwe aansluiting op de Kennemerstraatweg. De parkeerplaats van het Fletcher Hotel zal hiervoor deels verplaast worden.
De nieuwe Lagelaan sluit aan op de Oosterzijweg met een turborotonde met een dubbele rijweg. Ten westen van de rotonde komt een fietsverbinding. Ten zuiden van de rotonde wordt op een nieuwe ventweg naar de boerderij aangesloten op de Oosterzijweg.
De monumentale boerderij wordt omwille van de nieuwe Lagelaan gesloopt.

Landschapsvisie deelgebied 1

Randvoorwaarden beeldkwaliteit landschap
De nieuwe Lagelaan wordt aan weerszijden begeleidt door aan te leggen houtwallen met inheemse bomen en struiken. De houtwal wordt geaccentueerd door voor de wal een brede greppel aan te leggen. Tevens zorgt de greppel voor ontwatering. De houtwallen zijn een verwijzing naar de historische houtwallen die de akkers begeleiden. Naast de historische verwijzing hebben de houtwallen het praktisch nut om geluid van de weg op de omgeving te verminderen.

De middenberm wordt beplant met inheemse boomsoorten als eiken, linden en esdoorn. De bomen worden verspreidt over de middenberm geplant. Hierdoor ontstaat er een contrast tussen de nieuwe Lagelaan en de historische Kennemerstraatweg en Oostzijweg, die met een bomenlaan worden beplant.

De Kennemerstraatweg heeft met name tussen Heiloo en Limmen een ‘sleets’ karakter. Deze weg krijgt aan weerszijden van de weg een bomenlaan van platanen met een brede esdoornhaag. Dit profiel is gelijk aan het wegprofiel in Heiloo. De Oosterzijweg wordt alleen aan de westzijde van de weg beplant met een bomenlaan van essen. Hierdoor ontstaat er een open zicht op de strandvlakte.

algemene uitgangspunten:
- laanbomen gemengde, inheemse boomsoorten;
- bermen: bloemrijk grasland;
- greppels en waterpartijen: bij voorkeur flauwe taluds met natuurvriendelijke oevers

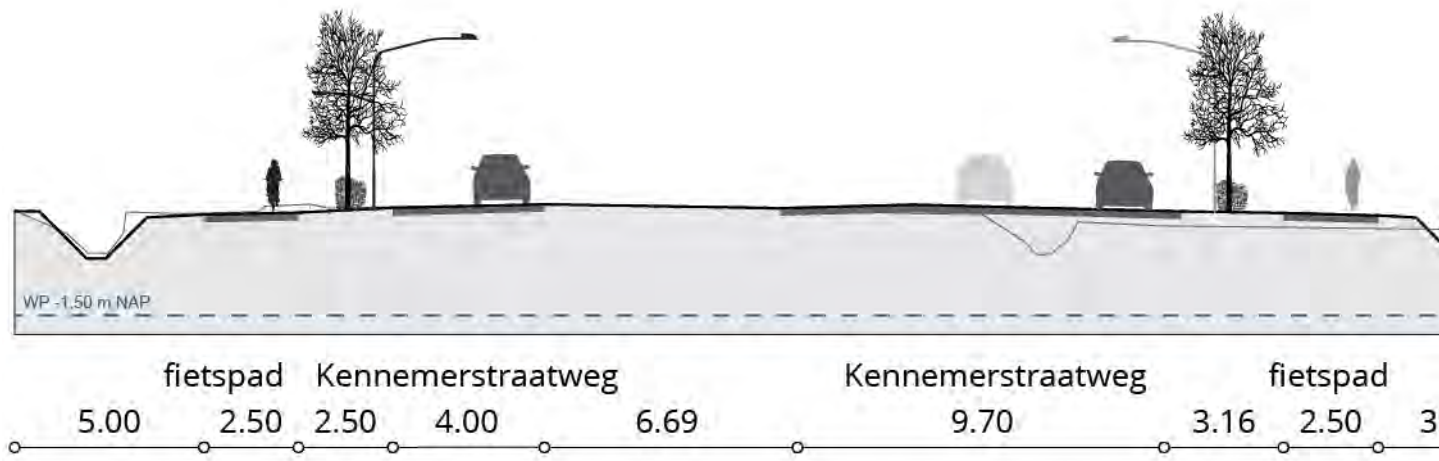
Turborotonde
De turborotonden markeert de overgang van ‘besloten’ strandwal naar ‘open’ strandvlakte. Het is ook de entree van het dorp. Het contrast tussen de landschappen komt hier tot uiting door de houtwallen mee te laten buigen tot aan de Oosterzijweg. Ten oosten van de rotonde wordt het open landschap met grote watervlakken en grasvlakte geïntroduceerd. In een zone van 100 meter parallel aan de Oosterzijweg zal geen opgaande beplanting komen. Op de rotonde wordt in ongelijk verband een aantal bomen van formaat aangeplant.

uitgangspunten rotonde:
- flauwe terp met hoogstammige, hooggekroonde boompartij (hiervoor een paar oude bomen herplanten

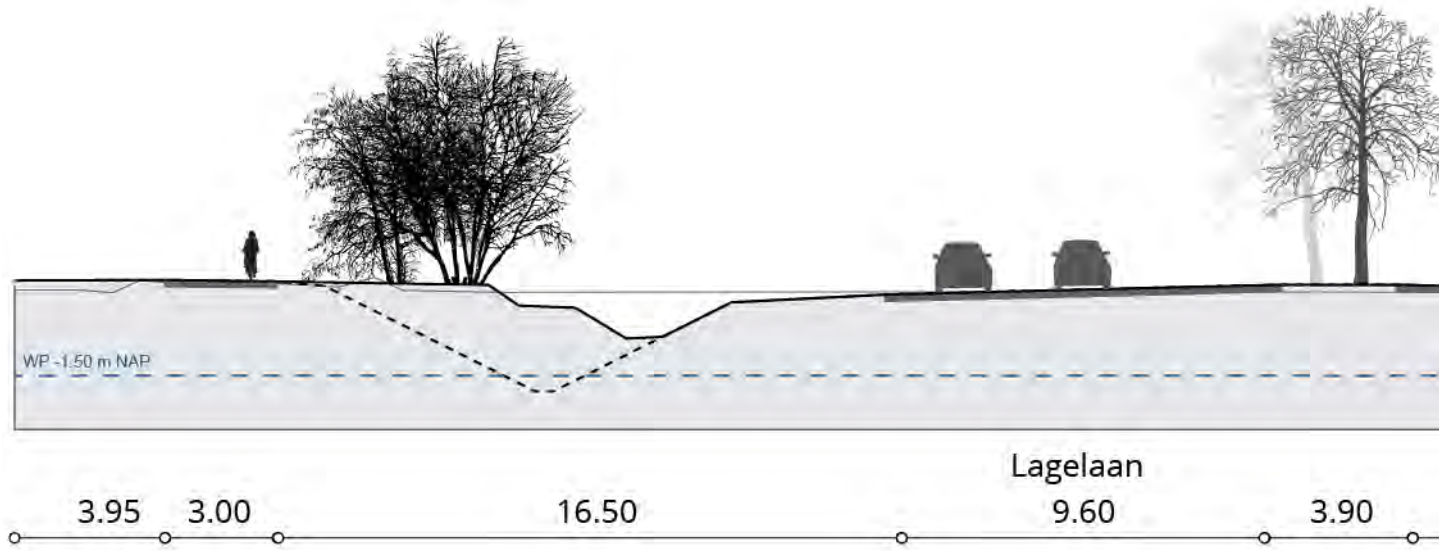
Wenselijk beeld: flauwe terp met hoogstammige, hoogopgekroonde boompartij (hiervoor een paar oude bomen herplanten)

Niet wenselijk beeld: rotondes met dichte opgaande of drukke beplanting.

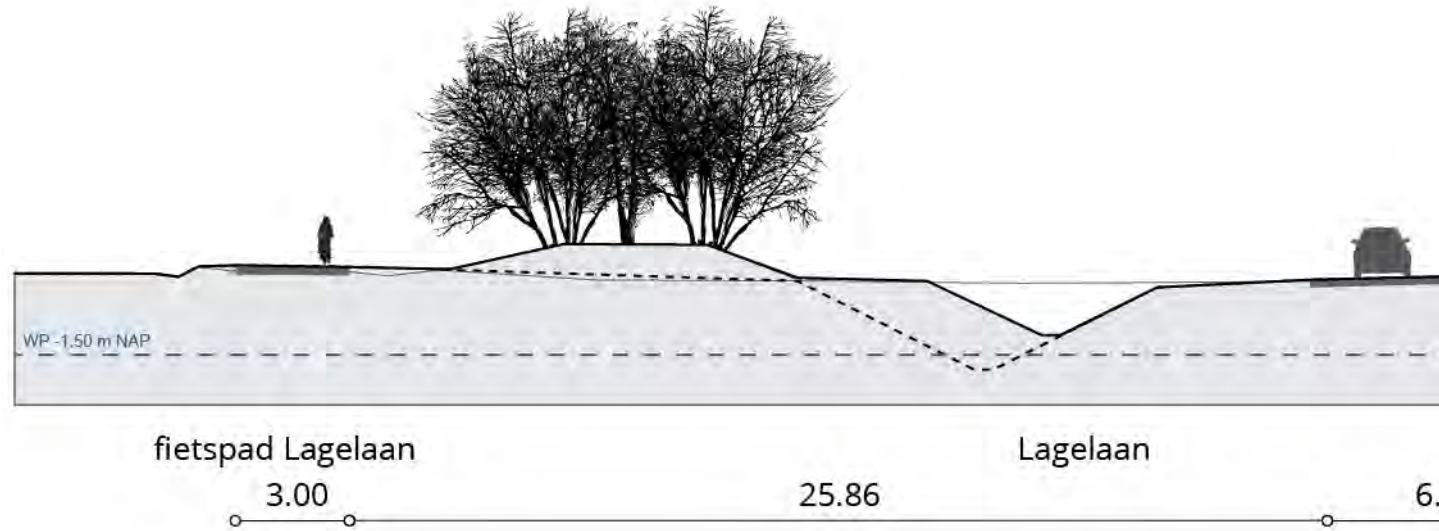
Niet wenselijk beeld: rotondes met dichte opgaande of drukke beplanting.



Profiel A-A

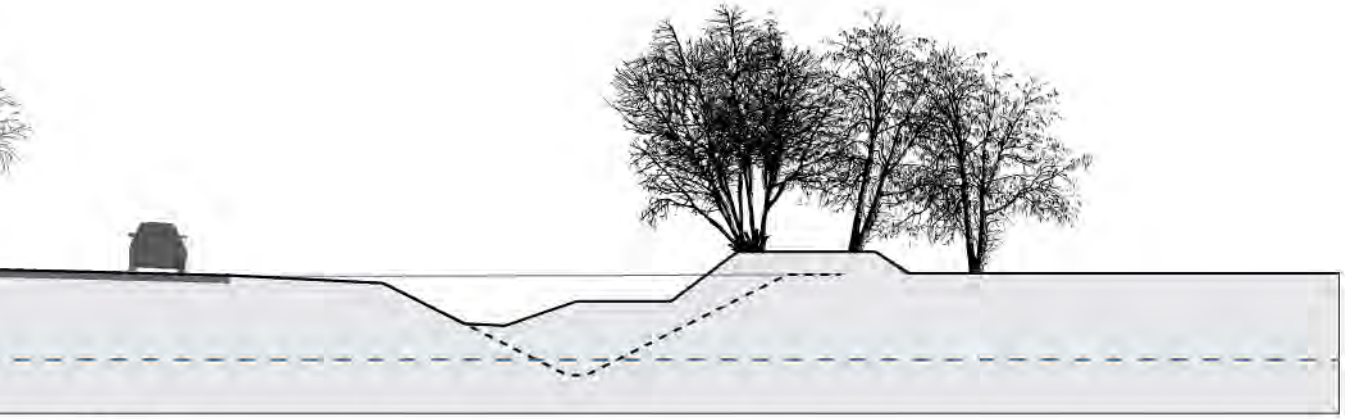


Profiel B-B



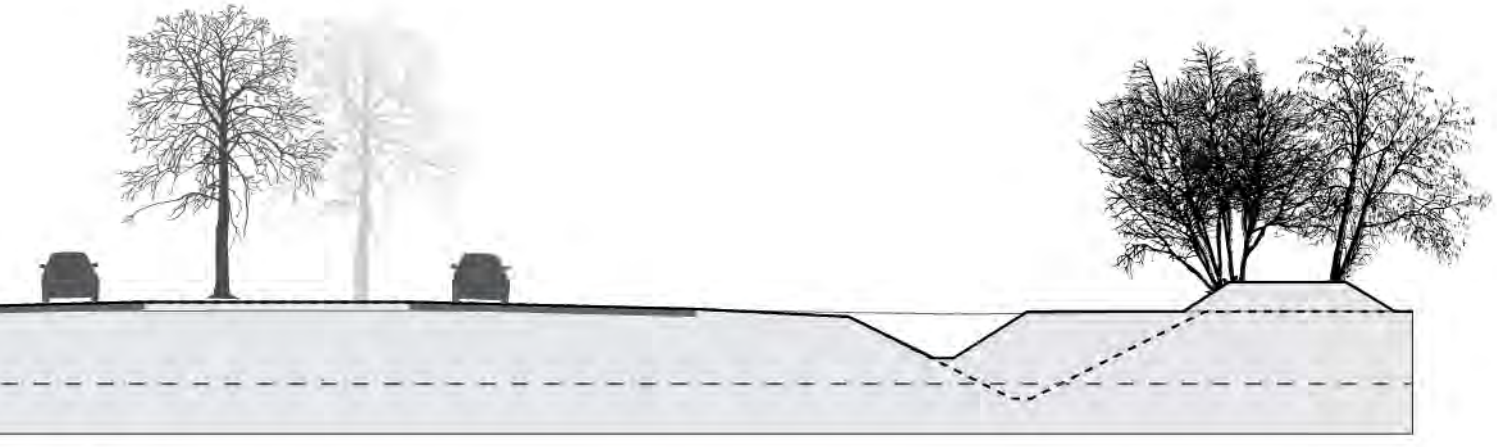
Profiel C-C

.89



Lagelaan

6.35 15.19



Lagelaan

35 6.65 13.91

5.3 Deelgebied 2: Trace tussen Oosterzijweg en het halve klaverblad

Toelichting ontwerp

De nieuwe Lagelaan sluit aan op de turborotonde met twee dubbele rijwegen. Het profiel is hier soortgelijk aan deelgebied 1, met een brede middenberm. Ter hoogte van de golfbaan smelten de twee richtingen samen tot een dubbele rijweg. De rijbanen scheiden zicht weer van elkaar bij het talud naar het viaduct over de A9.

De nieuwe Lagelaan zal grotendeels over een bestaand erf worden aangelegd. Enkele gebouwen op het erf zullen hiervoor wijken en verplaatst worden. De moderne stal zal op de huidige positie blijven. De boerderij zal met een nieuwe ventweg ten zuiden van de nieuwe Lagelaan worden ontsloten. De ventweg sluit aan op de Oosterzijweg.

Landschapsvisie deelgebied 2

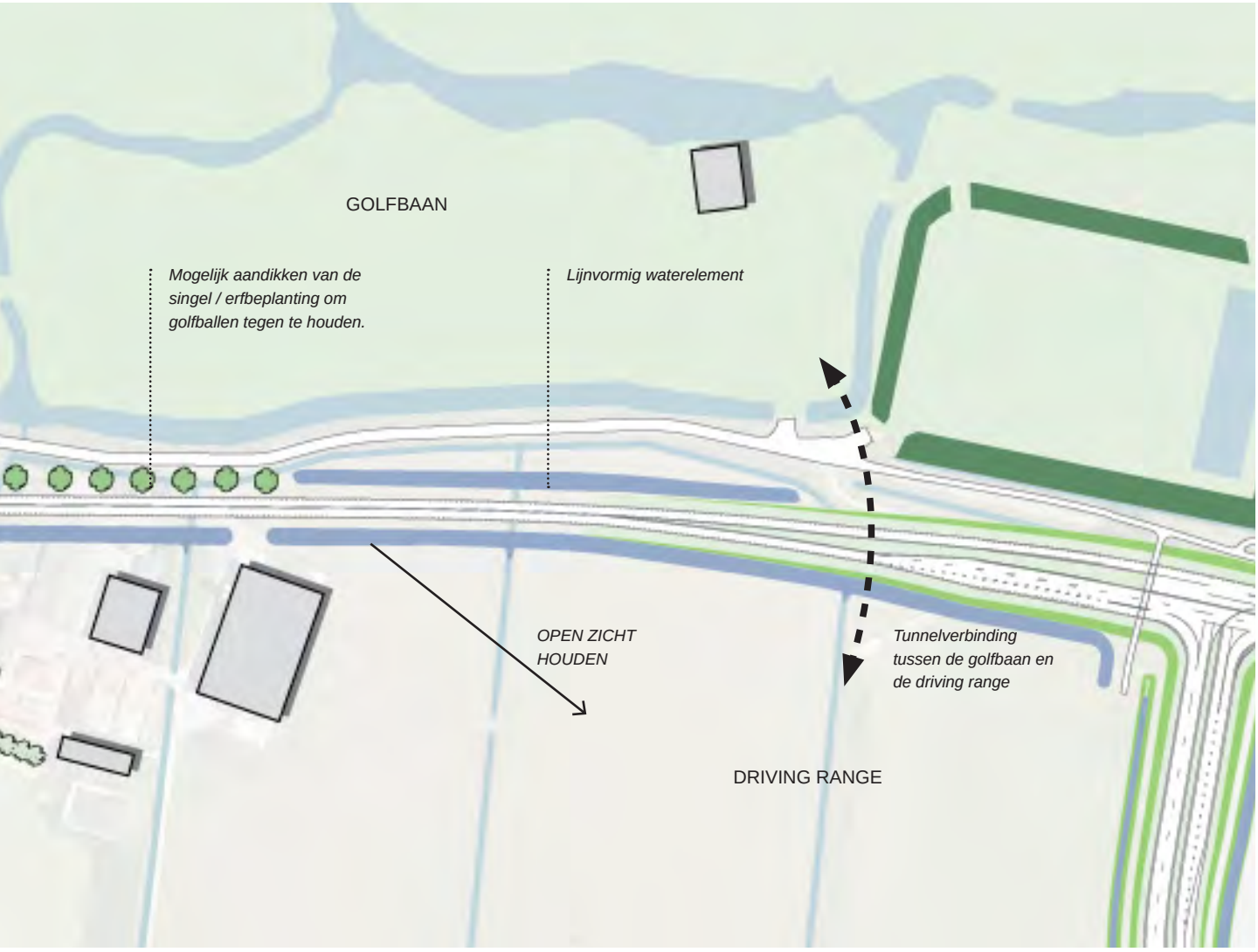
Het golfterrein zal uitbreiden met een driving range ten zuiden van de nieuwe Lagelaan. Hiervoor dient een nieuwe verbinding onder de nieuwe Lagelaan aangelegd te worden.

Randvoorwaarden beeldkwaliteit landschap
De nieuwe Lagelaan ligt hier op de overgang naar de open strandvlakte. Tevens is de nieuwe weg een scherpe grens tussen de stad en het landschap.
De overgang dient gemarkeerd te worden door de verspreid staande bomen te laten uitwaaieren en laten verdwijnen. De boerderij vormt het eindpunt van de beplanting langs de weg. Vanaf de Lagelaan wordt het zicht op het open landschap niet belemmerd.
Aan de zuidzijde komt geen beplanting, afgezien van de erfbeplanting. De driving range is een open vlakte met wellicht wat waterpartijen. De openheid langs de Lagelaan zorgt ervoor dat er een zichtrelatie is tussen de oude en nieuwe golfbaan. Het talud naar het viaduct wordt niet beplant.

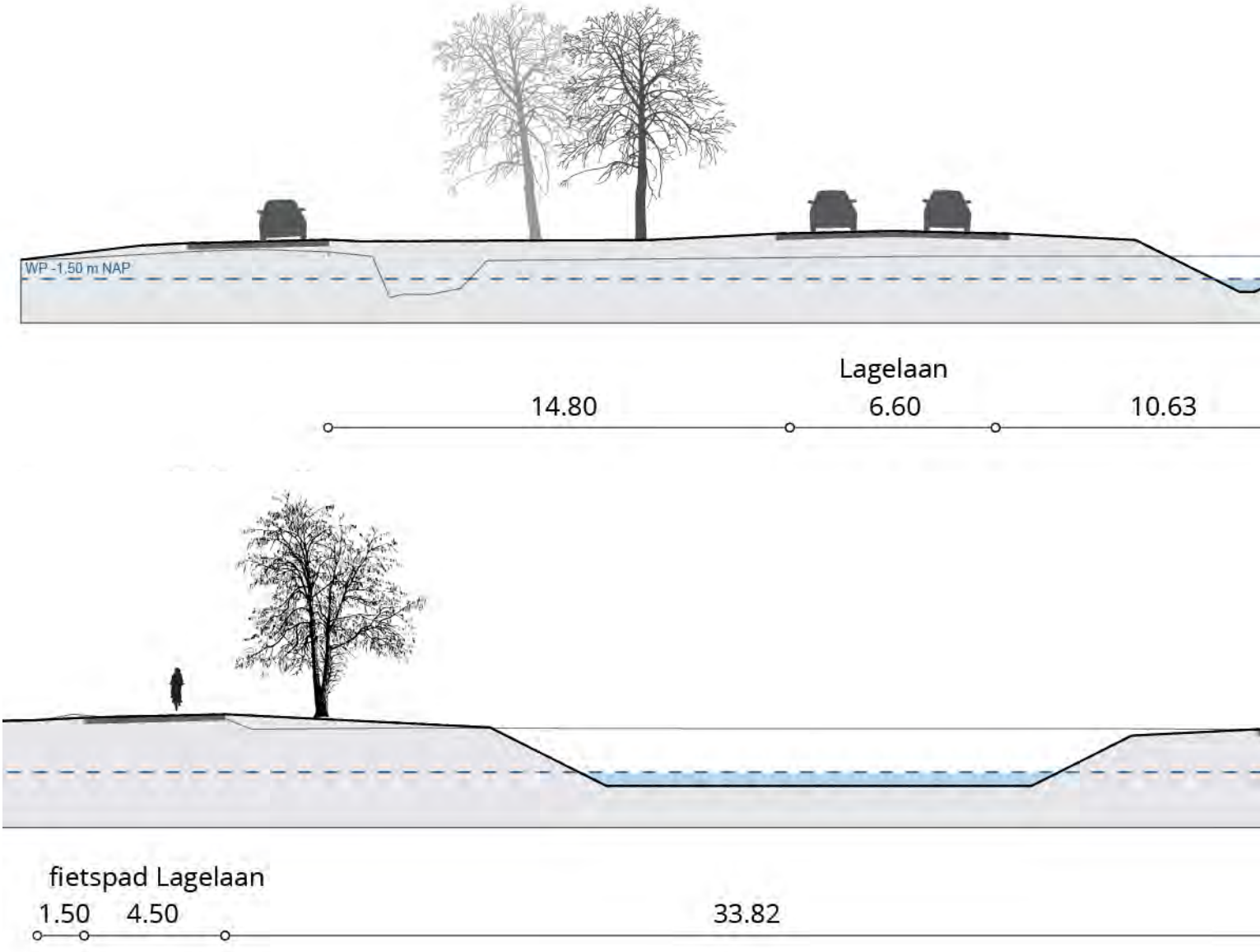
Aan beide zijden van de nieuwe weg worden brede watergangen aangelegd t.b.v waterberging. De waterberging dient mee te doen in historische verkaveling en herkenbaar te zijn als (brede) sloot.

Uitgangspunten:
- Rotonde tot klaverblad: uitwaaierende laanbomen tot en met de boerderiij, daarna geen opgaande beplanting.
- Open zone van ongeveer 100 meter oostelijk van de Lageweg.

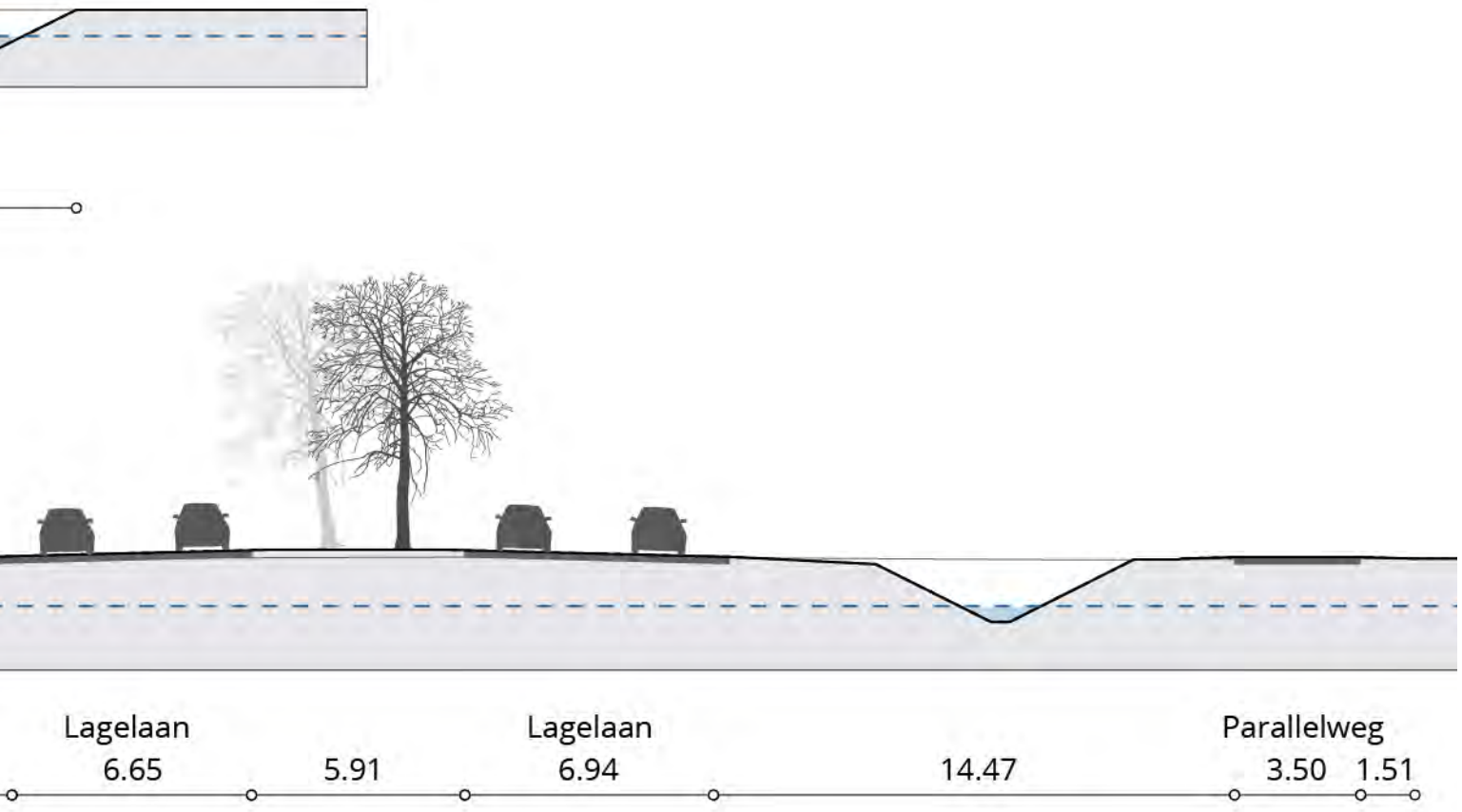
Algemene uitgangspunten:
- bomen gemengd, inheemse boomsoorten;
- bermen: bloemrijk grasland;
- Greppels en waterpartijen: bij voorkeur flauwe taluds met natuurvriendelijke oevers. rechtlijnige waterpartijen.



Wenselijk beeld: open zicht vanaf de Nweg over de open strandvlakte. De referentie hierboven toont de N203 t.h.v. Castricum in de open strandvlakte. In het geval van de nieuwe Lagelaan zal de noordzijde beplant zijn met bomen.



Wenselijk beeld: 'gat door de grond' (Het landschap is dominant t.o.v. het kunstwerk)



5.4 Deelgebied 3: Kunstwerk en het halve klaverblad

Toelichting ontwerp
De aansluiting op de A9 is een half klaverblad met de op en afritten ten zuiden van het viaduct. De afslag ten westen van de A9 is een grote bocht met een aantakking op de nieuwe Lagelaan. Ten oosten van de A9 is er een kleinere bocht met een kruispunt die ook de Parallelweg A9 ten noorden van het klaverblad. De Lageweg en de aansluiting op de Parallelweg A9 ligt op taluds.

De Lagelaan kruist de A9 met een viaduct. Het wegdek wordt gedragen door zeven kolommen die in de middenberm van de A9 geplaatst staan. De overspanning is 68 m lang en 19.6 meter breed. Het viaduct krijgt bij de A9 schuine wanden. Bij een eventuele toekomstige verbreding kan het viaduct rechte wanden krijgen.

Randvoorwaarden beeldkwaliteit landschap
De aanleg van een half klaverblad heeft een grote ruimtelijke impact op het open landschap. Tegelijkertijd is het een kans om het landschap meer te laten spreken voor de toekomstige passanten. De openheid is belangrijk in de planvorming. In tegenstelling tot de huidige inpassing van de Kooibrug, met bomen en struiken, heeft de inrichting van het klaverblad de voorkeur om geen of minimaal beplanting toe te passen.

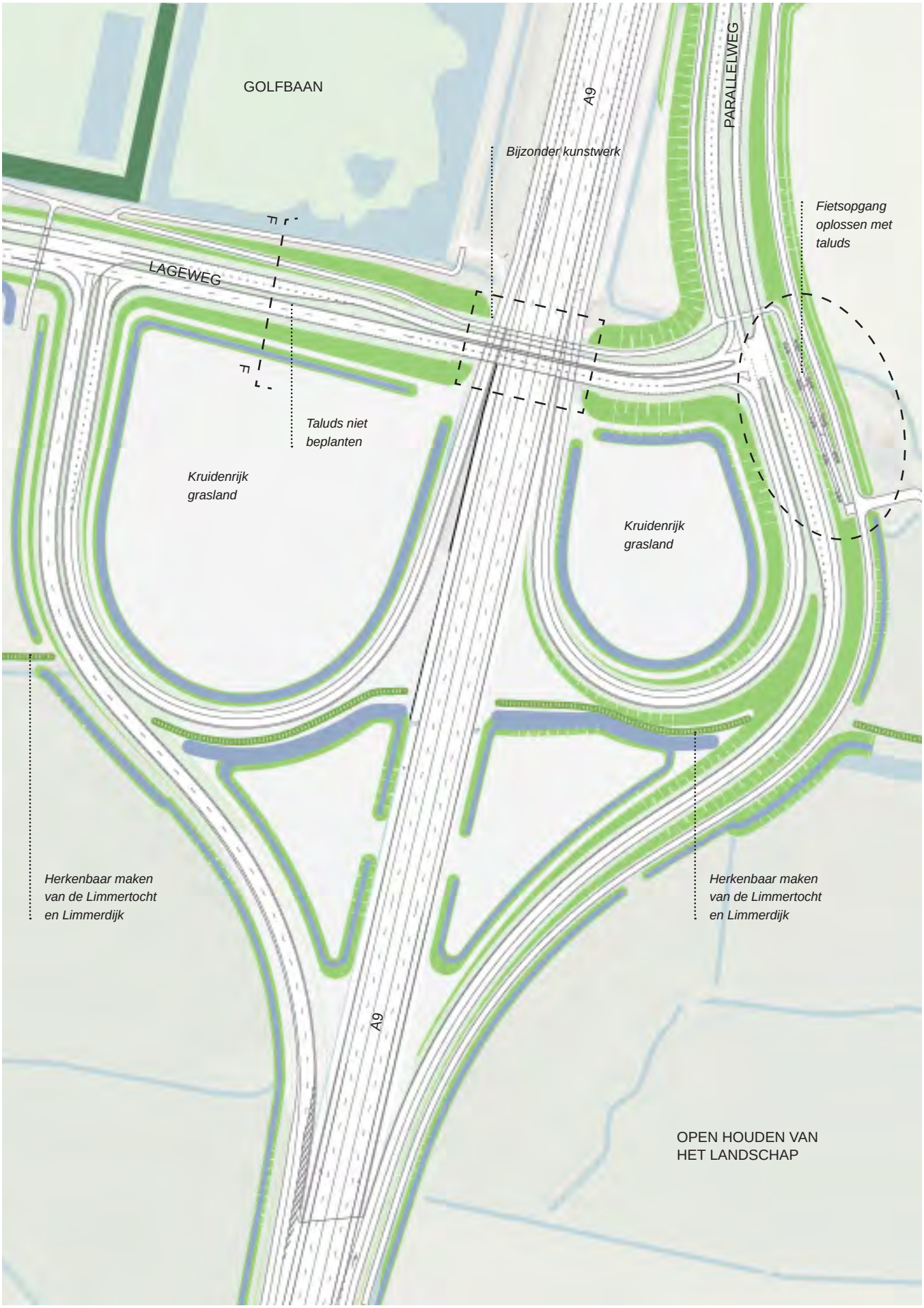
Vanaf de Kooibrug en het kruispunt naar de parallelweg zal de automobilist opgetild zijn boven het landschap. Door de taluds en de taludaansluitingen vloeiend en sober te maken kan het landschap maximaal gaan spreken. Het klaverblad kruist een historisch landschappelijk element: de Limmerdijk en Limmertocht. Deze dijk en watergang dienen zoveel mogelijk als doorgaand element herkenbaar te blijven.

Uitgangspunten:
- Klaverblad: geen beplanting op de taluds en in de oksels.
- bermen en taluds: bloemrijk grasland;
- Greppels en waterpartijen: bij voorkeur flauwe taluds met natuurvriendelijke oevers. rechtlijnige waterpartijen.

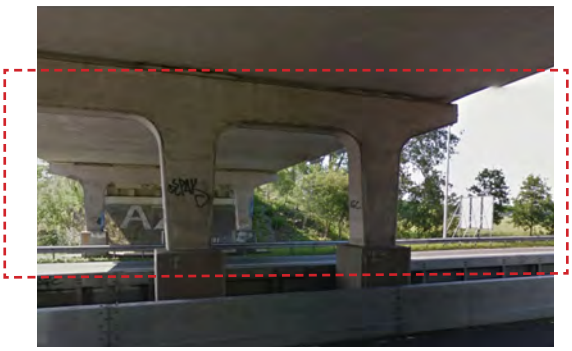
Klaverblad Stranddaarbuiten (Noord-Brabant)

Afrit bij de A4 (Noord-Brabant)

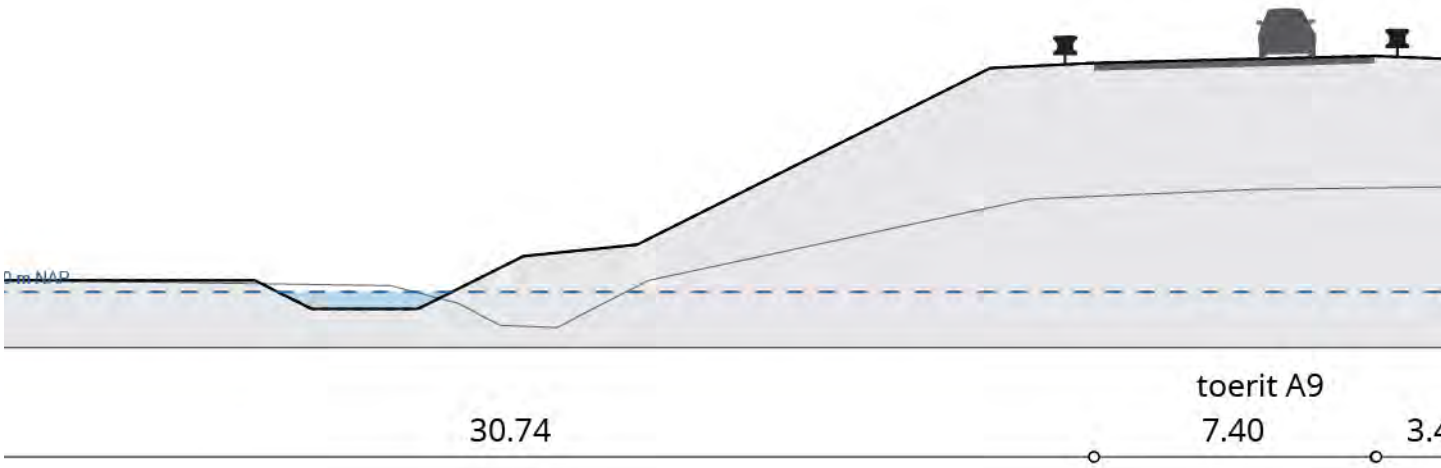
Wenselijk beeld: Geen opgaande beplanting in de oksels van het klaverblad. Wel kan er verruiging van vegetatie plaatsvinden.


GOLFBAAN
A9
PARALLELWEG
Bijzonder kunstwerk
Fietsopgang oplossen met taluds
LAGEWEG
Taluds niet beplanten
Kruidenrijk grasland
Kruidenrijk grasland
Herkenbaar maken van de Limmertocht en Limmerdijk
Herkenbaar maken van de Limmertocht en Limmerdijk
A9
OPEN HOUDEN VAN HET LANDSCHAP

Familie van kunstwerken langs de A9 - brugdek Heilooerbrug

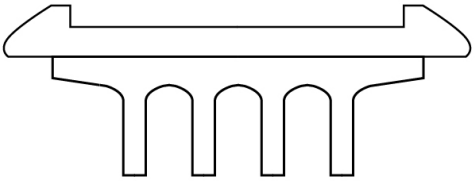


Familie van kunstwerken langs de A9 - de ondersteuning van het viaduct



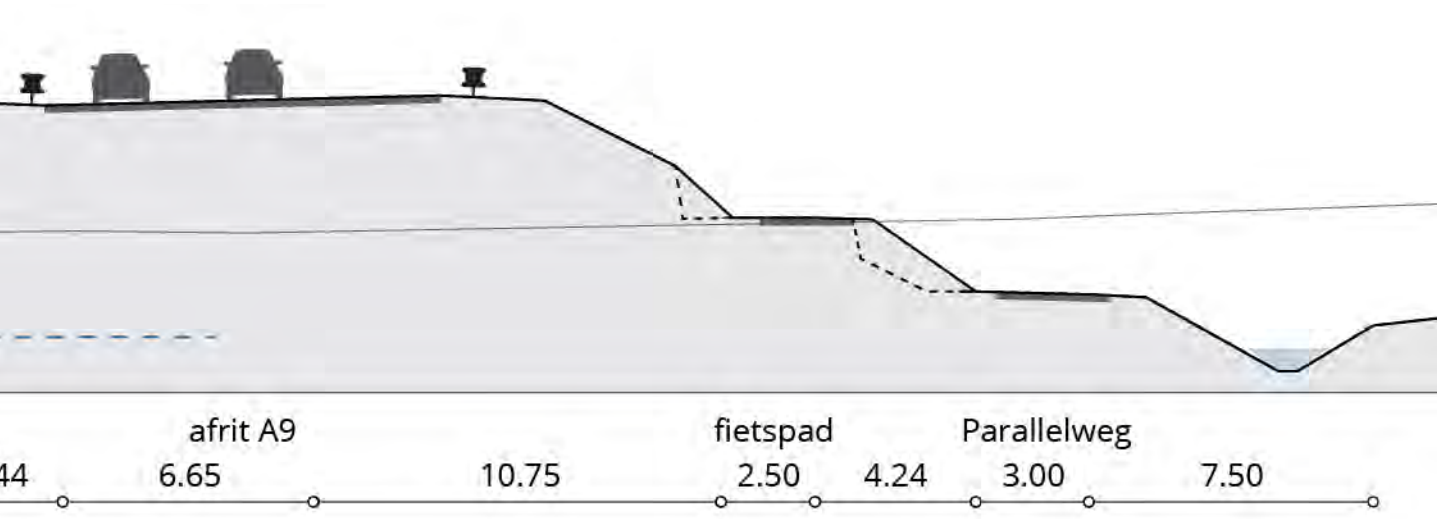
Profiel F-F

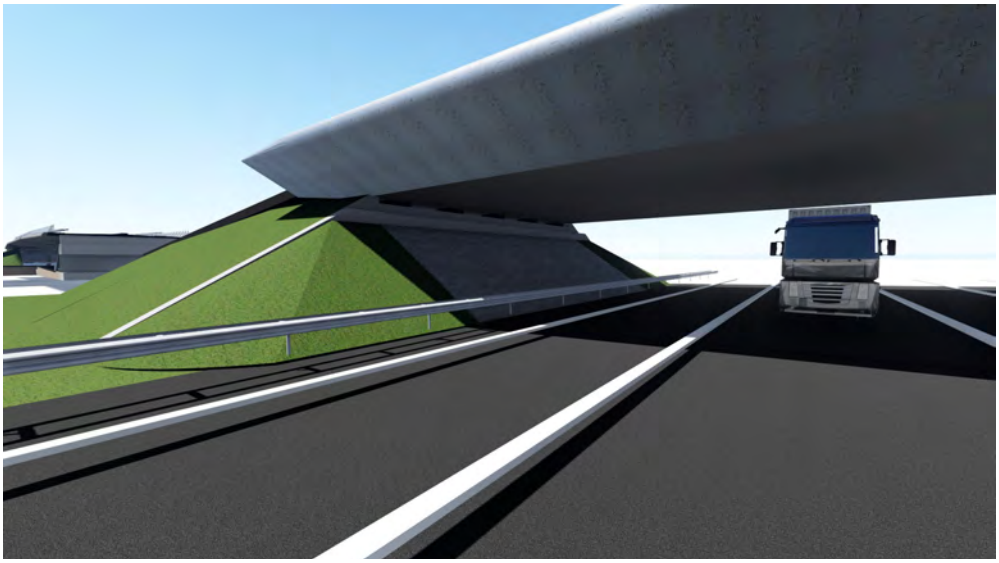
=

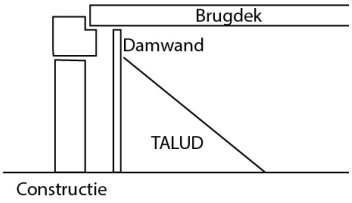


=

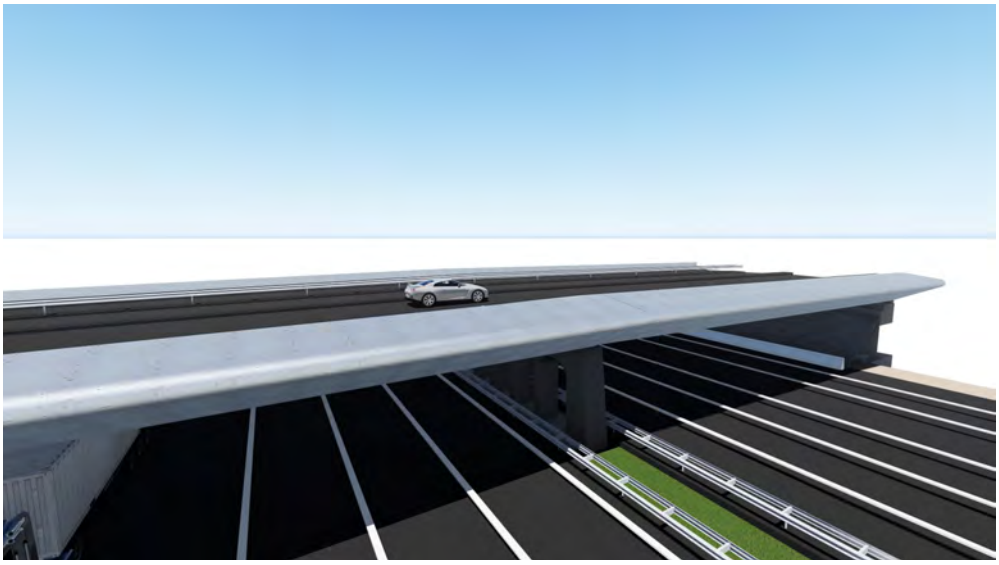
Familie van kunstwerken langs de A9 - brugdek Heilooerbrug en de ondersteuning van het huidige viaduct. Op het brughoofd komt een verwijzing naar 'De Nieuwe Strandwal'.

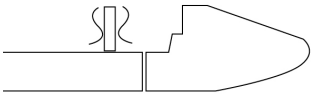




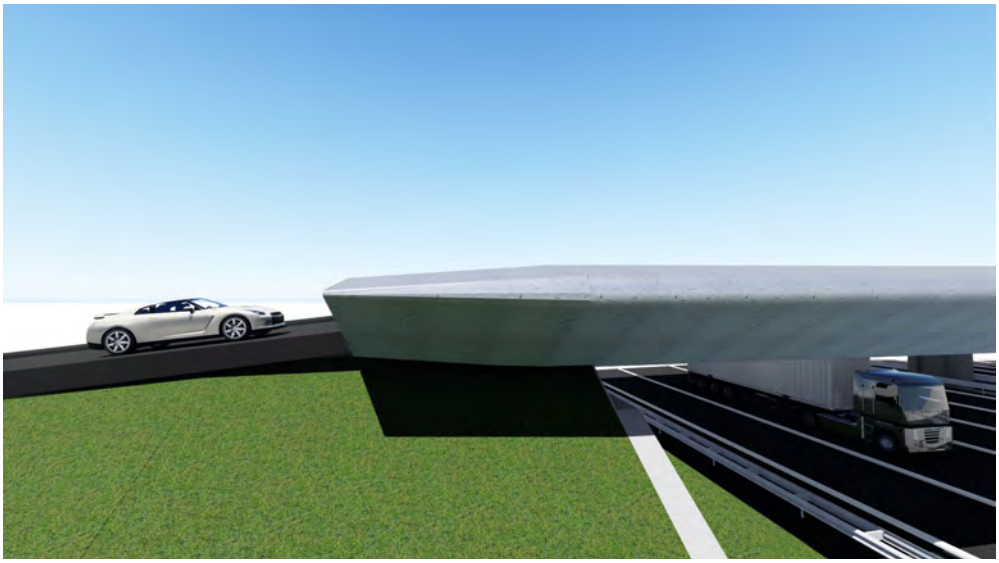


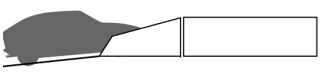
Talud met geintegreerde damwanden. ter voorbereiding van toekomstige wegverbreding.



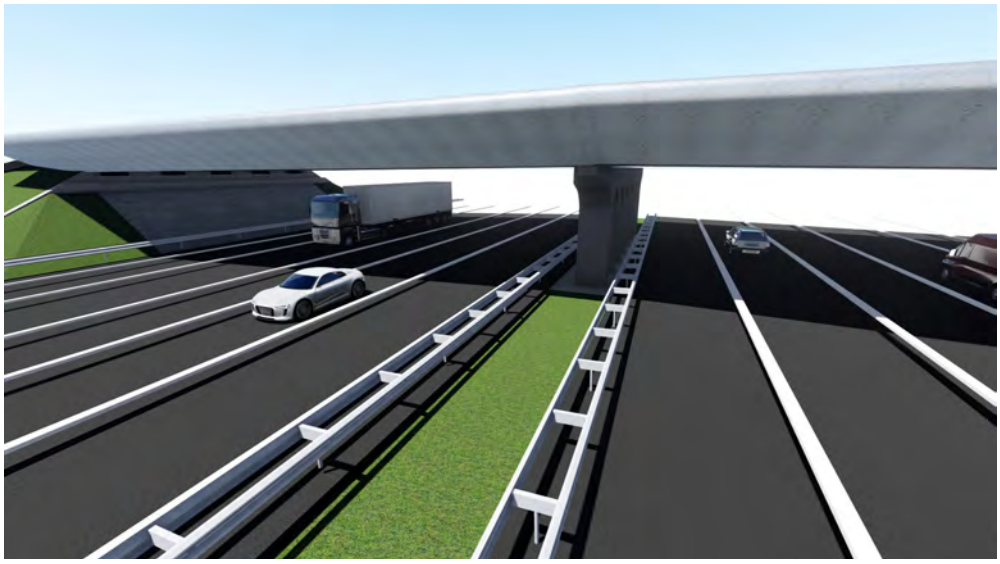


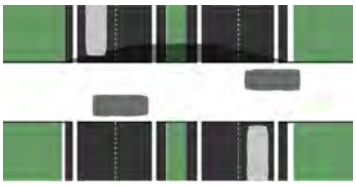
Integrale afgeronde brugdekrand



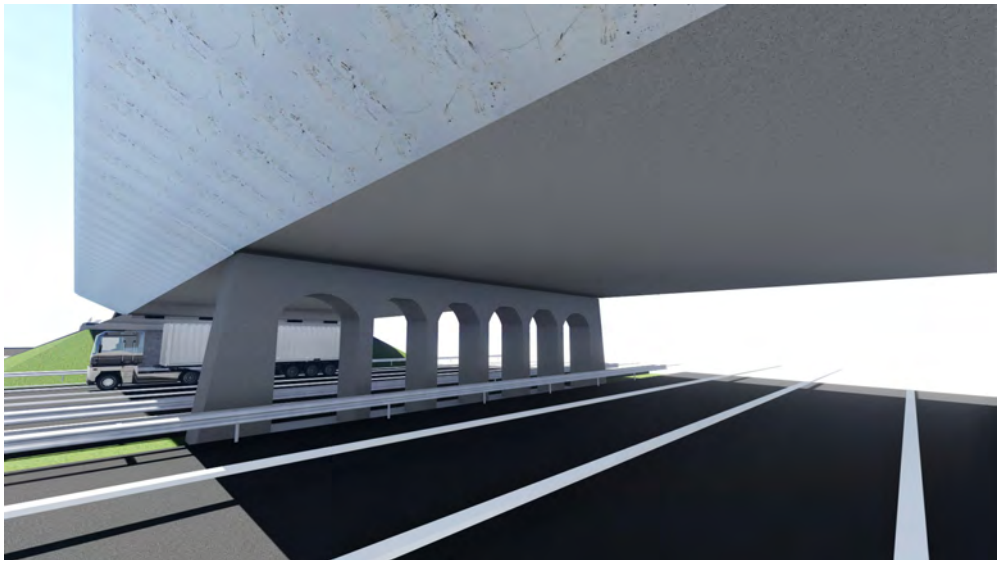


Afronding brugdekwang > Als herkenbare beeindiging

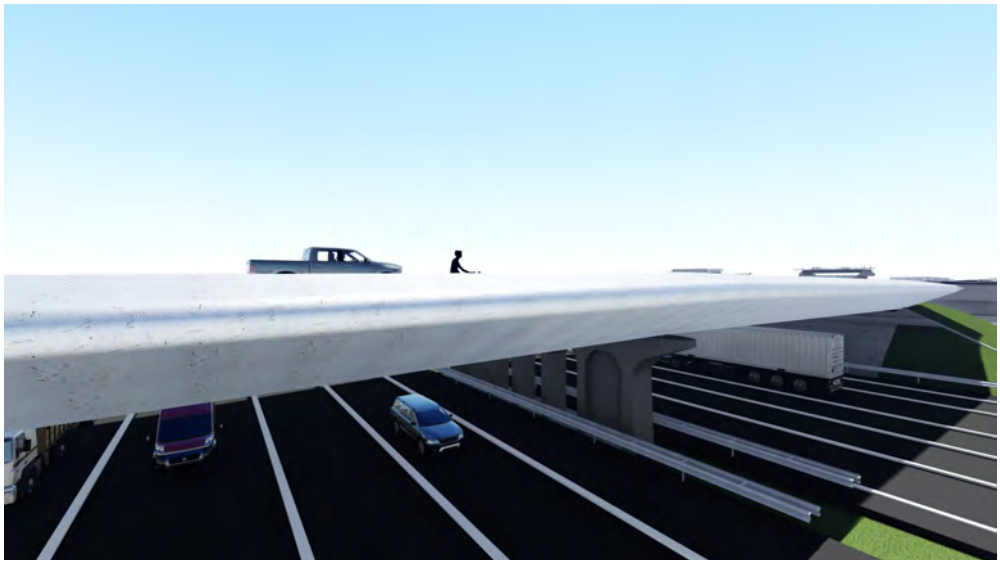


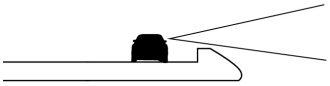


Groene middenberm & Dubbelzijdige continue geleiderail



Kolommen die zijn aan het begin en eind massief gemaakt waardoor het rekening gehouden wordt ivm aanrijbeveiliging.





Kruisend verkeer heeft landschappelijke perspectieven vanaf het brugdek

5.5 Deelgebied 4: Parallelweg A9

Toelichting ontwerp
De parallelweg A9 is bestaat uit twee rijbanen op een afstand van ongeveer 20 meter van de snelweg. Ertussen ligt nog een bestaande ventweg die de percelen ontsluit. De Parallelweg ligt ongeveer op dezelfde hoogte als de A9, maar een halve meter tot een meter boven het landschap. Hierdoor is er ruim zicht over de weilanden.

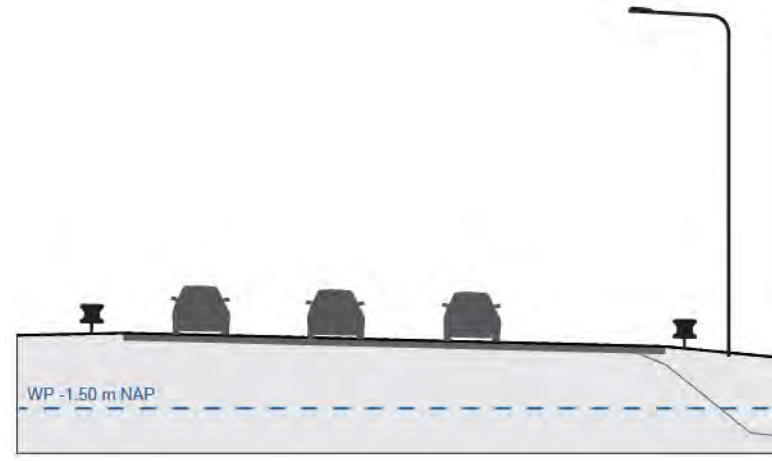
Randvoorwaarden beeldkwaliteit landschap
Het zicht over de weilanden vanaf de A9 dient hier zoveel mogelijk behouden te blijven. Er zal geen opgaande beplanting langs of tussen de Parallelweg te worden geplaatst. De inrichting van de Parallelweg is sober en simpel. Verlichting staat aan een zijde van de weg op gelijke afstand van elkaar.

De heldere en terughoudende inrichting van de A9 zorg voor weinig ruis en daardoor de mogelijkheid om het landschap te beleven. Deze helderheid dient te worden nagestreefd langs het hele tracé.

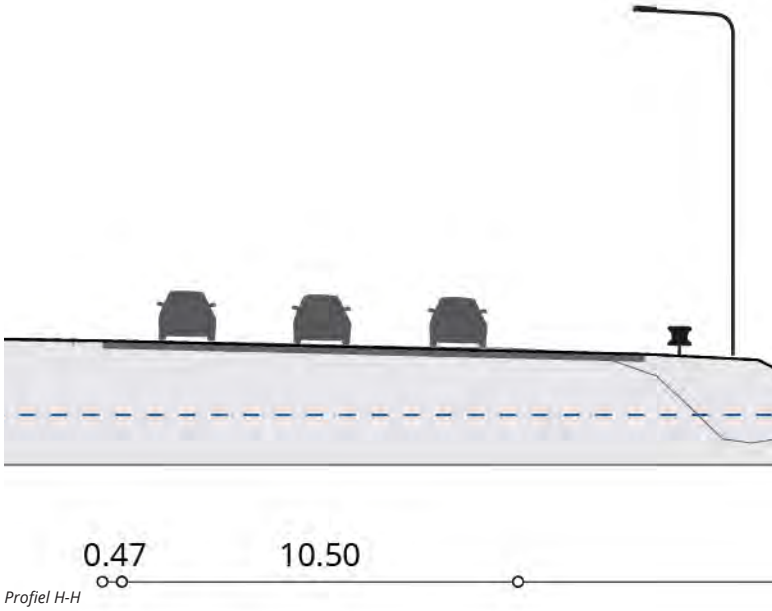
Verlichting in de zijberm van de A9
OPEN ZICHT HOUDEN
Verlichting aan de oostzijde van de Parallelweg
G
G
A9
PARALLELWEG
Geen opgaande beplanting langs de A9 en de Parallelweg
OPEN ZICHT HOUDEN
sloten en greppels; bij voorkeur flauwe taluds met natuurvriendelijke oevers
OPEN ZICHT HOUDEN
H
H

Niet wenselijk: Tussen de Nweg en de snelweg zijn lage hagen geplaatst en pijlers op de geleiderail. Dit geeft een rommerlig beeld, mede doordat het moeilijker te beheren is.

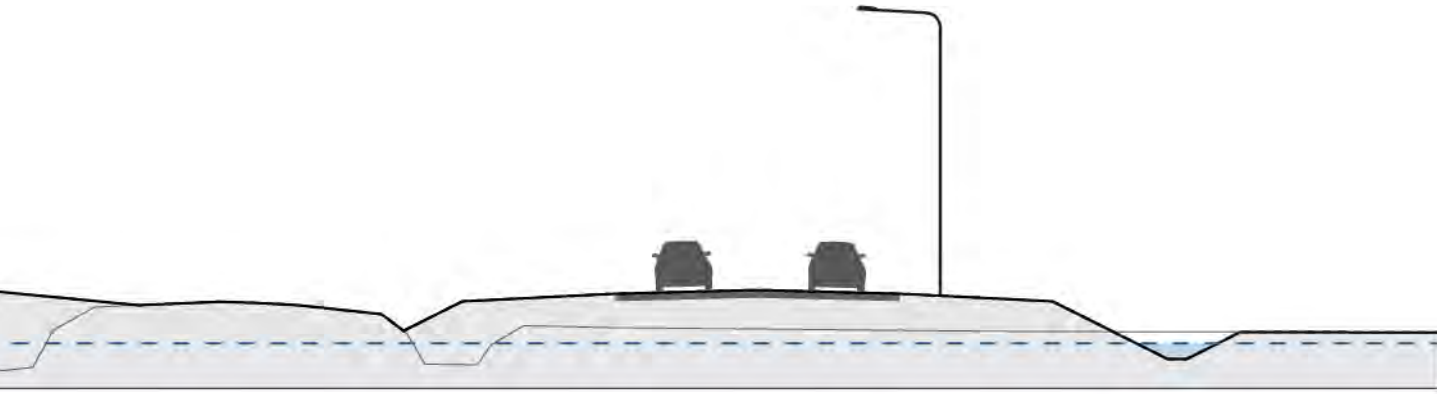
Wenselijk: Tussen de N-weg en de snelweg is een brede strook grasland in agrarisch beheer. Dit geeft een rustig beeld.



Profiel G-G

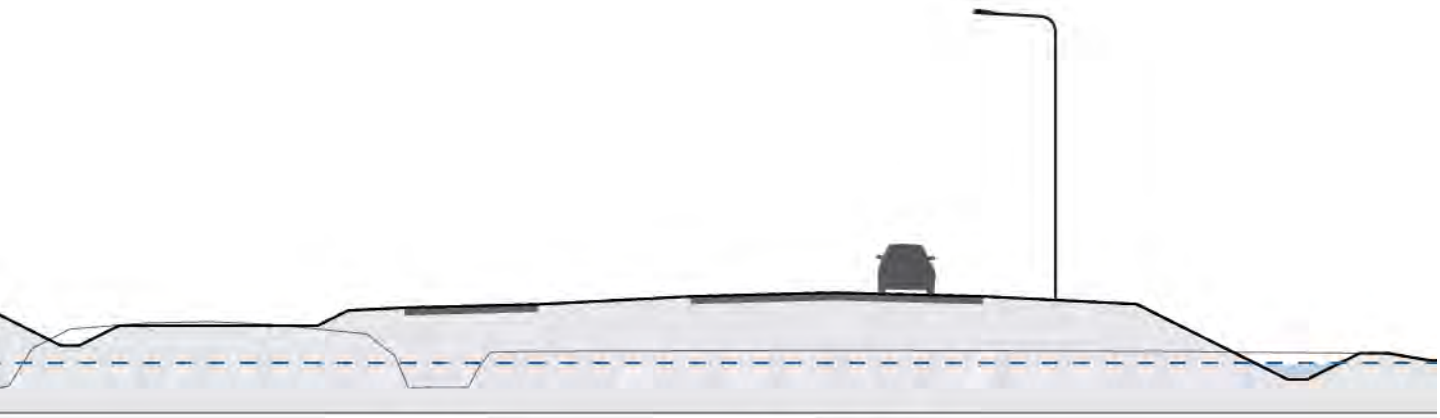


Profiel H-H



bestaande Ventweg
22.21

Parallelweg A9
6.60
9.46



ventweg
3.50

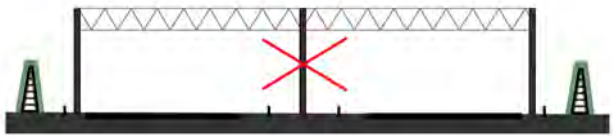
Parallelweg
4.52
6.86

17.43
10.42

Algemene uitgangspunten

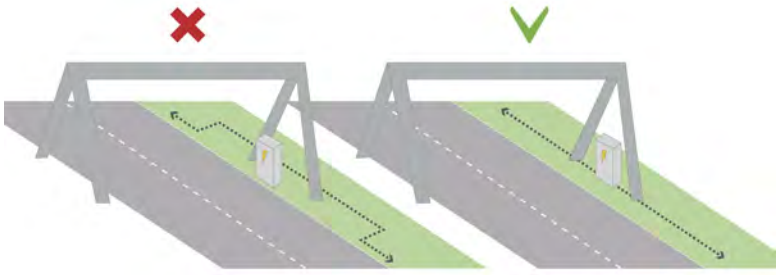
- het voorkomen van tussensteunpunten van portalen of objecten in de middenberm.
- Enkele portalen met een steunpunt in de middenberm dienen minimaal 50 meter van elkaar geplaatst te worden.
- portalen en andere objecten zijn gemaakt van staal en zoveel mogelijk wit of licht grijs.
- objecten langs de weg staan in een lijnopstelling parallel aan de weg. Dit geldt zowel voor de palen van de portalen als losse objecten zoals elektriciteitsmasten.
- portalen dienen op een minimale afstand van 300 meter van een viaduct te worden geplaats om een

Portalen

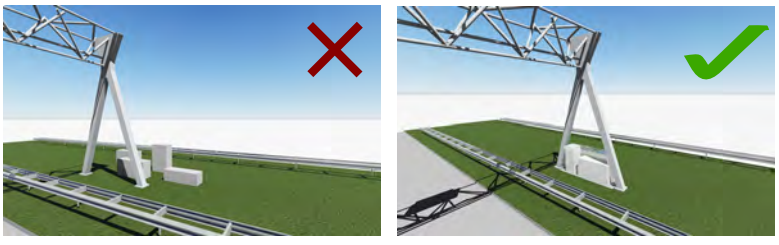


Geen tussensteunpunten van portalen in de middenberm. Dit geldt niet voor enkele portalen

Enkele portalen met een steunpunt in de middenberm dienen minimaal 50 meter van elkaar geplaatst te worden.
Portalen zijn wit en gemaakt van staal.



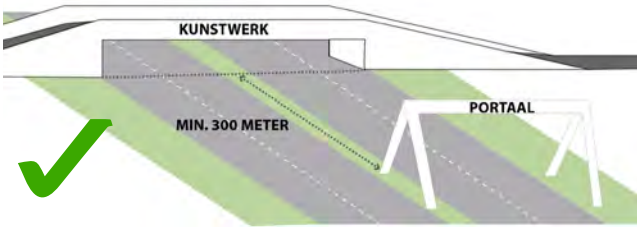
Objecten worden in lijnopstelling langs de snelweg geplaatst



Objecten worden tussen de steunpunten van de portalen geplaatst

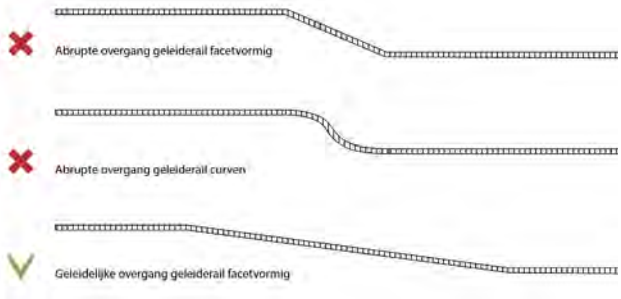
rommelig beeld te voorkomen.

- Geleiderails zijn minimaal 40 meter lang, rechtlijnig en bevatten alleen geleidelijke facetvormige overgangen.
- Een verlichting van regelmatig geplaatste lantaarnpalen in de zijberm hebben de voorkeur voor de snelweg.
- Een deel van de verlichting langs de A9 ten zuiden van het klaverblad kan in het broedseizoen uitstaan t.b.v. de weidevogels.
- Door een smalle obstakelvrije buitenberm kan de bermsloot dicht tegen de weg aanliggen. Dit versterkt het beeld van een waterrijk landschap.
- De ligging op het maaiveld en het open dwarsprofiel versterken de belevingswaarde van het omliggende open landschap.

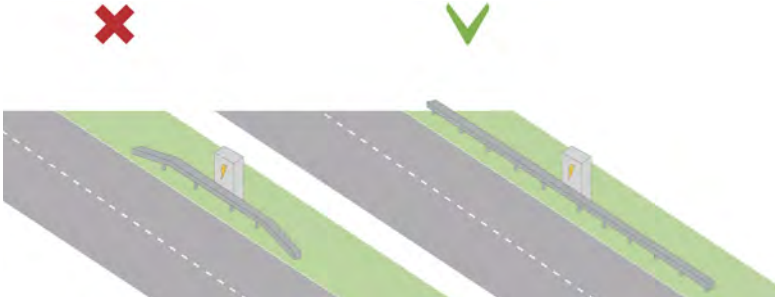


Een portaal moet minimaal 300 m van een viaduct af staan.

Een portaal met borden staat te dicht op het viaduct bij de Kanaalweg.



Continuiteit van de geleiderail



Een geleiderail dient minimaal 30 m lang te zijn en op de koppen af te buigen naar beneden

Verlichting: staanders in de middenberm

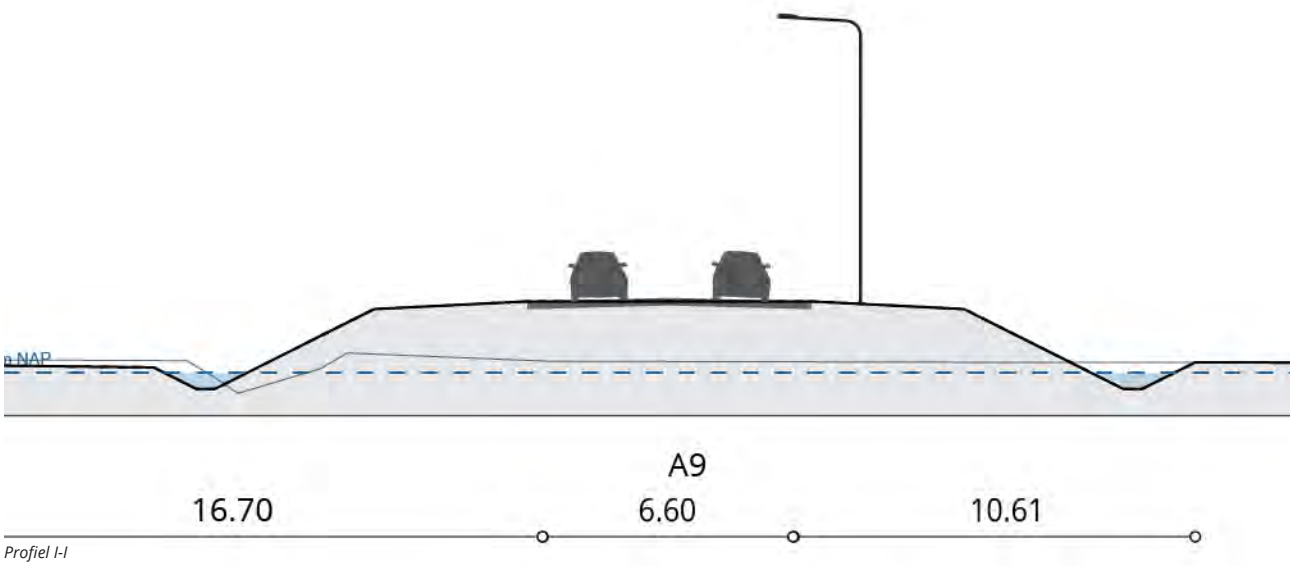
5.6 Deelgebied 5: Aansluiting op de Kanaalweg

Toelichting ontwerp
De parallelweg buigt af van de A9 en kruist de Moersloot met een brede brug. De weg sluit aan op de Kanaalweg middels een rotonde. Tussen de boerderij aan de Ag en de Parallelweg ontstaat een nat grasland dat geschikt wordt gemaakt voor de woelmuis. De percelen aan de zuidzijde van de boerderij blijven bereikbaar via de ventweg.

Randvoorwaarden beeldkwaliteit landschap
Ook hier speelt de openheid van het landschap een grote rol in de inrichting. De weg ligt verhoogd in het landschap, waardoor er maximaal open zicht is op de omgeving. De graslanden langs de Parallelweg kan hier ruiger en hoger zijn, omdat je er vanaf de weg overheen kijkt.
De rotonde wordt landschappelijk ingepast. Het is een simpele en open inrichting met gras totaan de rand van de weg en enkele solitaire bomen.

Randvoorwaarden beeldkwaliteit kunstwerk
Het viaduct wordt een belangrijk passage voor de woelmuis en andere dieren die de Moersloot volgen. Het viaduct wordt laag en breed. Onder de constructie dient een brede ecologische strook aangebracht te worden om de migratie onder de Parallelweg te bevorderen.
Een kans is om in de constructie faciliteiten aan te brengen voor vleermuizen die foerageren over de Moer-sloot.

Verlichtings van de Parallelweg alleen aan de oostkant van de weg. Verspringing leidt tot een rommelig landschappelijk beeld.



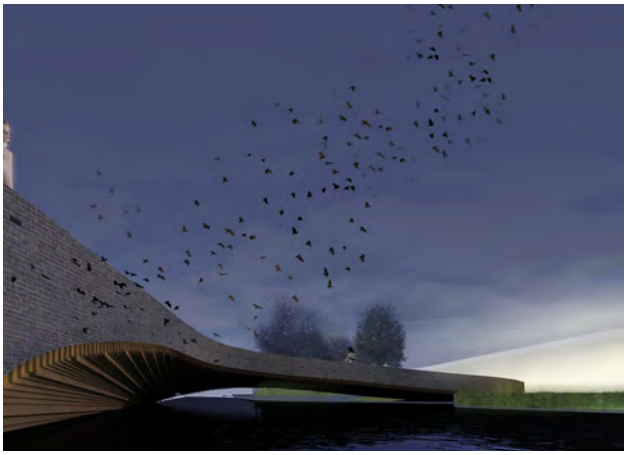
Profiel I-I

Bestaande bomenlaan behouden
Onderbeplanting ter begeleiding van het verkeer
Ecologische graslanden en waterpartijen
Verlichting aan de oostkant van de Parallelweg
Ecologische passage onder brug
OPEN ZICHT HOUDEN
Bijzonder kunstwerk KW3
OPEN ZICHT HOUDEN
Verlichting aan de oostkant van de Parallelweg

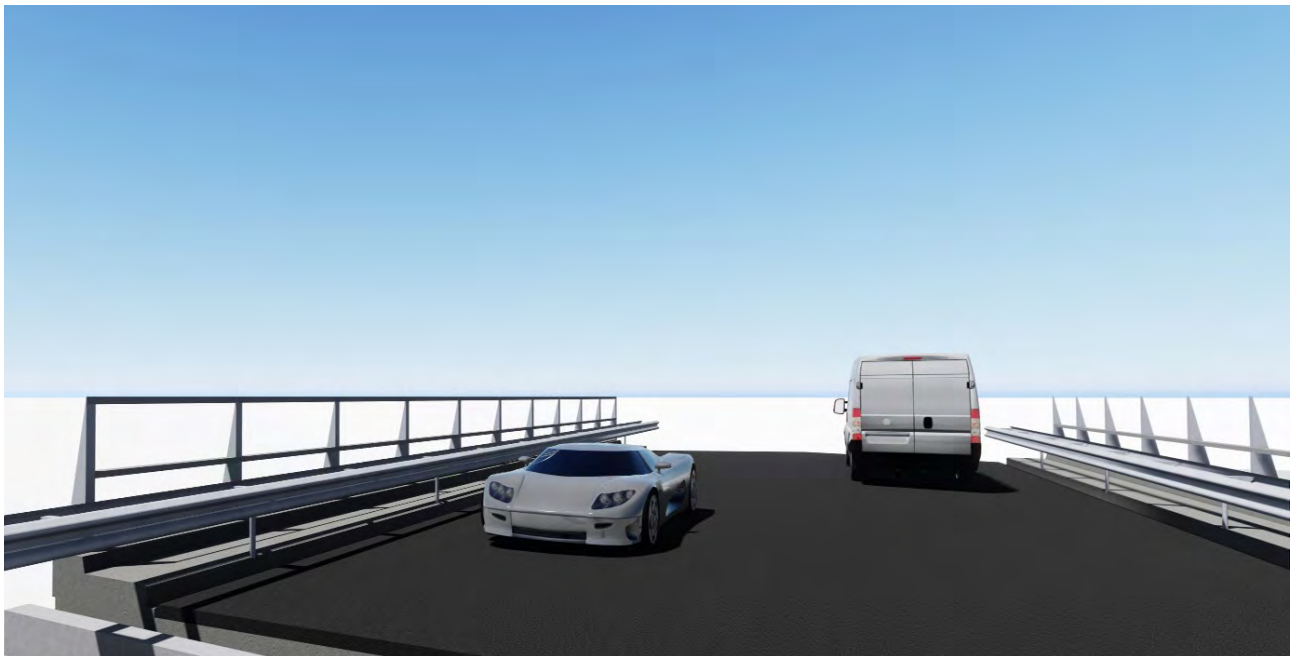
Rotonde aansluiting Kanaalweg.
Niet wenselijk beeld: veel opgaande beplanting

Rotonde aansluiting Kanaalweg.
Wenselijk beeld: lage terp met flauwe taluds en enkele solitaire bomen

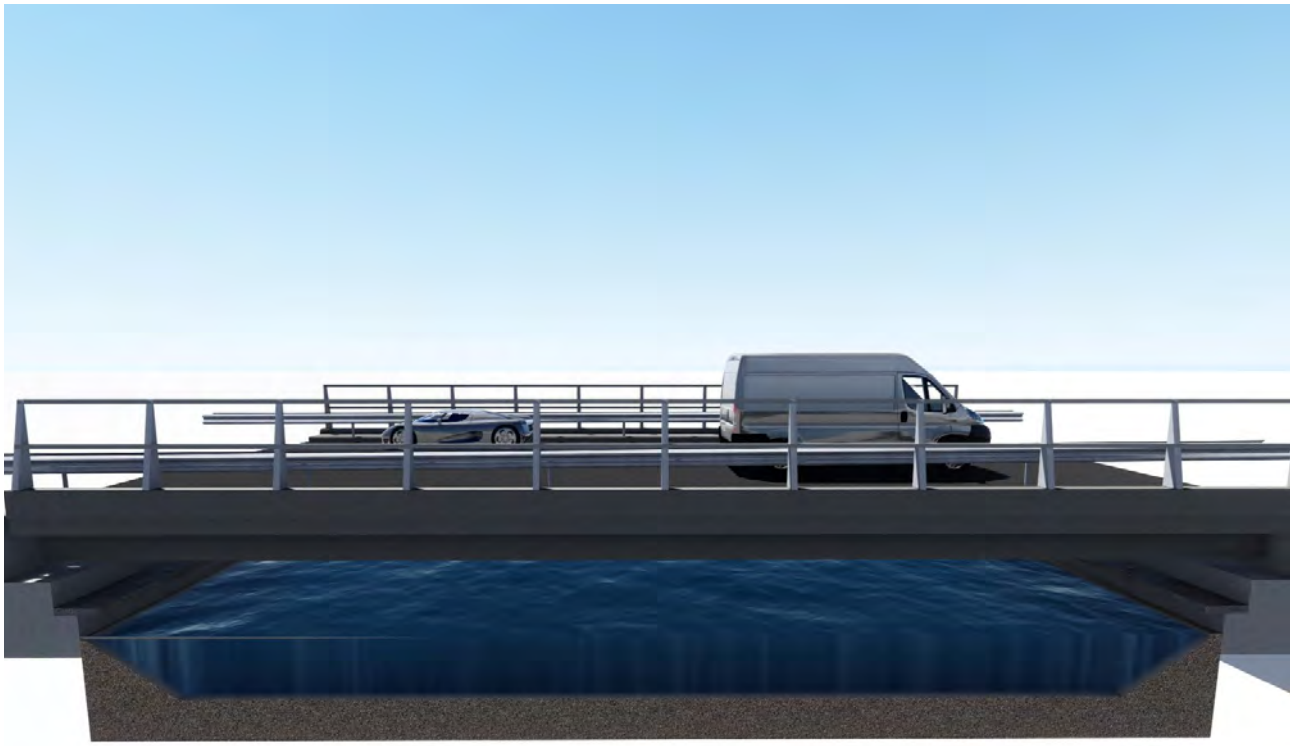
KW 3: Brug over Limmerdie
Wenselijk: een natuurcorridor onder de brug door.



KW 3: Brug over Limmerdie
Wenselijk: verblijfsplekken voor vleermuizen onder het brugdek of in de aanlanding verwerken.



KW 3: Brug over Limmerdie
Wenselijk: transparant scherm onder een hoek met stalen profielen (staanders).



KW 3: Brug over Limmerdie
Wenselijk: transparante schermen ter bevordering van het zicht op de omgeving.

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220
3800 AE Amersfoort

T. +31 (0)88 4261 144

arcadis.com