

ROUTEONTWERP A4

Procesrapport

Parel Schipholcorridor

Peter Heerema

Locus

Eesergroen, 19 december 2007

www.locus-heerema.nl

Opdrachtgever: Rijkswaterstaat

Contactpersoon: Erik van Langen

Regionale Directie Noord-Holland RWS

Inhoudsopgave

- 1. context**
- 2. opgave**
- 3. kansen**
- 4. tussenbalans**
- 5. conclusies**

bijlagen

- Bijlage 1: overzicht van deelnemers sessie 1
- Bijlage 2: overzicht van plannen en beleidsvoornemens in de Schipholcorridor
- Bijlage 3: overzicht van kwaliteitsambities in de Schipholcorridor
- Bijlage 4: overzicht van deelnemers sessie 2

Sinds enkele jaren zet Rijkswaterstaat zich in om bij vernieuwing of aanpassing van snelwegen te handelen volgens het idee van routeontwerp. Kort samengevat komt dat er op neer dat niet alleen de weg zelf verbeterd wordt, maar ook de samenhang tussen de weg en de omgeving van de weg. Dat is onder andere beter voor de doorstroming en verkeersveiligheid en het helpt om verrommeling van de gebieden langs de snelweg te voorkomen. Eén van de snelwegen, waar de werkwijze van het routeontwerp wordt toegepast, is de A4 tussen Amsterdam, Schiphol, Den Haag, Rotterdam en Antwerpen.

Vorig jaar verscheen de visie voor het routeontwerp A4 onder de naam 'Deltaroute' (RWS /H+N+S/Venhoeven CS, De Deltaroute, visie routeontwerp A4, Utrecht 2006). Dit jaar is begonnen met de implementatie. Eén van de concrete uitwerkingen van de Deltaroute is de Parel Schipholcorridor, waar de ideeën en werkwijzen van het routeontwerp worden toegepast. Deze parel omvat de passage van de A4 door de Haarlemmermeer.

Een team van H+N+S, Venhoeven CS, Feddes/Olthof en Rijkswaterstaat heeft samen met lokale en regionale belanghebbenden gewerkt aan de uitwerking van de parel. De rol van H+N+S c.s. was met name om de ontwerpstrategie voor de Schipholcorridor te verkennen en de ontwerpprincipes voor interventies in deze corridor op een aantrekkelijke manier te preciseren en te visualiseren. Locus was gevraagd om met gebruikmaking van bepaalde tools het proces te versnellen om gezamenlijk met belanghebbenden en deskundigen de visie op uitwerking te ontwikkelen.

In oktober 2007 is dit traject afgerond. De resultaten worden door H+N+S c.s. gebruikt voor de inhoudelijke rapportage over de implementatie van de Deltaroute. Deze notitie van Locus is een terugblik op het proces in de Parel Schipholcorridor.

2

opgave

Aanleiding

De A4 en de omgeving van de A4 in de Haarlemmermeer zijn volop in beweging. Voorbeelden zijn de mogelijke doorontwikkeling van Schiphol tot 'airportcity', de planvorming rond Werkstad A4 en het Park van de 21^e eeuw, de aanleg van een windmolenpark in de zuidelijke Haarlemmermeer, de inrichting van de kruising A4/Geniedijk (Unesco monument) en de mogelijke transformatie van de A4 naar een parallelle structuur van doorgaande route en regionale/lokale routes.

In potentie kan de A4 de verbindende lijn zijn in de veelheid van plannen. Dit past bij de filosofie van het routeontwerp waarin de nadruk wordt gelegd op de samenhang tussen wegontwerp en de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de weg. Routeontwerp van de A4 biedt in de komende jaren kansen om verdere verrommeling en verstopping van de regio een halt toe te roepen. De strategie van het routeontwerp is er op gericht om bij de vernieuwing van de weg zoveel mogelijk mee te koppelen met de plannen in de omgeving van de weg en omgekeerd. Routeontwerp omvat dan ook meer dan alleen de aanleg en inpassing van weginfrastructuur. Het is een proces van gebiedsontwikkeling.

De Schipholcorridor is een 'parel' in de visie op de Deltaroute A4. Het gebied wordt exemplarisch geacht voor het vormgeven van de relatie tussen de A4 en de omgeving in een zone met een uitgesproken stedelijk karakter. Conform de visie voor de Deltaroute staat in deze corridor het opvoeren van contrasten tussen landschappen (open polderlandschap vs. stedelijke zone) centraal. Leidmotief is om een hoogwaardig gebied te creëren waar Nederland trots op kan zijn.

Opgave

Routeontwerp als proces van gebiedsontwikkeling betekent dat partijen elkaar dienen te vinden in een gezamenlijke visie op de kwaliteit en inrichting van de Schipholcorridor. Die partijen zijn RWS als probleemeigenaar van de A4 en met name Schiphol Group, de gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland als belangrijkste probleemeigenaren van de omgeving van de A4. De opgave is om de ambities voor de A4 en de ambities voor de omgeving met elkaar te koppelen. Uit deze koppeling van plannen en belangen kan een corridorbrede veranderingsagenda ontstaan met als doel om gezamenlijk ruimtelijke kwaliteit te gaan realiseren: hoogwaardige gebruikswaarde, aantrekkelijke belevingswaarde en duurzame toekomstwaarde.

Aanpak

In theorie lijkt de aanpak redelijk overzichtelijk. Er zijn diverse plannen van partijen. Elk plan afzonderlijk kent integere kwaliteitsambities. Los van elkaar is de kans groot dat minder kwaliteit wordt gerealiseerd dan bij een samenhangende aanpak in de corridor. Het geheel kan meer zijn dan de som der delen wanneer partijen elkaar vinden op het thema kwaliteit. Daartoe dienen partijen met elkaar in gesprek te gaan over wat zij belangrijk vinden aan kwaliteit en hoe dat zich verhoudt tot hun plannen.

In de praktijk blijken dergelijke processen behoorlijk complex. De kans op belangentegenstellingen en conflicten tussen partijen is groot. Dat risico is kleiner wanneer men zo vroeg mogelijk in het traject tracht duidelijk te zijn over wat men

beoogt, bedoelt en wil bereiken. In die fase dienen stakeholders zich dan ook vooral te focussen op overeenkomsten en verschillen in waarden ("wat vinden wij belangrijk, hoe willen wij dat dit gebied er over 25 jaar uitziet?") en belangen ("what's in it for me?") en pas in tweede instantie zich te richten op concrete ruimtelijke interventies.

In dit project zijn belanghebbende partijen het gesprek over waarden en belangen aangegaan in twee werksessies. In deze sessies is door hen op de eerste plaats geïnventariseerd wat iedereen überhaupt van plan is. Daarna is gesproken over kwaliteit en over ideeën voor de koppeling van weg- en gebiedsprojecten. Geëindigd is met het in kaart brengen van de concrete potenties voor deze meekoppeling. Het aanvankelijke idee om dit traject af te sluiten met een bestuurlijke sessie (waarin de ambities bestuurlijk zouden kunnen worden bezegeld) is verlaten vanwege tijdsdruk en omdat de oogst nog niet rijp genoeg was. Een beter moment is wanneer een heldere agenda van samenhangende en concrete ruimtelijke ambities en interventies op tafel ligt. De bestuurlijke sessie zal dan ook op een later tijdstip worden georganiseerd.

3

kansen

Werksessie 1

De eerste werksessie is gehouden op 4 juni 2007. Gemikt was op deelname door Rijkswaterstaat, de gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Real Estate, de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam (DRO en IVV), het Steunpunt Routeontwerp, het directoraat-generaal Transport en Luchtvaart van V&W (DGTL) en de stadsregio Amsterdam (ROA). Daarmee leek de primaire groep van belanghebbenden voldoende afgedekt. De opkomst was voldoende, zij het iets beperkter qua belangenrepresentatie. Voor een overzicht van de uiteindelijke deelnemers, zie bijlage 1.

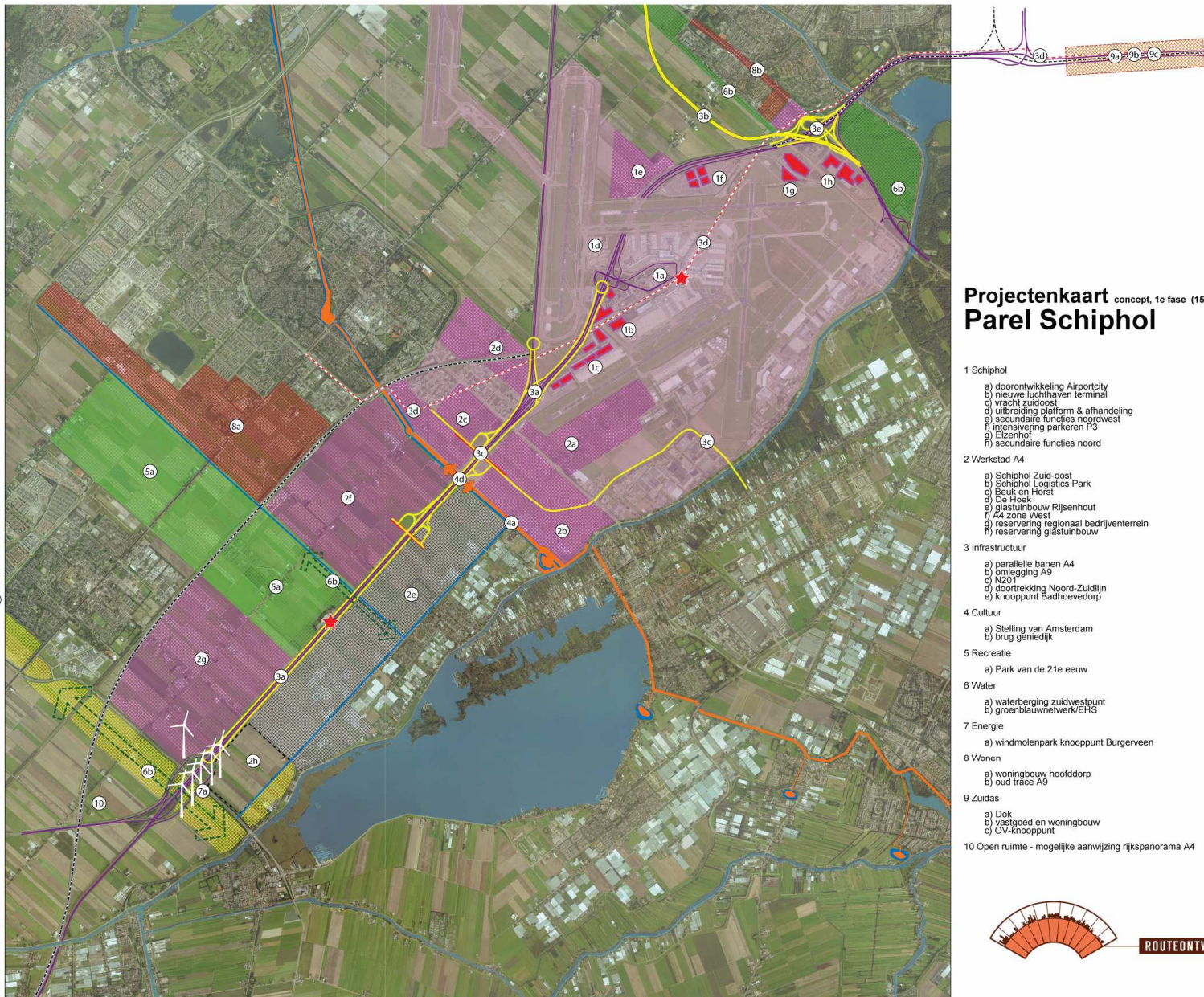
Doel van de eerste sessie was het inventariseren van plannen en het benoemen van de kwaliteitsambities voor de Schipholcorridor. Op basis daarvan konden specifieke ontwerpperspectieven worden opgesteld.

Plannen

De inventarisatie van plannen en voornemens van de stakeholders getuigt van een dreigend 'verkeersongeluk aan plannen' (metafoor van Jan van der Grift, een van de deelnemers aan de sessie). Door de deelnemers zijn meer dan 90 plannen en beleidsvoornemens genoemd. Dit onderdeel van de werksessie was opgebouwd met het instrument van de GDI (Group Decision Instrument) van en onder leiding van TNO (Theo Reijs en Geiske Bouma van TNO Bouw en Ondergrond). Het resultaat van de GDI is opgenomen in bijlage 2. Het is een gevarieerd geheel aan plannen en voornemens dat de complexiteit van de opgave aardig illustreert.

Rekening houdend met de relevantie voor de A4, is deze hoeveelheid gereduceerd tot een 'top 10' aan snelweggerelateerde gebiedsplannen (in willekeurige volgorde), die tevens staan afgebeeld in afbeelding 1:

1. **Schiphol:** doorontwikkeling als Airportcity en internationaal vestigingsmilieu, nieuwe luchthaventerminal, verbetering landzijdige ontsluiting, extra parkeervoorzieningen, 'Living Bridge' (benutten ontwikkelingskansen noordkant Schiphol als uitloper van Amsterdamse Bos)
2. **Werkstad A4:** gebiedsontwikkeling en dedicated cargo lane (truckterminal/railterminal/Schiphol Zuidoost)
3. **Infrastructuur:** verbreding A4 (parallele banen), omlegging A9 en nieuwe aansluiting op A4, N201, reservering zware rail, doortrekking Noord-Zuidlijn ('RER'), doorontwikkeling 'Ruit Schiphol' (N201 – A3 – A9 – A5/Hoofdvaart)
4. **Cultuur:** Stelling Amsterdam, Geniedijk, identiteit van de polder
5. **Recreatie:** Park van de 21^e eeuw
6. **Water:** waterberging zuidwestpunt Haarlemmermeer, EHS/groenblauw netwerk
7. **Energie:** windmolenpark zuidelijke Haarlemmermeer (knooppunt Burgerveen)
8. **Zuidas:** dok, vastgoed, woningbouw, ov-knooppunt
9. **Wonen:** woningbouwprogramma Haarlemmermeer (Hoofddorp West, Bollenstreek)
10. **Open ruimte:** wellicht aanwijzing rijkspanorama A4 (VROM/LNV/V&W: Structuurvisie panorama's)



Afbeelding 1: projectenkaart Parel Schiphol

Kwaliteiten

Vervolgens bogen de deelnemers zich over het thema ruimtelijke kwaliteit. Ruimtelijke kwaliteit is een sleutelbegrip van het routeontwerp. Centraal staan de waarden die belanghebbenden essentieel vinden om te behouden of te ontwikkelen in de komende twintig, dertig jaar. Kernvraag is: "welke kwaliteiten moet de Schipholcorridor over 25 jaar behouden of ontwikkeld hebben?"

Dit gesprek over waarden was gestructureerd met behulp van de Werkbank Ruimtelijke Kwaliteit van Habiforum. In deze werkbank staat als hulpmiddel een matrix van waarden en belangen centraal. Enerzijds gebruikswaarden, belevingswaarden en toekomstwaarden van de Schipholcorridor, gezien door de ogen van de deelnemers. Anderzijds de koppeling van deze waarden aan economische, sociale, culturele en ecologische belangen.

Perspectief 1

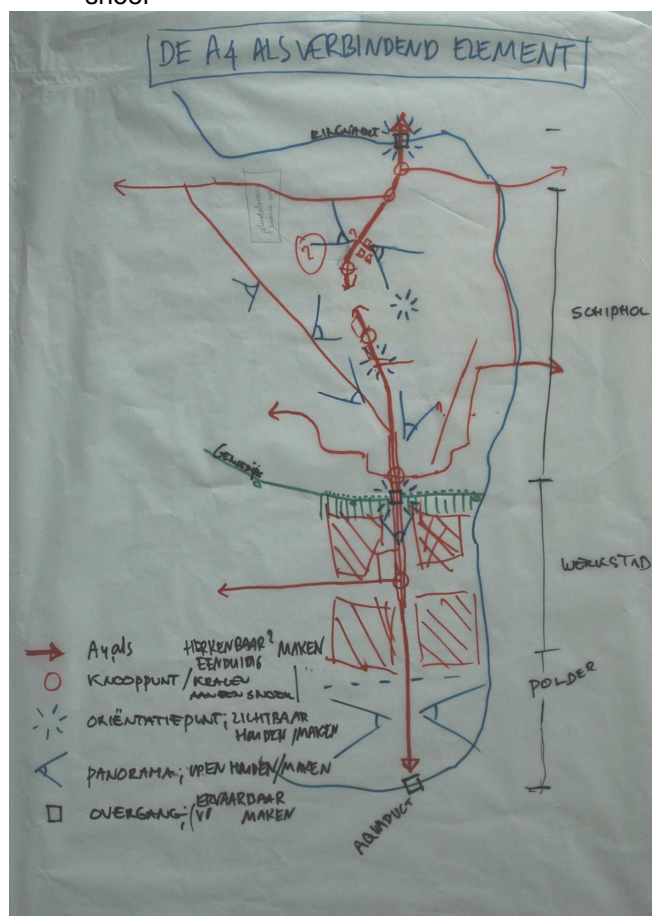
Motto: Kwaliteiten door kiezen. Belangrijkste kenmerken (zie afbeelding 2):

- het Park van de 21e eeuw gaat over de snelweg heen als ecologische en recreatieve verbinding
- de Werkstad A4 wordt ontwikkeld met twee identiteiten: nat aan buitenzijde van de Stelling van Amsterdam en droog aan binnenzijde stelling conform de oorspronkelijke cultuurhistorische betekenis
- koester de contactpunten tussen auto (A4) en vliegtuig en buit deze uit
- Stelling, Park van de 21e eeuw en de EHS worden beschouwd als basis voor het groenblauwe netwerk
- er is voldoende maat tussen de A4 en Werkstad A4/kassen
- Schiphol manifesteert zich aan de A4 (compacte ontwikkeling schiphol centrum)
- doorlopend recreatief netwerk (fietsverbindingen)

Perspectief 2

Motto: de A4 als verbindend element. Belangrijkste kenmerken (zie afbeelding 3):

- één consistent en eenduidig beeld voor de A4 zelf
- twee 'poorten' bij binnenkomen Haarlemmermeer
- ervaarbaar maken van de overgang bij de Stelling van Amsterdam (noord =schiphol, zuid =werkstad+polder)
- open houden/maken van de uitzichten (panorama's)
- ordening van oriëntatiepunten, uitzichten en knooppunten als kralen aan een snoer



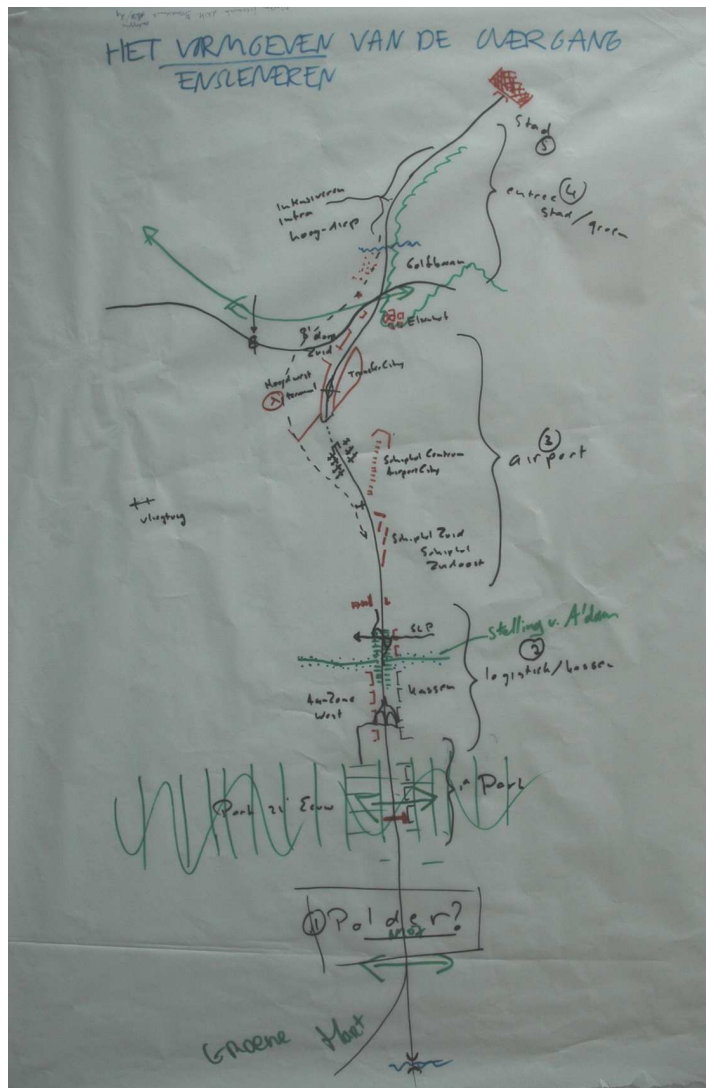
Afbeelding 3: Schetsbeeld Perspectief 2

Perspectief 3

Motto: het vormgeven/ensceneren van de overgang

Belangrijkste kenmerken (zie afbeelding 4):

- er zijn verschillende karakteristieke en herkenbare deelgebieden te onderkennen van zuid naar noord: polder, logistiek/kassen, airport, groene entree van de stad, stad/Zuidas
- er zijn verschillende dwarsverbindingen opgenomen: park 21 e eeuw, stelling, EHS, groenblauw en recreatief netwerk
- het Park van de 21e eeuw gaat over de A4 heen
- Schiphol (alle onderdelen) wordt duidelijk aan de A4 gepresenteerd middels het uitbuiten van de zichtlocaties



Afbeelding 4: Schetsbeeld Perspectief 3

Deze kaartbeelden, de motto's en leidmotieven, de benoemde kwaliteiten en de beleidsplannen en -verwachtingen zijn door het onderzoeksteam van H+N+S/FeddesOlthof/Venhoeven CS verder uitgewerkt in voorstellen voor concrete (ontwerp-)interventies. Die zijn gepresenteerd en besproken op de tweede werksessie met belanghebbenden uit de regio.

Werksessie 2

De tweede sessie werd gehouden op 16 oktober 2007. Bewust is gestreefd naar een volledige, maar kleinere omvang van de groep deelnemers met het oogmerk om gemakkelijker zaken te kunnen doen. Voor de deelnemerslijst, zie bijlage 4. Uiteindelijk ontbraken enkele belangrijke partijen. Voor een aantal van hen was de reden dat de sessie georganiseerd werd in hun herfstvakantie.

Doel van de tweede werksessie was om gezamenlijk de agenda van de eerste bijeenkomst uit te werken in ruimtelijke interventies, projectvoorstellen, concrete vormgevingsideeën en afspraken over hoe verder.

Gestart is met de terugkoppeling van de oogst van de eerste sessie.

Ontwerprichtingen Daarna is een voorstel voor vier ontwerprichtingen voor de corridor gepresenteerd. De vier richtingen zijn:

- het versterken van grote landschappelijke eenheden: denken op de schaal van de polder,
- het versterken van de dwarsrelaties in de corridor (ecologisch, cultuurhistorisch, recreatief en voor het langzaam verkeer),
- het insceneren van de snelweg (poorten, contrast airportcity en omgeving, zichtlijnen, monumentaliteit van de polder),
- het organiseren van de verkeersstromen (koppeling aan lijnen voor openbaar vervoer, omlegging N201 en A9).

Implementatie Vervolgens hebben de deelnemers aan de sessie) zich gebogen over kansen voor implementatie. De opdracht was om dwarsverbanden te leggen ('meekoppelen') tussen de vier ontwerprichtingen en vier lopende gebiedsplannen, i.c. het Park van de 21^e eeuw, Schiphol, de verkeersknoop Badhoevedorp en Zuidas. De meest concrete resultaten van de sessie hadden betrekking op het Park van de 21^e eeuw en Schiphol.

Park en A4 RWS Noord-Holland en gemeente Haarlemmermeer bleken het gesprek met elkaar te willen aangaan over kansen voor koppeling tussen A4 en het Park 21^e eeuw. Interessant is de positie van de snelwegzone in het park en de vraag of het park over de A4 heen loopt. Dat laatste is wel de ambitie van de gemeente Haarlemmermeer. Mogelijk kan deze strook een verbindingszone worden met een nieuwe pleisterplaats, die functioneel en qua verschijningsvorm adequaat verbonden is met weg en park.

Schiphol en A4 Ook RWS Noord-Holland en Schiphol Real Estate (Airportcorridor) bleken het gesprek met elkaar te willen aangaan over de kansen voor koppeling tussen de A4 en 'Schiphol als experience'. Schiphol RE lijkt op te schuiven van pure vastgoedontwikkeling ('hardware') naar concepten die de waarde van de betekenisvolle ervaring ('experience') en de aspiraties van de consument centraal stellen. Voor de A4 zou het motto "Enjoy Driving" gehanteerd kunnen worden, overigens met behoud van maatregelen, gericht op het samenhangende netwerk van weg en openbaar vervoer, om de bereikbaarheid van Schiphol op peil te houden.

Eindconclusie van de tweede sessie was optimistisch. Twee vervolglijnen voor de koppeling tussen routeontwerp en een gebiedsplan ('projectenveloppen') tekenden zich af. Aan het slot van de sessie kwam bovendien een derde potentiële vervolglijn naar voren. Ook RWS zelf bleek nog verleid te moeten worden om de ideeën en werkwijzen van routeontwerp te adopteren. Dit werd treffend geïllustreerd door het voorbeeld van het project 'Omlegging A9 Badhoevedorp'. De projectleider van dat project, die aanwezig was, sprak zijn belangstelling uit om concrete handvatten aangereikt te krijgen om warm te kunnen gaan lopen voor routeontwerp.

4

tussenbalans

De visievorming voor de Deltaroute en de uitwerking in parels is in gang gezet door RWS en het interdepartementale Steunpunt Routeontwerp. Een parel is in dit verband een proces van gebiedsontwikkeling met en rondom een trajectgedeelte van de A4. In dat proces wordt door belanghebbende partijen gezocht naar overeenstemming qua ambitie, ontwerp en aanpak opdat een samenhangend geheel ontstaat van weg en omgeving dat de kwalificatie van ruimtelijke kwaliteit verdient.

De transformatie van de snelweg wordt in deze parel gecombineerd met ingrepen in het ruimtegebruik, de ruimtelijke structuur en de uitstraling van de Schipholcorridor. Regionale samenwerking en integrale gebiedsontwikkeling is hierbij cruciaal. De oproep vanuit de rijksoverheid (zie o.m. Nota Ruimte) aan lagere overheden en private partijen om hierin geen afwachtende houding aan te nemen, maar zelf initiatief te nemen, creëert beleidsruimte om kansen aan te grijpen. Daarbij zijn begrip voor elkaars belangen en doelstellingen en wederzijds vertrouwen belangrijke voorwaarden voor succes, naast een gedeeld besef van urgentie en creativiteit in het zoeken naar oplossingsrichtingen.

Wat is nu terugkijkend de tussenbalans van het proces dat doorlopen is in de parel Schipholcorridor?

Er zijn in dit traject vier belangrijke momenten te onderscheiden¹:

- A. de definitie van gebied, opgave en actoren
- B. de explicitering van de wil om samen te werken
- C. de gemeenschappelijke concretisering van waardecreatie
- D. de inzet van ontwerpende disciplines

A. de precieze definitie van het gebied, de opgave en de afbakening van wie tot de betrokken partijen behoort.

Gebiedsontwikkeling wordt wel gedefinieerd als een urgente dynamische maatschappelijke opgave (met een ruimtelijke dimensie) van actoren met wezenlijk verschillende rollen in een van tevoren nog niet scherp geografisch begrensd gebied. Routeontwerp, als vorm van gebiedsontwikkeling, past binnen deze definitie. In principe is de urgentie terug te voeren op kwesties rond bereikbaarheid (doorstroming, veiligheid) en de kwaliteit van de omgeving (verrommeling, teloorgaan van karakteristieke landschappen). Er zijn verscheidene – ook private - actoren bij betrokken (wegbeheerder, gebiedseigenaren, ontwikkelaars etc.) en wat precies de omgeving van de snelweg in het verband van routeontwerp is, is niet a priori duidelijk omgrensd.

*Verkeersongeluk
aan plannen*

De Schipholcorridor voldoet aan deze omschrijving. Er is absoluut sprake van een combinatie aan urgenties, er dreigt zelfs een 'verkeersongeluk aan plannen'. De teller van de oogst aan plannen en beleidsvoornemens uit het GDI-onderdeel van de eerste werksessie staat op 90. Dat is waarschijnlijk een

¹ Vrij naar eerdere (procesmatige) ervaringen met gebiedsontwikkeling in Nederland, zoals o.m. beschreven in NederlandBovenWater, Habiforum 2006.

onderschatting, gezien de selecte groep deelnemers en het gegeven dat zij ter plekke uit hun hoofd de beleidsplannen en voornemens moesten noemen. Compleet of niet, het gebruik van het GDI-instrument is een succes omdat het 'verkeersongeluk aan plannen' op ieders netvlies kwam te staan.

Top tien

Zelfs na reductie van dit aantal tot een 'top tien', is de plannendrukke nog enorm en zijn de implicaties verstrekkend en in sommige gevallen onderling conflicterend (bijvoorbeeld werkstad/kassen versus een over de A4 doorlopend park). Het is de vraag of deze plannendrukke uiteindelijk niet verlamd werkt op initiatieven van gezamenlijke gebiedsontwikkeling. Het risico is groot dat de ambitie verdrinkt in eindeloze afstemming. Gevolg daarvan kan zijn dat iedereen op een gegeven moment terugkeert naar de eigen strategie en tekentafel en de huidige tamelijk onsamenhangende ruimtelijke ontwikkeling in de regio wordt gecontinueerd.

De weg uit deze patstelling is beperking van de geografische reikwijdte van routeontwerp. Op een gegeven moment tijdens het traject in de pareluitwerking leek echter het tegendeel te gebeuren: routeontwerp onttaarde als het ware in het maken van een integraal plan voor de complete Noordvleugel van de Randstad. Tijdig is het onderzoeksteam teruggedaan naar de kern van routeontwerp: de A4 en de rechtstreeks aan de A4 gerelateerde gebiedsplannen (zie projectenkaart). De uitkomst van de tweede sessie - dat concrete partijen zich willen verbinden in de kansen voor meekoppeling tussen A4 en het Park van de 21^e eeuw (m.n. RWS en gemeente Haarlemmermeer) en tussen de A4 en Schiphol (RWS en Schiphol Real Estate) - vergroot de kansen op realisering van routeontwerp-ambities.

Betrokken partijen?

Vraag is wel of de opgaven, zoals geschetst, voldoende urgent zijn, op de politieke agenda's staan en of voldoende helder is wie precies de betrokken partijen zijn.

Uit de uitkomst van de tweede sessie blijkt dat de kring van belanghebbenden nog erg beperkt is:

- In het geval van Park en A4 ontbreken bijvoorbeeld relevante actoren zoals de provincie, private partijen en de gebruikers en omwonenden/inwoners van de Haarlemmermeer.
- In het geval van Schiphol en A4 ontbreken de provincie, private partijen en met name ook de gemeente en regio Amsterdam en de rijksoverheid vanwege de nationale betekenis van Schiphol en de nog niet afgeronde kabinetsvisie op en maatschappelijke discussie over eventuele doorontwikkeling van Schiphol ter plekke.

In een vervolgtraject zal de kring aan belanghebbenden ruimer moeten worden gedefinieerd. Dat heeft consequenties voor het spel (met name de punten B en C, zie hierna). Indien de urgentie niet als zodanig ervaren wordt, dan zal dat hen helder gemaakt moeten worden. Dat kan op een rechtstreekse manier (via overtuiging van werkvloer en leiding), dan wel via de weg ('bovenlangs') van de politiek (minister, gedeputeerden, wethouders). Mocht ook dat niet aanslaan, dan is er kennelijk in de corridor te weinig 'sense of urgency' om met behulp van routeontwerp de gebiedskwaliteit te verbeteren en kunnen de inspanningen van RWS beter gestopt worden.

B. de expliciete wil om samen aan een ervaren maatschappelijke urgentie iets te doen

Belangrijk kenmerk (op basis van ervaringen) van gebiedsontwikkeling is dat een gebied centraal staat in plaats van de gebruikelijke instituties of plannen van beleidsmakers en dat er wordt gewerkt van binnen naar buiten. De kwaliteit van de ruimte (de leef- en werkomgeving, de landschappen e.d.) wordt in deze benadering beschouwd als een gedeelde verantwoordelijkheid en ook een gedeeld en transparant belang. Op basis hiervan willen publieke en private partijen daadwerkelijk tot handelen overgaan en in het gebied investeren in de vorm van menskracht en/of middelen. Commitment van alle partijen, maar in het bijzonder van bestuurders is nodig: bezieling en bevlogenheid om met anderen te investeren in een gebied en in de toekomst. Niet vanuit macht, maar vanuit kracht en wederzijdse aantrekkelijkheid. Dat kan niet zonder te investeren in passie, onderling vertrouwen, respect en creativiteit.

Verleiding door RWS?

Vooralsnog lijkt de verlangde inzet nog niet eenduidig aanwezig in deze corridor. De ingang van het routeontwerp triggert kennelijk nog te weinig het enthousiasme van alle partijen, of – en dat is een beladen erfenis – zij identificeren RWS nog steeds als de traditionele sectorale tegenligger, die uiteindelijk een streep zal halen door prachtige gebiedsplannen. Niet op de laatste plaats is dat een kwestie van onderling vertrouwen. Dat kost tijd en vergt wellicht een culturele omslag in de wederzijdse beeldvorming.

In een vervolgtraject zal in deze dimensie behoorlijk moeten worden geïnvesteerd. Een positieve referentie voor dit proces kan zijn wanneer op rijksniveau het MIRT een succes wordt. Dat kan een voorbeelduitstraling hebben naar de regionale arena. Ook kan door RWS benadrukt worden dat routeontwerp (en de daarmee samenhangende ambitie van leefkwaliteit in de omgeving) een logische en ook wenselijke stap is in aanvulling op de procedures van aanleg en inpassing van infrastructuur. Logisch, omdat bereikbaarheid en gebiedsontwikkeling onverbreekelijk met elkaar verbonden zijn. En wenselijk, omdat in deze corridor de ruimte zo intensief benut wordt, dat samenwerking onvermijdelijk is.

C. heldere articulatie van waarden en belangen van de betrokken partijen

Coproductie

Samenspel is nodig om effectief problemen aan te pakken en kansen te benutten. De ruimtelijke ordening heeft hierbij vanouds de bijzondere taak om collectieve waarden te beschermen die in het vrije spel der maatschappelijke krachten in het gedrang zouden kunnen komen. De eenheidsmaat en planvormingsroutine van vroeger is hierbij vervangen door complexer maatwerk en improvisatie per geval met een overtuigend en uitvoerbaar plan als resultaat van coproductie. De wilcomponent speelt hierin een belangrijke rol: welke keuzemogelijkheden zijn er en waarom verkiezen we de ene boven de andere? Welke waarden en idealen koesteren we? Hoe willen wij leven in de ons beschikbare ruimte?

De ervaring van NLbovenWater leert dat het belangrijk is om in dit stadium bewoners en gebruikers in te schakelen, volkvertegenwoordigers erbij te betrekken en marktpartijen deel te laten nemen. Gebruikers zijn uiteraard van belang omdat het per slot van rekening hun leef- en werkomgeving is. De politiek dient kaders te

stellen waarbinnen geopereerd kan worden en om te kiezen, voorkeuren aan te geven ten aanzien van oplossingsrichtingen en om aan het eind te besluiten over het plan, de financiering en de uitvoering. De markt tot slot dient deel te nemen vanwege hun inbreng van waardevolle praktijkkennis (waardoor het realiteitsgehalte stijgt), de benodigde vaart en om de realisatie van gebiedsontwikkeling te financieren. Elke keer weer blijkt namelijk dat grondposities vaak doorslaggevend zijn voor gebiedsontwikkeling. Gezamenlijke financiering vereist dan ook een arrangement dat recht doet aan eisen van verschillende partijen. Rekenen loopt bij voorkeur parallel aan tekenen. Nog beter is het wanneer zij elkaar inspireren. In een vervolgtraject voor de corridor zal aan dit punt veel meer aandacht moeten worden besteed want in het traject dat nu afgesloten is, was dit nog nauwelijks een punt van aandacht.

Articulatie van waarden

In onze corridor is wel een begin gemaakt met de articulatie van waarden. Het onderdeel over de kwaliteitsambities in de eerste sessie levert voldoende stof op om het gesprek hierover te continueren en vast te houden (zie de groslijst). Ook in het nu afgesloten valt het echter op dat eenmaal uitgesproken waarden en ambities schijnbaar weer vergeten zijn wanneer concrete interventies aan de orde zijn. Onthouden moet worden dat de gewenste kwaliteiten in elke fase van de plancyclus expliciet en in hun eigen gedaante aan de orde dienen te zijn. In de initiatiefase is dat de doelkwaliteit ('wat willen we realiseren?'). In de planstudiefase is dat de ontwerp kwaliteit ('welke ontwikkelingen zijn mogelijk?'). In de uitvoeringsfase draait het om de projectkwaliteit ('welke ingrepen kunnen we realiseren?') en in de onderhoud- en beheerfase gaat het om de gebruikskwaliteit ('hoe kunnen we kwaliteit handhaven?'). Alle vier grijpen terug op elkaar, ze staan niet los, maar in samenhang. In het voorbije traject is echter niet of nauwelijks geëvalueerd of de uitkomsten (de ontwerprichtingen, mogelijke interventies of ontwerpvarianten) nog voldoen aan de oorspronkelijke geformuleerde waarden van de spelers in het spel. Die terugkoppeling zal nog gemaakt moeten worden.

Tot slot: in de praktijk blijkt dat wanneer gebiedsprocessen vastlopen of partijen meningsverschillen krijgen, regelmatig de vraag gesteld wordt: "wat wilden we ook al weer met dit project?". In dergelijke gevallen is het op z'n minst handig dat partijen kunnen teruggrijpen op wat zij onder de kopjes van economisch, sociaal, cultureel of ecologisch belang aan gebruiks-, belevings- en toekomstwaarden eerder als verlangens hebben genoteerd. Bovendien helpt de gehanteerde methodiek om elkaar te verstaan (het slechten van de taalbarrière tussen disciplines en beleidsdomeinen) en niet op de laatste plaats om in ieder geval die punten helder te krijgen waar het bereiken van overeenstemming heel lastig zal blijken te zijn (botsende belangen, 'agree to disagree').

D. zoeken naar oplossingsrichtingen.

Rol van ontwerpers

Hierbij zijn ontwerpessies gebruikelijk, waar ideeën kunnen worden gegenereerd op basis van waarden en belangen. Veranderde brandpunten hierbij zijn tegenwoordig de behoefte aan maatwerk en het zoeken naar nieuwe meekoppelende belangen zoals water, groen wonen, recreatie en toerisme, zorg, cultuurlandschap en natuur. Door SRE is zelf de switch van hardware naar beleving naar voren gebracht.

Ontwerpers spelen in deze fase een grote rol. Ontwerpers zijn onder andere in staat om stappen vooruit te doen in de richting van een nieuwe ruimtelijke identiteit of een nieuwe ruimtelijke zoekrichting. Ook kunnen zij de opgave helder maken en de focus op ruimtelijke kwaliteit of duurzaamheid scherp houden. Bovendien kunnen zij vaak de impliciete waarden, zoals de wordingsgeschiedenis van het landschap of de werking van verkeerssystemen, schakelen met de verbeelding en daardoor het proces versnellen.

In de Schipholcorridor bleken gunstige omstandigheden aanwezig om creatief en gezamenlijk te zoeken naar ontwerp- en oplossingsrichtingen. De opgave van het routeontwerp 'dwingt' daartoe. Wel kan geconstateerd worden dat de vier hoofdrichtingen voor ontwerp (schaal, contact, contrast en stromen) nauwelijks vragen of discussie van de deelnemers hebben uitgelokt. Dat kan zijn omdat ze het ermee eens zijn. Het kan ook zijn dat de deelnemers vanwege het abstractieniveau van de vier richtingen nog even hun instemming onthouden hebben. De exercitie aan het slot van de eerste sessie (de drie kaartbeelden) was overigens behoorlijk spontaan en in die zin verhelderend voor de ruimtelijke koers die de deelnemers al in hun hoofd hadden.

Hoe verder?

Voorgaande terugblik laat zien dat er in de corridor nog onvoldoende draagvlak is om met elkaar samen te werken aan gebiedsontwikkeling en routeontwerp. Wel lijkt er ruimte te zijn om de verkenning van dit traject (waarmee nu begonnen is) te continueren. Het is nu dan ook nog absoluut te vroeg om intentieafspraken te maken tussen alle betrokken partijen (laat staan bestuurders), temeer omdat sommige van deze partijen niet of nauwelijks bij de werksessies betrokken waren. Een wenselijk vervolg is om de uitkomst van deze parelexercitie (projectenkaart, kwaliteitsambities, ontwerprichtingen en ontwerpstrategie) begin 2008 voor te leggen aan een regionale werkconferentie, waarvoor alle relevante partijen worden uitgenodigd. Die conferentie kan door RWS geïnitieerd worden. Ook is denkbaar dat een andere partij de regie daarvan op zich neemt (provincie, stadsregio).

Op onderdelen is wel een belangrijke vooruitgang geboekt in die zin dat rond het Park van de 21^e eeuw/A4 en rond Schiphol/A4 de gemeente, SRE en RWS elkaar ontmoet hebben. Interessante vraag is wie hier verleid heeft. Bovendien bleek ook RWS zelf nog verleid te moeten worden (het voorbeeld van het project 'Omlegging A9 Badhoevedorp'). Een wenselijk vervolg is dat RWS voor deze drie 'projecten' afzonderlijk een proces in gang zet om verder te komen met routeontwerp en gebiedsontwikkeling. Als eerste stap in dat traject kan de oogst van de parel ter informatie en bespreking worden voorgelegd aan de projectteams c.q. afdelingen die bij de ontwikkeling van resp. het park, de Airportcity en de omlegging van de A9 betrokken zijn. Daarbij is het van belang om de visie en ideeën te presenteren als suggesties die meerwaarde kunnen opleveren voor het desbetreffende project.

De 'routeontwerpers' staan uiteraard te popelen om door te pakken. Voorzover zij zich daar nu niet van bewust zijn, is het goed om hen te waarschuwen voor de precare context. Vallen partijen terug in 'oud gedrag' van oppositie, wantrouwen, onderhandeling en het zich niet verantwoordelijk achten voor het geheel? Of zijn

partijen bereid om te schakelen naar 'nieuw gedrag' van coöperatie, vertrouwen en gedeelde verantwoordelijkheid om gezamenlijk de corridoropgave te formuleren. Per slot van rekening is die opgave niet gering: zorgen voor een robuuste (toekomstvaste) en karakteristieke infrastructuur in de Haarlemmermeer in combinatie met een hoogwaardig en functioneel werklandschap (Schiphol, Werkstad A4, energie), een hoge leefomgevingskwaliteit (park, cultuur, routes, water) en de hoogst denkbare ruimtelijke kwaliteit op een wijze die betaalbaar, realiseerbaar en ook beheersbaar is. Hiervoor is het nodig dat partijen zich blijven uitspreken over hun ideeën en wensen ten aanzien van functionaliteit, kwaliteit en toekomstwaarde van de corridor en om gezamenlijk te zoeken naar concrete oplossingsrichtingen.

5

conclusies

1. de uitwerking van de visie op de Deltaroute in de Parel Schipholcorridor is een succes omdat een begin is gemaakt met de articulatie van waarden en belangen, een zoekrichting voor ontwerpinterventies is geagendeerd en enkele partijen elkaar ontmoet hebben met de intentie om hun gesprek voort te zetten;
2. het is jammer dat in de complexe opgave van deze parel, waar een verkeersongeluk aan plannen dreigt, niet alle belanghebbenden op voldoende wijze hun plannen, ambities en ideeën naar voren hebben kunnen brengen;
3. de Werkbank ruimtelijke kwaliteit is een geschikt instrument om de waarden en belangen van partijen te inventariseren en te ordenen. In een vervolgtraject dient meer tijd ingeruimd te worden om het gesprek met elkaar over waarden en belangen ook tot in alle finesses te voeren (begrip, overeenstemming, onoverbrugbare verschillen e.d.);
4. de kansen voor realisering van de ambities van routeontwerp als proces van gebiedsontwikkeling nemen toe naarmate partijen de verleiding kunnen weerstaan om de gebiedsgrenzen op te rekken en zich weten te beperken tot de snelweg en de strikt aan de snelweg gerelateerde gebiedsplannen. Het helpt in dit licht zowel RWS als anderen om routeontwerp inhoudelijk en procedureel consequent te beschouwen als logische aanvulling op de aanleg en inpassing van weginfrastructuur.
5. in het vervolgtraject dient meer aandacht uit te gaan naar mogelijke uitvoeringsarrangementen. De gehele ruimtelijke plancyclus van initiatief, visievorming, uitvoering en beheer kan in werksessies met belanghebbenden doorlopen of nagespeeld worden. "Rekenen" dient hierbij bij voorkeur parallel te lopen aan "tekenen" en nog beter is het wanneer zij elkaar inspireren.
6. er lijkt bij belanghebbenden in de Schipholcorridor wel ruimte te zijn om het traject van meekoppeling routeontwerp en gebiedsplannen verder te verkennen, maar er lijkt op dit moment nog onvoldoende draagvlak te bestaan om daadwerkelijk hierin 'corridorbreed' met elkaar samen te werken.
7. deze pareluitewerking dient vervolgd te worden, gericht op drie sporen:
 - a) de uitwerking van twee concrete 'projectenveloppen':
 - continueren van het gesprek met belanghebbende partijen en hun bestuurders over waardecreatie, gericht op concrete inrichtings- en uitvoeringsarrangementen in de koppeling tussen het Park van de 21^e eeuw - Deltaroute en de koppeling tussen Airportcity - Deltaroute
 - b. communicatie met alle spelers: organiseren van een gesprek over waarden en belangen en over de oogst van deze fase van pareluitewerking in de vorm van een werkconferentie met alle spelers die met aan de Deltaroute gerelateerde gebiedsplannen bezig zijn, inclusief de spelers die nu niet of onvoldoende hebben deelgenomen, zoals het rijk, de provincie Noord-Holland, de stadsregio, de gemeente Amsterdam en maatschappelijke organisaties uit de economische, sociale, culturele en ecologische hoek
 - c. organiseren en/of voortzetten van het gesprek met de eigen achterban (RWS projectleiders) over de kwaliteitskansen van routeontwerp en de potentiële meerwaarde voor hun eigen wegprojecten met afspraken over ontwerp, uitvoering, financiering en onderhoud & beheer.

Bijlagen

- 1 overzicht deelnemers sessie 1
- 2 overzicht van plannen en beleidsvoornemens in de Schipholcorridor
- 3 overzicht van kwaliteitsambities in de Schipholcorridor
- 4 overzicht deelnemers sessie 2

Bijlage 1: overzicht van deelnemers sessie 1

Naam	Organisatie	Mailadres
Annemarie Lodder	Gem. H'meer	Annemarielodder@haarlemmermeer.nl
Mark Lammertink	Gem. H'meer	M.lammertink@haarlemmermeer.nl
Fred Kaaij	Gem. H'meer	F.Kaaij@haarlemmermeer.nl
Maurits Schaafsma	SRE	Schaafsma_M@schiphol.nl
Harald Bresser	SRE	Bresser@schiphol.nl
Hans van Helden	Noord-Holland	Heldenj@noord-holland.nl
Ton Bossink	Noord-Holland	Bossinka@noord-holland.nl
Joke Lenten	Noord-Holland	lentenr@noord-holland.nl
Pieter Mulder	Noord-Holland	Mulderpm@noord-holland.nl
Joost Smit	DRO A'dam	j.f.smit@dro.amsterdam.nl
Martijn Heemink	RWS Bouwdienst	Martijn.heemink@rws.nl
Marcel van der Wal	RWS	Marcel.vander.wal@rws.nl
Martin Veenendaal	RWS	Martin.veenendaal@rws.nl
John van Rutten	RWS	John.vanrutten@rws.nl
Jan van der Grift	Steunpunt RO	Jan.vander.grift@rws.nl
David van Zelm v.Eldik	Steunpunt RO	David.vanZelmvanEldik@minvrom.nl
Jackie Straathof	LNV	j.m.m.straathof@minlnv.nl
Team		
Erik van Langen	RWS	Erik.van.langen@rws.nl
Jandirk Hoekstra	HNS	j.hoekstra@hnsland.nl
Berdie Olthof	Feddes/Olthof	berdie@feddes-olthof.nl
Peter Heerema	Locus	locus@planet.nl
Theo Reijs	TNO	Theo.reijs@tno.nl
Geiske Bouma	TNO	Geiske.bouma@tno.nl
Ton Venhoeven	Venhoeven CS	t.venhoeven@venhoevencs.nl
Arjen Zaal	Venhoeven CS	Zaal@venhoevencs.nl

Bijlage 2: overzicht van plannen en beleidsvoornemens in de Schipholcorridor (resultaat GDI onderdeel werksessie 1)

Huidige (vigerend) beleid en plannen

Gemeente Haarlemmermeer

- Gemeente Haarlemmermeer; Toekomstvisie Haarlemmermeer 2030, februari 2002; Park 21
- Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer bollenstreek; Integrale gebiedsontwikkeling Haarlemmermeer; (Park 21, Werkstad A4, woningbouw groen en water)
- Werkstad A4 kwaliteitsslag in geplande 4 ontwikkelgebieden liggend aan weerszijden van de A4; kwaliteitsslag en integrale gebiedsontwikkeling
- Leidraad Geniedijkzone oost 2002; inpassing Geniedijk aan weerszijden van de A4
- Procesplan Park 21, Masterplan gereed medio 2008; integrale gebiedsontwikkeling met groen
- Gemeente Haarlemmermeer; omlegging A9; nieuwe aansluitingen op de A4

Routeontwerp

- Routeontwerp beleid

Verkeer en Waterstaat

- Verkeer&Waterstaat Nota Mobiliteit / Kabinetstandpunt april 2006; Groei luchtvaart binnen huidig Luchthavenindelingbesluit en bestaande milieurandvoorwaarden
- RWS, veiligheidsschermen A4, indien veiligheidsschermen op viaducten geplaatst gaan worden zijn ze gelijkvormig.
- Rijkswaterstaat Nota Mobiliteit; Reistijd hoofdinfrastructuurassen (w.o. A4) maximaal 1,5 x reistijd congestievrij. Voor A4 (richting zuiden geen consequenties, richting Zuidas uitbreiding naar 2x5) volgens huidige inzicht geen consequenties tot 2020
- Rijkswaterstaat Nota Mobiliteit / aansluitingenbeleid; Nieuwe aansluiting alleen mogelijk indien geen negatieve effecten op verkeersveiligheid en doorstroming
- Verkeer&Waterstaat Tunnelwet WARVW; ruimtebeslag, vormgeving en functionaliteit van de tunnel
- Rijkswaterstaat NH Verlichting in de buitenbermen, Landschapsplannen; Impact op ruimtebeslag en veranderingsmogelijkheden
- Rijkswaterstaat overkluizingen; Uitgangspunt ja, mits onder zeer strikte voorwaarden
- Rijkswaterstaat Basisonderhoudsniveau
- Rijkswaterstaat Realisatie Uitbreiding A4 Burgerveen-Leiden: Verbreding aan oostelijke zijde. Extra aquaduct oostelijk van bestaand. Verlenging en verlegging zuidwaarts van huidige viaduct in A44 naar A4. Informatie te verkrijgen bij Projectbureau A4 bij DZH.
- Rijkswaterstaat, Herinrichten verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek: Blijft binnen huidige grenzen. Veel groen verwijderen en groen bijplaatsen aan de rand van de parkeerplaatsen.
- Rijkswaterstaat; Spitsstroken A4/A10 Zuid Badhoevedorp-Amstel
- Rijkswaterstaat Nota Ruimte/Nota Mobiliteit; Reserveren uitbreidingsruimte langs hoofdinfrastructuur (w.o. A4)
- Rijkswaterstaat Nota Mobiliteit; Kilometerheffing in 2011, mogelijk verdrijvend effect, reducerend op A4 in de spits
- Rijkswaterstaat besluit Luchtkwaliteit; Maatregelen hebben effect op vormgeving van de weg
- Min Verkeer en Waterstaat: geen nieuwe aansluitingen (een erbij een eraf) of dat ook voor parallelbanen geldt is me onduidelijk.....
- Rijkswaterstaat calamiteitenplannen; Bevoegdheden, verhoudingen bij calamiteiten

Provincie Noord-Holland

- PNH, Streekplan Noord-Holland Zuid, algemeen planologisch kader
- PNH, Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek, aangeven van mogelijke ontwikkelingen op het gebied van woningbouw, groen en recreatie, waterberging, infrastructuur, werkgelegenheid
- PNH, realisatiebesluit N201+, aanleg parallelstructuur, 2x2 rijstroken, reservering 3e rijstrook, 4x31 meter (ruimtebeslag dwarsprofiel), 2 nieuwe knooppunten met verbindingswegen, knooppunt De Hoek wordt gesloopt, beeldkwaliteitsplan viaducten is gereed incl. positief advies welstand, waterhuishoudkundig plan gereed incl. instemming Hoogheemraadschap, start planologische procedure (art. 19) september 2007 (definitief ontwerp gereed =

- ruimtebeslag staat vast)
- PNH, Streekplanuitwerking A4/A5 Oude Schipholweg, kantoorontwikkeling, groene verbinding, mogelijk tweede terminal Schiphol, reserveringen tracé zware rail, aansluiting op Rijkswegennet, Aansluiting omgelegde A9 op A4
- PNH, Visie Geniepark inclusief fietsbrug over A4, vormgeving viaduct is vastgelegd, reserveringen van 200 m ten zuiden en 50 m ten noorden van Geniedijk
- PNH, Strategisch groenproject Amstelgroen (als onderdeel van Park 21), kruist a4
- PNH, streekplan en gebiedsuitwerking, realiseren van internationaal vestigingsmilieu rondom Schiphol

Schiphol Group

- Ontwikkeling Schiphol Noordwest/Badhoevedorp Zuid; Nieuwe Terminal + Airportcity; Nieuwe aansluiting op parallelbanen A4; Effect: A4 krijgt stedelijk karakter (zie ook TransferCity)
- Elzenhof: ontwikkeling 200.000 m2 kantoren c.a.; Effect: A4 krijgt stedelijk karakter
- A4 volledig parallelbanen, ook ten noorden van Schiphol C; Effect: parallelbanen A4
- TransferCity: gestapeld parkeren op P3 (direct langs A4), inclusief voorzieningen voor passagiers (check in, bagage drop off, hotels, horeca, autoverhuur, ...) en auto's (onderhoud, tanken, ...); Effect: stedelijk karakter A4 ter plaatse
- Werkstad A4: Schiphol Logistics Park logistiek, tweede en derde linie luchtvracht), A4-Zone West (idem, plus daaraan verbonden economische activiteiten), Dedicated Cargo Lane: ongestoorde verbinding tussen A4 (truck terminal), Rail Terminal, Schiphol Zuidoost; Effect: grote ruimtedruk rondom de Geniedijk. Meerwaarde Dedicated Cargo Lane
- Parallele Kaagbaan (reservering).; Effect: groei luchthaven op termijn mogelijk
- Ontwikkeling Airport Corridor Hoofddorp-Zuid als internationaal concurrerend stedelijk milieu: aanvullende milieus en kwaliteiten binnen de corridor. Thema: Amsterdam Global City Region; Effect: versterken internationale concurrentiepositie Regio Noordvleugel / Randstad
- Ontwikkeling Golfbaan en Golfbaanhotel in de oksel A4-A9.; Effect: groene oase tussen Schiphol en Zuidas, passend binnen airport corridor
- Ontwikkeling Kruisweg Zuid als alternatieve locatie afstandparkeren voor personeel.; Effect: nog minder ruimte voor riet
- Aanvullende railinfrastructuur ter ontsluiting van Schiphol Noordwest en als oplossing voor capaciteitsproblemen spoortunnel. De rail wordt gezien als onderdeel van een regionaal railnetwerk. Zware rail: reikwijdte tot Almere/Lelystad. Ook te gebruiken voor treinen NZ-lijn.; Effect: samenhang stations Zuidas / Schiphol C / Schiphol NW / Hoofddorp

Hoogheemraadschap van Rijnland

- waterbeheersplan Rijnland 2006 - 2009; voldoende waterberging; geen negatieve effecten op waterkwaliteit. Voorkomen van afspoeling
- keur- en beleidsregels 2006; 15% compensatie toename verhard oppervlak; goed functionerend watersysteem geen doodlopende watergangen; voorkom vervuiling van water door afspoeling of uitloging
- Waterkeringenbeheerplan; Ruimte voor waterkeringen. Veilige waterkeringen
- Water neutraal bouwen; De ontwikkeling mag geen negatief effect op de waterhuishouding hebben.

Gemeente Amsterdam

- Zuidas: 1mln m2 vastgoedkantoren, idem woningbouw, OV-knooppunt voorzieningen, A10 ondergronds, rekening houden met railinfra 4-6-4 → aansluiting op A4 moet rekening houden met OV-infra, incl. doortrekken N-Z-lijn met halte bij Riekerpolder en/of RER-systeem.
- RID-gebied = Riekerhaven, IBM-terrein, Driehoek: reservering voor kantoren, kantoorachtige bedrijvigheid: Schipholgebonden locatie
- Riekerpolder: kantorenlocatie, eerste fase gereed, tweede fase in ontwikkeling; Oude Haagseweg: vastgoedlocatie voor kantoren en/f kantoorachtige bedrijvigheid tussen A4 en Oude Haagseweg. Oostelijk deel vrijwel onmogelijk indien huidige wegreservering met talud wordt aangelegd. Westelijk deel afhankelijk van vertrek apparatuur verkeersleiding Schiphol; Onderdoorgangen zijn ook ecologische verbindingen

Beleid en plannen in voorbereiding

Routeontwerp

- Routeontwerp A4 in de Haarlemmermeer: Mainport domineert, zowel in beeld als in functie.; Verhouding tussen de weg en omgeving zal drastisch veranderen, Schiphol is icoon en kan zich presenteren aan de A4. Traject door ter hoogte van Schiphol zal zich ontwikkelen tot een ervaring vergelijkbaar met een videogame.
- Routeontwerp A4, Deltaroute A4, parelontwikkeling Schiphol:
 - Accelereren rond schiphol (hoogbouw)
 - Consolideren in band 200m rond A4 (rietvegetatie)
 - Eigen karakter versterken van kruisende structuren (Stelling van Amsterdam, aansluiting N201, taxibanen Schiphol)
 - Zicht op omgeving (panorama polder/werkstad Haarlemmermeer, panorama Schiphol zelf) maximaliseren. Contrast tussen zuidelijk deel, werkstad en via Stelling naar Schiphol maximaliseren.
 - Architectonische specificaties voor het wegontwerp (weg-eigene van snelwegprofiel maximaliseren)
- Routeontwerp A4: bij schoner en geluidlozer autoverkeer is een doortrekken van de stedelijke structuur bij Knooppunt Nieuwe Meer te onderzoeken.
- Routeontwerp/doorstroomroute: parallele wegverbinding combineren met fiets- en rail- of tramverbinding tussen Zuidas en Schiphol via bestaande en nieuwe bedrijventerreinen Betekent eventueel opheffen bestaande afslagen, de A4 wordt echte doorstroomroute!

Ministerie EZ

- Hoogspanningsleiding langs de A4; extra inpassingsopgave: er is al een kabinetsstandpunt in deze pkb-procedure en binnenkort moet 2^e kamer zich uitspreken. Voorkeur is trace oostelijk van Hoofddorp. In dat geval zou het tracé pas ergens voorbij Burgerveen of zelfs voorbij het ringvaartaquaduct bij de A4 geraken. Gelieve informatie terzake in te winnen bij EZ: mw drs E.J. Brascamp [E.J.Bracamp@minez.nl]

Gemeente Haarlemmermeer

- windpark 1 en 2; 6 windturbines bij knooppunt Burgerveen, en circa 8 turbines in zuidpunt Haarlemmermeer, ashoogte 70 tot 100 m

Hoogheemraadschap van Rijnland

- Uitwerking NBW-opgave Waterbezwaar 1ste fase; Piekberging 1 miljoen m³ t.b.v rijnlands boezemsysteem; zuidwestpunt hmpolder
- GEbiedsuitwerk KRW; goede inrichting watersysteem; ecologische kwaliteit van het water

Verkeer en Waterstaat

- Rijkswaterstaat Omlegging A9 Badhoevedorp; Nieuwe knoop Badhoevedorp, mogelijk aansluiting verlengde T106
- Rijkswaterstaat Zuidas; Uitbreiding Zuidas ondergronds volgens DOKmodel
- Rijkswaterstaat besluit op verkenning A4; Uitbreiding A4 N201-Burgerveen met parallelstructuur of wisselstrook
- Verkeer&Waterstaat; Procedurebesluit Ontwikkeling Schiphol lange termijn
- RWS, Omleiding Badhoevedorp
- Rijkswaterstaat; Richtlijn inrichten verzorgingsplaatsen

Rijkspartijen

- VROM/V&W/LNV, Structuurvisie Panorama's en de Snelwegzone, mogelijk planologisch/juridisch beschermen van Panorama vanaf A4 op meest zuidelijke deel van de Haarlemmermeer en Stelling van Amsterdam.
- V&W, VROM, LNV, EZ, Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), effect is de noodzaak om infra en ruimtelijke ontwikkelingen daaromheen integraal te programmeren en plannen. Dit kan een belangrijke randvoorwaarde zijn voor integrale gebiedsontwikkeling.

Gemeente Amsterdam

- Structuurvisie Amsterdam, start tweede helft 2007; uitwerking via het lopende project Amsterdam 2040, gereed met ruimtelijk beeld eind 2007
- project Zuidwaarts: planologische en stedenbouwkundige analyse van de veranderingen langs Noor-Zuidlijntracé ("de rode loper"). Inmiddels een voorstel om ook samenhang met regio in deze zuidlob in het project op te nemen, planologisch via een update van de regionale economische visie (samen met regiopartners)

Schiphol Group

- Metropolitane Strategie: het verder aanscherpen van het programma op Schiphol op basis van een Metropolitane Strategie.; Effect: Versterken Concurrentiepositie Regio Noordvleugel / Randstad
- Living Bridge: plan om Elzenhof te verbinden met de Golfbaan door een "overbouw" van de A9.; Effect: benutten ontwikkelingskansen: noordkant Schiphol. Ambitie: noordkant als uitloper van Amsterdamse Bos / Nieuwe Meer;
- Ruit Schiphol: ontwikkelen N201 - A3 - A9 - A5/Hoofdvaaart als ruit rond Schiphol.; Effect: nieuwe verkeerscirculatie rond Schiphol
- Luchthaven klimaatneutraal.

Provincie Noord-Holland

- PNH, ontwikkelingsbeeld 2040, structuurvisie NH, mogelijk ander ruimtelijk instrumentarium t.a.v. beeldkwaliteit

Verwachtingen ten aanzien van ontwikkeling van beleid in de toekomst

Routeontwerp

- Vervolg Routeontwerp A4: overweldigende hoeveelheid dwarsverbindingen voor vliegtuigen, people movers dedicated transport etc. Deze wirwar van infrastructuur roept associaties op met de werken van Piranesi. Piranesi: hij tekende de oude opgravingen met onoverzichtelijke labyrintische ruimtes, is de grote inspirator voor Escher geweest!
- Vervolg Routeontwerp: uitloop naar zuiden van de Haarlemmermeer: werk, woon en recreatiegebieden, wij streven naar een rooilijn op (250 m) afstand van de A4 aan weerszijden bedoeld voor moeras en rietgroei met als belangrijkste functie waterberging en retentie
- Vervolg Routeontwerp A4: Bundelen van infrastructuurlijnen, doorstroomroute in hoofdbaan en ruimtelijke ontwikkelingen aan de parallelbanen. (Eerste aanzet wordt nu aangelegd). Mogelijkheden dubbel grondgebruik hierbij (bij de infrastructuur) onderzoeken.

Gemeente Haarlemmermeer

- startovereenkomst gebiedsuitwerking H'meer - bollenstreek; integrale gebiedsuitwerking en financiële afspraken over realisering ambities
- nieuwe aansluitingen op de A4 en A5 en A9; inpassingopgave
- wateropgave langs de A4 bij Werkstad A4 (Rijsenhout, A4 zone west, SLP, Beukenhorst oosttoest); wateraccés van 200 m langs de A4
- duurzame boomontwikkeling langs de A4
- geluidswal langs de vijfde baan, 20 meter met daarop piramides; openheid langs vijfde baan weg
- OV rail discussie; mogelijke effecten doortrekken noordzuidlijn, rer verbinding
- structuurvisie Haarlemmermeer (nieuwe WRO)

Hoogheemraadschap van Rijnland

- waterbeleid; inspelen op de klimaatontwikkeling

Verkeer en Waterstaat

- Rijkswaterstaat; Uitbreiding A5 2x3
- RWS, hoogwaardig OV/rondje randstad tussen Den Haag en Amsterdam, opgave om A4 hier goed mee te verknopen. A4 bij Schiphol krijgt daardoor een meer lokaal en binnenstedelijk karakter.
- Rijkswaterstaat; Uitbreiding A4 Burgerveen-Leiden 2x4
- Streven naar een duurzame snelweg: dat ie geen geluid en stank produceert en dat ie warmte

(energie) produceert.

Provincie Noord-Holland

- PNH, bedrijfsontwikkeling en groen ontwikkeling rondom A4, groei van bevolking en werkgelegenheid in Haarlemmermeer

Schiphol Group

- Schiphol, tweede terminal Schiphol, daardoor meer druk op de A4
- schiphol group; Luchthaven als leverancier van energie

Gemeente Amsterdam

- uitwerking Metropolitane strategie: de hele regio internationaal tot een metropolitaan Amsterdam omvormen via samenhangende investeringsprojecten (infra, groen, cultuur, woon- en werkmilieus)
- project 50.000+; Zoektocht naar aanvullende woningbouwlocaties voor de periode na 2030.; Wordt o.a. gekeken naar niet gebruikte infrareserveringen en andere " rest" ruimten.

ECONOMISCH BELANG

Gebruikswaarde

Belevingswaarde

Toekomstwaarde

Kwaliteitsthema metropool

Internationale oriëntatie
Internationaal woon- en vestigingsklimaat, maar ook ruimte voor lokale, gebiedseigen ontwikkeling

Service, gemak, experience
Infra als smaakmakend element in de internationaal concurrerende regio Amsterdam
Global City Region Schiphol als hoogstedelijke icoon
Internationaal aansprekend

Randstad als samenhangende metropool
Stedelijke verdichting

Kwaliteitsthema bereikbaarheid

Efficiënt systeem
Schiphol 24 uur per dag goed bereikbaar
Toegankelijkheid en langzaam verkeerroutes over het luchthaventerrein vormen geen barrière in regionaal verband
Uitstekende bereikbaarheid intern en extern (lucht/land)
Goede doorstroming van het verkeer
Optimale aansluiting op onderliggend wegennet
Voldoende wegcapaciteit, rekening houdend met de groei van het woonwerkverkeer
Goed bereikbaar fietsnetwerk
Bereikbaarheid met openbaar vervoer zeer goed
Meervoudige functionaliteit wordt niet belemmerd
Scheiding lokaal en bovenregionaal verkeer

Uitstekende interne en externe bereikbaarheid

Files gehalveerd ten opzichte van nu
Extreme bereikbaarheid
Bij doorgaande ruimtelijke ontwikkeling Zuidwest lob kan de A4 verstopt raken. Aandacht voor de A4 als doorstroomroute!
Solide en gesmeerd lopende overstapmachine Schiphol, bereikbaar per fiets, tram. Trein en auto

Kwaliteitsthema inrichting en ruimtelijke kwaliteit

Hoogwaardig wonen

Herkenbaarheid als Poort van Amsterdam
Zichtbaarheid
dynamisch/internationaal karakter vanaf A4
Ruimtelijke kwaliteit als economische vestigingsfactor
Spektakel bij Schiphol, hoge dichtheid
Gestapelde infrastructuur
Hoogwaardige open ruimtes
Goede tot zeer goede dwarsverbindingen
Contrast tussen volte en leegte

Bijdragen doen aan de identiteit van het gebied
Robuustheid in termen van ruimtebeslag in het licht van toekomstige, veranderende functionaliteit van de weg

Kwaliteitsthema klimaat en milieu

Schiphol als motor en innovatiecentrum voor schonere luchtvaart

Kwaliteitsthema flexibiliteit

Beheersbare onderhoudskosten

Duurzame landbouw
Beheer open gebied door agrariërs
Klimaatbestendig
Voldoende waterberging

Objecten, entiteiten en de hele infrastructuur zijn eenvoudig te veranderen naar functionaliteit
Snelle aanpasbaarheid wanneer nodig

SOCIAAL BELANG

Gebruikswaarde

Belevingswaarde

Toekomstwaarde

Kwaliteitsthema gedifferentieerde netwerkstad

Grote verscheidenheid in woonmilieus en woningtypen in zowel zeer lage dichtheid als zeer hoge dichtheid
Vergeet de oude (achterstands-)wijken niet of voorkom die
Samenhang met ontsluiting per auto/rail als ruggengraat
Bijdrage van de regio aan werk en welvaart in de regio

Netwerkstad die ertoe doet
Leefbaarheid

Voorkom achterstandswijken
Stedelijke verdichting
Samenhangende Noordvleugel als Metropolitane stad
Veel grotere sociale diversiteit

Kwaliteitsthema efficiënte infrastructuur

Veiligheid en veilige inrichting van de weg
Integratie ruimte A4 en openbaar vervoersysteem
Goede bereikbaarheid
Doorgaande fietsroutes ook langs vliegtuigen
Nog meer passages over de A4 voor fietsers
Dwarsverbindingen voor mens en dier
Gebundelde functies gekoppeld aan hiërarchische niveaus van infrastructuur

Infrastructuur als plezierig ervaren
Gevoel van bereikbaarheid
Overgangszones langs de weg t.b.v. de leefbaarheid
Goede micronetwerken wonen, werken, recreatie
Bewuste en vanuit verschillende doeleinden en beleving ingepaste infrastructuur

Opheffen of minimaliseren barrièrewerking snelweg

Kwaliteitsthema symbiose van rust en hectiek

Comfortabel en rustig samenhangend beeld van een vlak wegdek
Passerende gast langs/in/op Schiphol
Herkenbare infrastructuur (alle hiërarchieën) in zijn drukke verwarrende context
Rust in de corridor
Prettig wegbeeld voor de automobilist op de A4 door eenduidige vormgeving wegontwerp, wegmeubilair, viaducten etc.
Zichtbaarheid van de vliegtuigen altijd behouden
Functionaliteit van de overstapmachine confronteren met de weggebruiker

Kwaliteitsthema recreatie

Polder en ringvaart goed ontsloten voor recreatie
Veelheid aan recreatieve dwarsverbindingen over en onder A4
Recreatiegebieden dichtbij en toegankelijk

Kwaliteit en beleving recreatie

ECOLOGISCH BELANG

Gebruikswaarde

Belevingswaarde

Toekomstwaarde

Kwaliteitsthema Droge voeten

Waterberging in de polder
Voldoende waterberging per peilvak
Schoon water

Natte karakter polder goed beleefbaar rond A4
Waterrijke gebieden en landschappen
Openheid

Inspelen op klimaatverandering (weg op poten, ecologie en natuur eronder)
Voldoende ruimte voor water in de diepe droogmakerij

Kwaliteitsthema groenblauw netwerk en verbindingen

Opheffen ecologische barrières
Brede goed functionerende ecologische verbindingen over en onder de A4
Stevig groenblauw raamwerk
Recreatie zonder grenzen
Natte zones barstensvol vogels
Groenblauw netwerk voor fiets
Natuur en water als duurzaam systeem

Afwisseling tussen gebieden
Groenblauw netwerk voor recreatief gebruik
Goede micronetwerken voor voetgangers, fiets, ov en auto
Goede menging recreatie, werk en wonen

Ecologische verbinden noord en zuid van Schiphol
Robuust ecologisch raamwerk
Groenblauw netwerk als duurzaam water&natuursysteem
Stedelijke verdichting
Intensief ruimtegebruik
Stapelen van infrastructuur

Kwaliteitsthema water als ecologische drager

Ecologisch waardevolle en aantrekkelijke watergangen
Zichtbaarheid ecologisch waardevolle zones langs/over A4
Sensatie van de plas/dras natuur
Strook aan weerszijde 250 m. breed en in combinatie met het Geniepark en Park van de 21^e eeuw
Waterberging zichtbaar en met aandacht voor het beeldaspect realiseren (bijv. langs de A4)

Zones langs de A4 als visitekaartje van duurzaam waterbeheer

Kwaliteitsthema luchtkwaliteit

Maatregelen voor luchtkwaliteit belemmeren de beleving bij de passage niet

Nederland en A4 zone voldoen aan strenge eisen luchtkwaliteit
Flexibel t.a.v. aanpassingen bij veranderende luchtkwaliteit
Plafond stellen aan de luchtvaart t.b.v. blijvend gebruik voor recreatie en wonen
Milieubelasting omlaag door meer openbaar vervoer

Kwaliteitsthema ecologie meenemen in bedrijfsvoering

Airportecologie ontwikkelen

Snelweg ecologisch ontwikkelen
 Investeren in landschappelijke
 kwaliteit i.p.v. opsouperen
 Een inrichting die door de tijd niet
 wordt ingehaald, maar wordt verrijkt
 (hoe ouder, hoe mooier)

Kwaliteitsthema veiligheid

Veiligheid
 Goed functionerende waterkeringen

CULTUREEL BELANG

Gebruikswaarde

Belevingswaarde

Toekomstwaarde

Kwaliteitsthema herkenbaarheid

Herkenbaarheid Stelling van Amsterdam
 Geniedijk ruimtelijk versterkt zichtbaar vanaf A4
 Zichtbaar niet verloederde Geniedijk Vliegtuigen zichtbaar in de etalage
 Zichtbaarheid van de 'machine' Schiphol
 Herkenbaarheid Schiphol
 Poldergrid versus stedelijk grid
 Schaal/maat/ontwerp van de polder goed beleefbaar
 Haarlemmermeer moet voldoende (zichtbare) waterbergingsoppervlakte (kunnen) maken
 Monumentaliteit droogmakerij
 Openheid droogmakerij

Blijvend aandacht voor gebiedseigen kwaliteiten van de polder (grid, waterlopen, geniedijk, forten)
 Beleefbaarheid omgeving, herkenbaarheid omgeving

Kwaliteitsthema contrast

Mooie overgang polder/polderstad/Schipholstad/Zuidas
 Geniedijkzones als verdicht gebied aan de noordzijde (bomen, bebouwing) met contrast open gebied aan de zuidzijde (water, moeras)
 Airportcorridor als contrast met open landschappen
 Contrast open polder, werkstad en Schiphol maximaal
 Nieuwe infra niet als inbreuk in de bestaande historische structuur maar als nieuwe structurerende elementen
 Stelling van Amsterdam, kruisingen Ringvaart
 Mooi contrast panorama naast high rise

Kwaliteitsthema erfgoed

Oude en verouderde verkeerstorens als attractie openstellen
 Verhaal van de Haarlemmermeerboerderijen (de winter, de lente etc.)

Erfgoed bewaken

Kwaliteitsthema belevingsrecreatie

Recreatief gebruik Geniedijk (route) en Geniepark, ook voor werknemers

Windturbines met uitzichtpunten voor publiek

Werkstad A4 en Schiphol
Stelling van Amsterdam als
recreatieroute
Kwaliteitsthema Grand Design

Wij maken nu cultuurhistorie van de toekomst!

Stimuleren van innovatie, trots op combinaties goed techniek en goede natuur

Schiphol/Haarlemmermeer infrasysteem heeft signatuur
Werkstad A4 goed ingepast in omgeving en architectonisch hoogstandje

Internationale kwaliteit, lokale identiteit

Metropolitane ervaring

Een sterk ruimtelijk concept

bedenken, niet gefragmenteerd

Geen gefriemel, maar formaat en royaliteit

Contrast versterken verstedelijkte versus open ruimte

Belevingscorridor polder/Airport/stad van extensief naar intensief ruimtegebruik

Stedelijke verdichting

Bijlage 4: overzicht van deelnemers sessie 2

Naam	Organisatie
Fred Kaaij	Gem. H'meer
Maurits Schaafsma	SRE
Joost Wagemakers	SRE
Ramon Kuipers	Noord-Holland
Bart Spaargaren	RWS
Ivo Visser	Zuidas
Team	
Erik van Langen	RWS
Jan van der Grift	Steunpunt RO
Jandirk Hoekstra	H+N+S
Berdie Olthof	Feddes/Olthof
Peter Heerema	Locus
Ton Venhoeven	Venhoeven CS