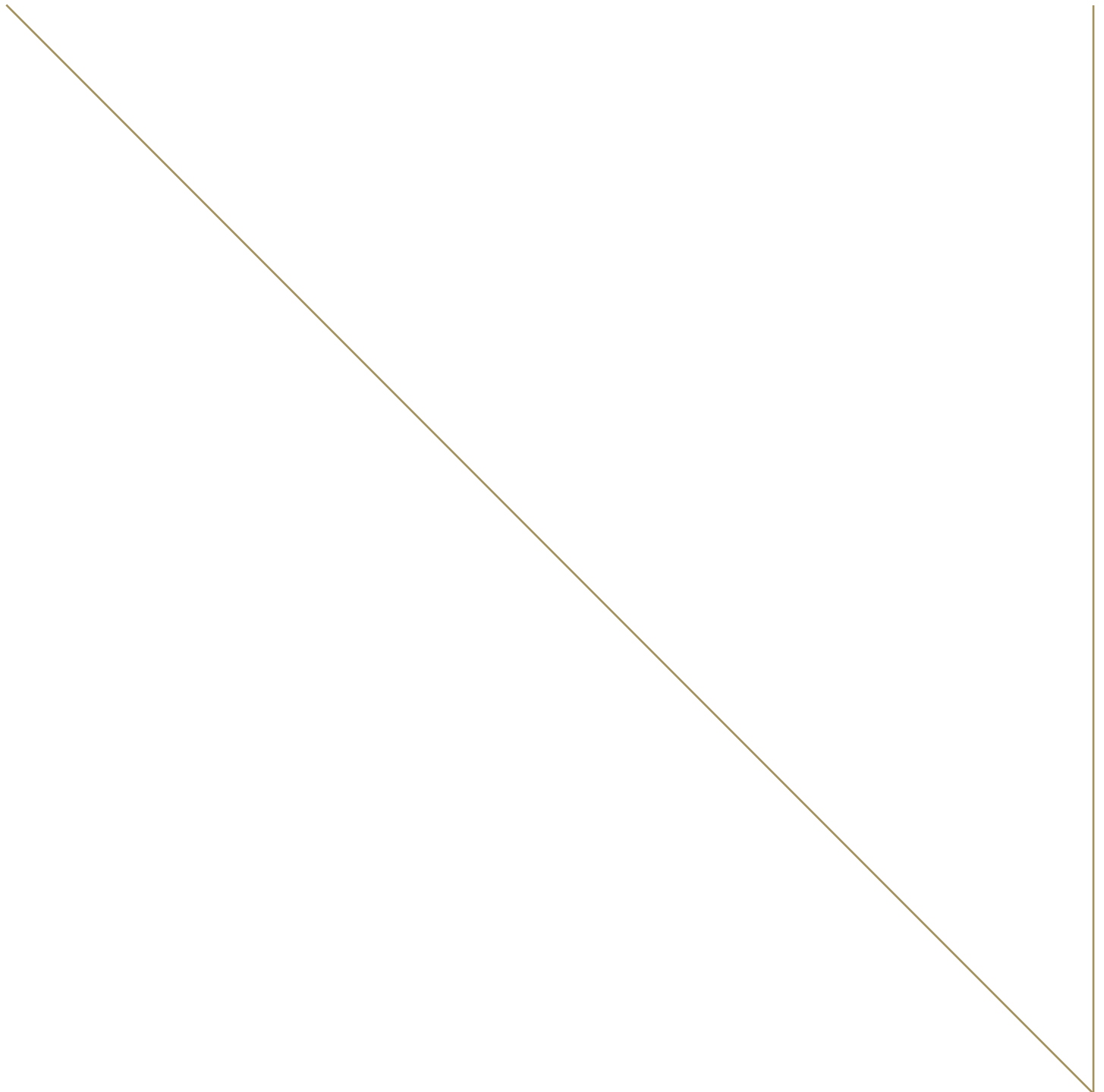
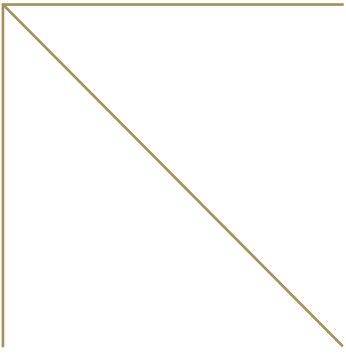




Zicht op mooi Nederland

Structuurvisie voor de Snelwegomgeving







Inhoudsopgave

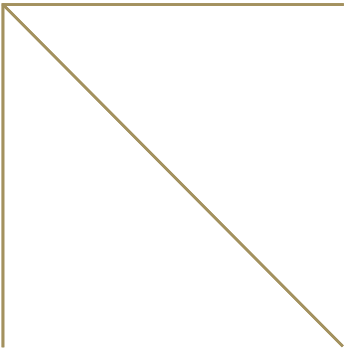
Inleiding	07
Samenvatting	08
1. Opgave	12
2. Rijksbeleid	18
3. Snelwegomgeving	26
4. Snelwegpanorama's	34
5. Negen Nationale Snelwegpanorama's	40
6. Realisatie	48
Bijlagen:	
1. Methodische beschrijving selectie Nationale Snelwegpanorama's	56
2. Gebiedskwaliteiten Nationale Snelwegpanorama's	64
3. Betrokkenheid Belanghebbenden	82
4. Advies over de concept Structuurvisie voor de Snelwegomgeving door het College van Rijksadviseurs	88
5. Lijst van Afkortingen en Begrippen	90





Eemnes, Nationaal Snelwegpanorama Eemland







Inleiding

Nederland is een mooi land met een rijke variatie aan landschappen en landschappelijke overgangen. Deze zijn internationaal zeldzaam en mede daarom zeer waardevol. Door de unieke ligging aan de delta en de eeuwenlange strijd tegen het water in het dichtbevolkte lage land, is het landschap in sterke mate door de mens gemaakt. De cultuurhistorie is leesbaar in bijvoorbeeld ontginnings- en verkavelingspatronen, historische verdedigingslinies en nederzettingenpatronen. Het Nederlandse landschap is voortdurend in beweging. Dat maakt het extra interessant en waardevol. De bevolkingsdruk en de strijd tegen het water hebben er toe geleid dat Nederland als geen ander land ruimtelijk geordend is. Toch woedt er nu in Nederland een maatschappelijke discussie over verrommeling van het landschap.

Het tempo van de ruimtelijke veranderingen is de afgelopen decennia steeds hoger geworden. Door het toegenomen gebruik van de (vracht)auto is de omgeving van de snelwegen aantrekkelijk gebleken als locatie voor nieuwe ontwikkelingen. Bereikbaarheid en zichtbaarheid zijn daarbij belangrijke argumenten. Lintbebouwing van kantorenlocaties en bedrijventerreinen springt hierbij in het oog. Al lange tijd wordt aandacht geschonken aan de ruimtelijke kwaliteit van intensief gebruikte openbare ruimten. Echter, de snelwegomgeving blijft tot op heden onderbelicht. Dit tot ergernis van steeds meer Nederlanders die met lede ogen aanzien hoe het mooie Nederland verrommelt en die dit veelal vanaf de snelweg herkennen.

Het kabinet wil hier iets aan doen. De rijke Nederlandse cultuurhistorie moet bewaard en herkenbaar blijven. Niet alleen voor de landschapsdeskundigen en cultuurhistorici, maar voor alle Nederlanders en bezoekers van ons land. Bovendien moeten nieuwe ontwikkelingen bijdragen aan de cultuurhistorie van de toekomst.

Doel van de structuurvisie is om de ruimtelijke kwaliteit van de snelwegomgeving te verbeteren en herkenbare en kenmerkende landschapskwaliteiten in de snelwegomgeving veilig te stellen, onder meer door negen Nationale Snelwegpanorama's te selecteren.

Deze structuurvisie richt zich op de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting en de beleving van het (stedelijke,

natuurlijke en agrarische) landschap in de snelwegomgeving. Verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de snelwegomgeving levert een bijdrage aan de internationale concurrentiepositie van Nederland. Verhoging van de landschapskwaliteit draagt bovendien bij aan het welzijn en de gezondheid van de Nederlander. Onderzoek heeft bevestigd dat groen en ruimte in algemene zin rustgevend zijn en bijdragen aan herstel van stress.¹ Investeren in een mooi landschap betaalt zich uit in euro's en geluk!²

Het voornemen tot deze structuurvisie is ontstaan in een overleg van de minister van VROM met de Tweede Kamer in oktober 2006 en is vervolgens, na de kabinets- en Kamerwisseling, bevestigd door de minister van VROM aan de Tweede Kamer. Deze structuurvisie is onderdeel van de kabinetsambities voor een mooi Nederland en is opgesteld in samenhang met onder meer de aanpak van het beleid over bedrijventerreinen en glastuinbouw, 'Een cultuur van ontwerpen; Visie Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp', en de uitwerking van landschapsbeleid zoals beschreven in de Agenda Landschap. Met het totale beleidspakket wil het kabinet zorg dragen voor voldoende ruimte voor wonen en bedrijvigheid, én aandacht voor landschap, ontwerp en inpassing. Deze Structuurvisie voor de Snelwegomgeving is opgesteld in een samenwerking van de meest betrokken departementen: VROM, LNV, EZ, VenW en OCW.

Deze structuurvisie bevat een beleidsvisie van het rijk. Dit betekent dat het rijk deze visie als uitgangspunt voor het eigen ruimtelijke en ruimtelijk relevante beleid hanteert. Van de structuurvisie gaat geen bindende werking voor andere partijen uit. Voor de planologische doorwerking dient een structuurvisie geëffectueerd te worden door middel van maatregelen en uitvoeringsbesluiten. Het rijk zal daarom de doorwerking van de visie in het beleid van decentrale overheden stimuleren en faciliteren en wanneer nodig reguleren. De medeoverheden wordt gevraagd rekening te houden met deze rijksvisie bij de uitwerking van het eigen beleid. Aansluitend bij de Nota Ruimte is de planhorizon van deze structuurvisie 2030, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn.

¹ Is er wat te beleven aan snelwegen?, Rijkswaterstaat, Agnes van der Berg, 2004.

² Investeren in het Nederlandse Landschap, Ministerie LNV, 2007.

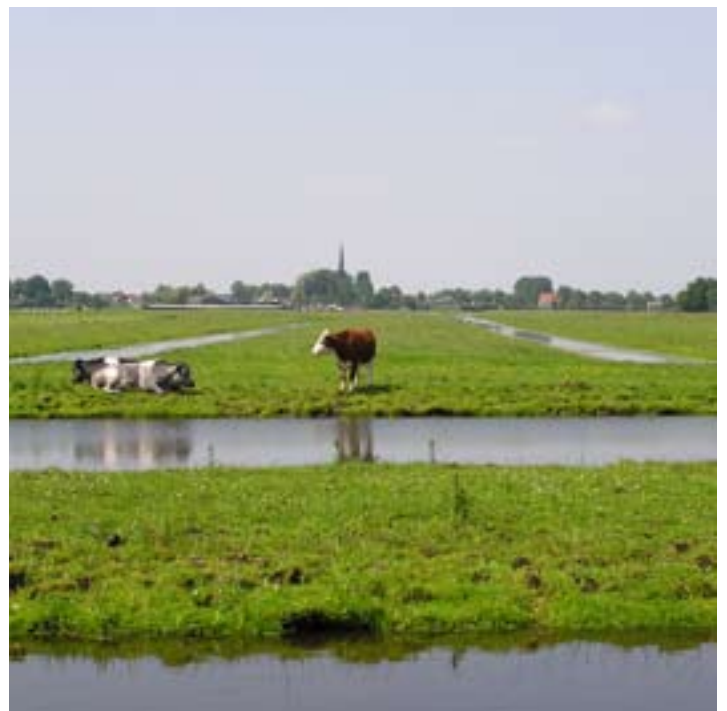
Samenvatting

Hoofdstuk 1 - Opgave: Nederland is op veel plekken mooi. Maar Nederland wordt ook steeds voller door diverse vormen van verstedelijking. Dit gebeurt in hoog tempo en niet altijd met voldoende kwaliteit. Soms is sprake van verrommeling. De snelwegen fungeren vaak als katalysator voor deze processen. De omgeving van de snelweg wordt door veel Nederlanders en buitenlandse bezoekers ervaren en zij maken zich zorgen over de afname van de kwaliteit hiervan. Daarom wil het rijk zich sterk maken voor meer ruimtelijke kwaliteit in de gebieden rond snelwegen.

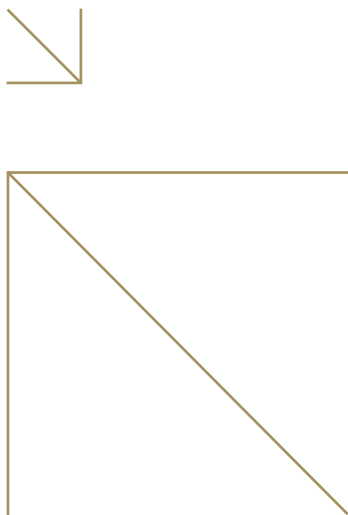
Hoofdstuk 2 - Rijksbeleid: de Nota Ruimte is voor het rijk uitgangspunt voor het ruimtelijk beleid. Landschappelijk goed ingepaste bundeling van verstedelijking blijft wenselijk om te behouden wat mooi is, verrommeling tegen te gaan en de variatie tussen stad en land te behouden. Het rijk legt bij projectuitvoering zwaardere accenten op het tegengaan van verrommeling van het landschap en het vergroten van de kwaliteit van het landschap. Ook vraagt het rijk meer aandacht voor de kwaliteit van het ruimtelijk ontwerp én de borging hiervan in de uitvoeringspraktijk. Deze structuurvisie is een uitwerking van het in de Nota Ruimte gestelde doel om panorama's vanaf de infrastructuur te behouden en landschappelijk goed ingepaste bundeling van functies in de snelwegomgeving te bevorderen.

Hoofdstuk 3 - Snelwegomgeving: het rijk stimuleert provincies om als kader voor integrale gebiedsontwikkelingen een ruimtelijke visie op de snelwegomgeving vast te stellen. Een integrale benadering is geen luxe, maar een noodzaak om in de Nederlandse verhoudingen te komen tot uitvoering van grootschalige infrastructurele werken binnen een redelijke termijn. In deze provinciale structuurvisie worden duidelijke keuzes gemaakt waar wel en waar niet gebouwd mag worden en welke voorwaarden gelden wanneer wel gebouwd mag worden. Voor de open en waardevolle gebieden langs de snelwegen vraagt het rijk extra aandacht vanwege de kwetsbaarheid van de openheid. Het rijk werkt in samenhang met de provinciale structuurvisies (zelf)bindende architectonische specificaties voor de snelwegen uit, die uitgangspunt zijn bij aanbesteding van wegwerkzaamheden.

Hoofdstuk 4 - Snelwegpanorama's: open gebieden langs snelwegen met als kwaliteit de zichtbaarheid, herkenbaarheid en



beleving van bijzondere landschappelijke en cultuurhistorische waarden, zijn snelwegpanorama's. Provincies worden gestimuleerd om op basis van een provinciale structuurvisie snelwegpanorama's te selecteren. Het rijk selecteert negen Nationale Snelwegpanorama's in de Nationale Landschappen binnen de nationale ruimtelijke hoofdstructuur, waarvoor zij een resultaatsverantwoordelijkheid neemt. De provincies werken beleid voor deze negen gebieden uit binnen het 'ja,mits'-principe voor de Nationale Landschappen en zorgen er voor dat de zichtbaarheid van de kernkwaliteiten vanaf de snelweg gegarandeerd blijft. Ontwikkelingen zijn mogelijk, mits de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de landschaps- en cultuurhistorische gebiedskwaliteiten vanaf de snelweg worden behouden of versterkt. Hierbij gaat het om openheid en zichtlijnen, over herkenbare gebiedsidentiteiten en over de gaafheid van het gebied. Het rijk ziet er op toe dat deze uitwerking daadwerkelijk plaatsvindt. Het 'ja,mits'-principe voor de Nationale Landschappen en voor de Nationale Snelwegpanorama's als verbijzonderingen hierbinnen, zal binnen het juridische spoor worden opgenomen in de AMvB Ruimte.



Hoofdstuk 5 – Negen Nationale Snelwegpanorama's: op grond van landschappelijke kwaliteit, beleving, herkenbaarheid, ligging binnen de nationale ruimtelijke hoofdstructuur, ruimtedruk en expert judgement selecteert het rijk in deze structuurvisie negen snelwegpanorama's van nationaal belang. Dit zijn Eemland (A1), Wijde Wormer-Oostzaan (A7), Wiericke (A12), Wijk en Wouden (A4), Noord-Kennemerland (A9), Venen-Vecht (A2), Hoeksche Waard (A29), IJsselvallei (A1) en Drentsche Aa (A28). Deze gebieden worden beschreven aan de hand van de gebiedskwaliteiten en de zichtbaarheid hiervan.

Hoofdstuk 6 - Realisatie: het rijk bindt zichzelf bij de implementatie en uitvoering van beleid aan de bestaande routeontwerpen en de architectonische uitgangspunten voor de snelwegen. Ook bindt het rijk zichzelf aan de voorgestane integrale aanpak van weginfrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen. Het MIRT en de verstedelijkingsafspraken zijn hierbij belangrijke uitvoeringsinstrumenten. Het rijk stimuleert en faciliteert provinciale structuurvisies voor de snelwegomgeving door het opstellen van een handreiking en andere vormen van kennisoverdracht. De selectie van Nationale Snelwegpanorama's binnen de nationale ruimtelijke hoofdstructuur wordt mede sturend voor de inzet van rijksmiddelen. Het College van Rijksadviseurs zal gebiedsgericht ad hoc adviseren bij de uitwerking van de Nationale Snelwegpanorama's. Het planologische regime voor de Nationale Snelwegpanorama's wordt door de provincies uitgewerkt als gebiedsverbijzondering binnen de kaders en het regime voor de Nationale Landschappen. De doelbereiking wordt gemonitord en geëvalueerd, wat in de toekomst tot bijsturing kan leiden.







Wijde Wormer, Nationaal Snelwegpanorama Wijde Wormer - Oostzaan



1. Opgave

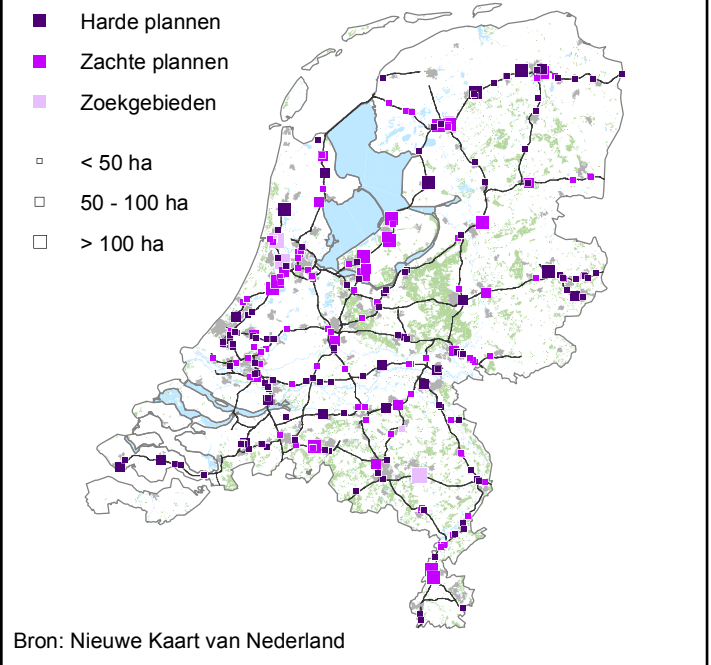
Nederland verrommelt

Nederland is een mooi land met een grote variatie aan landschapstypen en contrasten tussen stedelijke en landelijke omgevingen. Door heel Nederland zijn gebieden met waardevolle landschappen en karakteristieke ontginningspatronen te vinden. Een aantal Nederlandse landschapstypen komt in andere Noordwest-Europese landen weinig voor waardoor hun internationale betekenis groot is. Dit geldt vooral voor polders en veenontginningen.³ Door economische en culturele ontwikkelingen verandert dit Nederlandse landschap. Ongeveer een kwart ervan staat fysiek en visueel onder invloed van bebouwing: woonwijken, bedrijventerreinen, infrastructuur en glastuinbouw. Kassencomplexen verplaatsen van de traditionele glastuinbouwgebieden naar andere regio's en krijgen een grootschaliger karakter. Ook elementen als windturbines, reclameborden, hoogspanningsmasten en geluidsschermen beïnvloeden het landschap. Door deze ontwikkelingen worden kenmerkende kwaliteiten van het landschap aangetast.⁴ Het volume aan nieuwe bebouwing, het tempo waarmee dit in het landschap verschijnt en de visuele kwaliteit ervan leiden tot bezorgdheid en kritiek uit de maatschappij. De kwaliteit van het landschap wordt aangetast door ruimtelijke ontwikkelingen die ongepland en ongestructureerd lijken door gebrek aan zichtbare onderlinge samenhang en landschappelijke inpassing. Deze ontwikkelingen zijn veelal het gevolg van het onvoldoende efficiënt en kwalitatief omgaan met de schaarse ruimte in planvorming, uitvoering en handhaving. Concreet gaat het om bouwwerken op de verkeerde plaats en/of van onvoldoende kwaliteit: Nederland verrommelt.

vooral langs de snelwegen

De ruimtelijke dynamiek en de daarmee gepaard gaande verandering van het landschap manifesteert zich met name in zones langs snelwegen en in het bijzonder in overgangsgebieden tussen stad en land.⁵ Steden zijn in de afgelopen decennia uitgebreid in de richting van de omliggende autosnelwegen. Dit is mede een gevolg van de beleidsmatige keuze om verstedelijking te bundelen aansluitend op bestaande bebouwing én langs snelwegen, voor een goede bereikbaarheid en om aantasting van (open) landschappen elders te voorkomen. Zones

Geplande bedrijventerreinen in de snelwegomgeving



langs de snelwegen zijn met name aantrekkelijk voor de aanleg van bedrijventerreinen; voor de bedrijven zelf vanwege de goede bereikbaarheid en zichtbaarheid, en voor lokale overheden vanwege de functie als buffer voor hinder door geluid en fijnstof tussen de snelweg en andere bestemmingen. Dit maakt dat juist langs snelwegen veel bedrijventerreinen worden aangeboden en de grondprijzen hier relatief laag zijn.

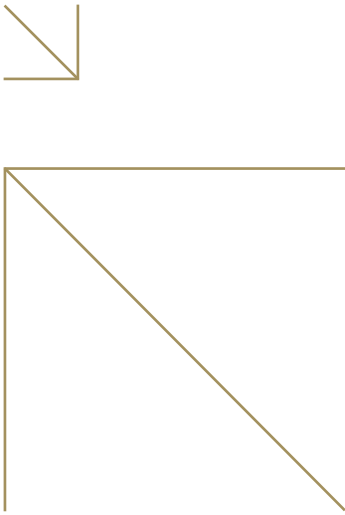
De snelweg is een belangrijke katalysator voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het aantal werknemers in de snelwegzone is over de periode 1996 – 2004 met 23% toegenomen, terwijl de toename in heel Nederland over dezelfde periode 19% bedroeg.⁶ Een scan van de Nieuwe Kaart van Nederland⁶ geeft aan dat tot 2015 ruim 40% van de plannen voor nieuwe bedrijventerreinen geheel of gedeeltelijk is gepland in de snelwegzone. Dit betreft 60% van het totale oppervlak van plannen voor nieuw te realiseren bedrijventerreinen. In 2004 lag de helft van alle woningen in Nederland binnen 2500 meter van een op- of afrit van het hoofdwegennet. Van de nieuwbouwwoningen gerealiseerd in de periode 2000-2003 is dit aandeel

³ Milieu- en Natuurcompendium, Milieu- en Natuurplanbureau, 2006.

⁴ Natuurbalans 2006, Milieu- en Natuurplanbureau, 2006.

⁵ Bloeiende bermen, Ruimtelijk Planbureau, 2006.

⁶ Nieuwe Kaart van Nederland, Nirov, 2006.



nog hoger.⁷ Vertrouwde landschappen verdwijnen of worden onzichtbaar achter nieuwe bedrijventerreinen, woningbouwlocaties of geluidsschermen. Het Ruimtelijk Planbureau identificeert in een studie 1753 vrije uitzichten vanaf de snelweg (peiljaar 2003).⁸ De helft hiervan (880) wordt bedreigd door bouwplannen. Ook gebrekkige stedenbouwkundige samenhang en esthetische kwaliteit van bebouwing, geluidsschermen en 'wegmeubilair' zorgen voor een rommelig beeld: verstedelijking en de daarmee soms gepaard gaande verrommeling van het Nederlandse landschap treedt vooral op in gebieden langs de snelweg.

effect op beleving landschap

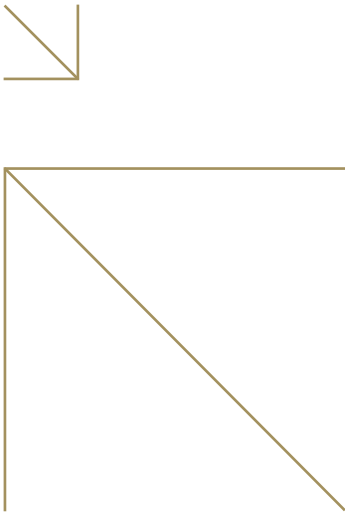
De beleving door de Nederlander van het buitengebied is over het algemeen positief. Vooral natuurlijke en cultuurhistorische elementen worden gewaardeerd. De recreatieve waarde van het landschap wordt steeds belangrijker en de belevingswaarde is daarom een belangrijk uitgangspunt voor het land-

schapsbeleid. Uit de Belevingswaardemonitor Nota Ruimte 2006 en de Natuurbalans 2007 blijkt dat daar waar veranderingen in het landschap worden waargenomen, de waardering voor het landschap afneemt. Het effect van een snelweg op de beleving van het landschap is tweeledig. Enerzijds wordt de snelweg en het gebruik hiervan ervaren als aantasting van de kwaliteit van een gebied. De snelweg werkt als een barrière en heeft versnippering tot gevolg. De snelweg en het gebruik ervan kunnen visuele en fysieke hinder tot gevolg hebben. Bovendien leidt het gebruik tot verstoring door geluid, fijn stof en licht.⁹ Dit betekent dat met ontwerp en inpassing zeer zorgvuldig moet worden omgegaan. Anderzijds wordt het landschap in Nederland in belangrijke mate vanuit de auto en veelal vanaf de snelweg beleefd.

⁷ Monitor Nota Ruimte, Ruimtelijk Planbureau en Milieu- en Natuurplanbureau, 2006.

⁸ Snelwegpanorama's in Nederland, Ruimtelijk Planbureau, 2006.

⁹ Belevingswaardenmonitor Nota Ruimte 2006, Milieu- en Natuurplanbureau, 2007.



→ Bij een burgerraadpleging via internet hebben binnen één maand tijd bijna 1200 mensen hun favoriete uitzicht vanaf de snelweg gekozen.¹³ In alle delen van het land, verspreid over het hele Nederlandse wegennet, hebben zij waardevolle uitzichten aangewezen. Zij gaven aan het zicht vanaf de snelweg belangrijk te vinden. Bedrijventerreinen worden als een bedreiging van de open ruimte gezien. Een minderheid van de burgers die reageerden (nog geen 20%) vindt dat in de bestaande open ruimte langs de snelweg gebouwd zou mogen worden.

Ruim driekwart van de Nederlandse huishoudens heeft minimaal één auto ter beschikking en driekwart van onze dagelijkse mobiliteit leggen we af als autobestuurder of passagier.¹⁰ Van de tijd die mensen aan mobiliteit besteden, wordt een steeds groter deel in de auto en op de rijkswegen doorgebracht. Op sommige delen van de snelwegen passeren meer dan 100.000 auto's per etmaal. Hiermee is de snelweg één van de meest intensief gebruikte openbare ruimten: het

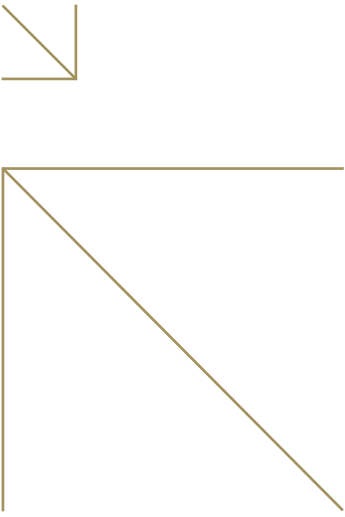
zicht vanaf de snelweg is mede bepalend voor de waardering van de ruimtelijke kwaliteit van stad en land. De ervaring die mensen opdoen van het landschap vanaf de snelweg wordt steeds belangrijker.¹¹ Ook dit dwingt er toe om zeer zorgvuldig om te gaan met ontwerp en inpassing van de snelweg zelf en de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de snelweg.

ruimtelijke kwaliteit van de snelwegomgeving

De toenemende verstedelijking langs de snelwegen, het daarmee verdwijnende uitzicht op de waardevolle landschappen en de storende elementen in de snelwegomgeving hebben de ruimtelijke kwaliteit langs de Nederlandse snelwegen hoog op de maatschappelijke en politieke agenda gezet. Het rijk neemt deze signalen serieus en geeft zijn visie op de mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit van de snelwegomgeving te verbeteren. Hierbij gaat het om de gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde. Vanwege het belang van de snelweg als openbare ruimte en de verrommeling in de snelwegomgeving, krijgt de belevingswaarde specifiek aandacht. Hierbij wordt

¹⁰ Mobiliteitsonderzoek Nederland 2006, Ministerie V&W/Rijkswaterstaat, 2007.

¹¹ Vooruitzicht, M. Grakist, 2007.



uitgegaan van integrale ruimtelijke afwegingen, waarmee voorkomen wordt dat verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in de snelwegomgeving leidt tot de aantasting van landschapskwaliteiten elders. Deze visie richt zich op de ruimtelijke kwaliteit in de snelwegomgeving, met bijzondere aandacht voor de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing van infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen en het behoud van uitzicht op waardevolle landschappen, in samenhang met continuïteit in het wegontwerp.





Enkele Wiericke, Nationaal Snelwegpanorama Wiericke



2. Rijksbeleid

Voor de context van deze structuurvisie is zowel het huidige ruimtelijke rijksbeleid van belang als de nieuwe beleidsaccenten die het kabinet wil leggen. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van het vigerende ruimtelijke beleid en de aanvullende kabinetsambities.

Vigerend beleid: Nota Ruimte

In het coalitieakkoord 'Samen werken, samen leven' heeft het kabinet vastgelegd dat de Nota Ruimte het uitgangspunt blijft voor het ruimtelijk beleid. Daarmee blijven de algemene doelen en de sturingsfilosofie ('decentraal wat kan, centraal wat moet') uit de Nota Ruimte richtinggevend voor het rijksbeleid. Er moet voldoende ruimte beschikbaar zijn voor bedrijvigheid en wonen, maar wel mét ruimtelijke kwaliteit en zo min mogelijk ten koste van het landschap. Om te behouden wat mooi is en verrommeling tegen te gaan, streeft het rijk naar behoud en versterking van de variatie tussen stad en land. Dit wordt bewerkstelligd door enerzijds verstedelijking te bundelen, en anderzijds het buitengebied te vrijwaren van bebouwing. In deze paragraaf wordt het vigerende beleid thematisch beschreven, voor zover dit relevant is voor de snelwegomgeving.

verstedelijking

Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten (inclusief glastuinbouw) betekent dat nieuwe bebouwing grotendeels geconcentreerd wordt. Dat wil zeggen in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaand bebouwd gebied en infrastructuur of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. Dit versterkt de economische positie van de steden en het draagvlak voor sociaal-culturele en infrastructurele voorzieningen, en perkt verstedelijking van het buitengebied in.

landschap en natuur

Voor ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied moet de kwaliteit van het landschap worden meegewogen. Uitgangspunt hiervoor is een algemene basiskwaliteit, waarbij het gaat om natuur, cultuur, gebruiks- en belevingswaarden. Voor gebieden binnen de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS) neemt het rijk een extra verantwoordelijkheid. Hiertoe behoren onder andere de Natura 2000-, Natuurbeschermingswet- en Ecologische

Hoofdstructuurgebieden. Het ruimtelijk beleid hiervoor is gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied, als habitat voor planten en dieren en als landschap. Binnen deze gebieden geldt een 'nee, tenzij'-regime. Daarnaast zijn twintig gebieden met (inter)nationaal zeldzame en nationaal kenmerkende landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten aangewezen als Nationaal Landschap. Deze maken eveneens onderdeel uit van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Uitgangspunt voor deze gebieden is 'behoud door ontwikkeling'. Hiervoor geldt een 'ja, mits'-regime, en het principe dat niet meer mag worden gebouwd dan noodzakelijk is voor de natuurlijke bevolkingsaanwas (migratie saldo nul) en voor de aanwezige regionale en lokale georiënteerde bedrijvigheid in het gebied. Grootschalige verstedelijkingslocaties en bedrijventerreinen, nieuwe grootschalige glastuinbouwlocaties en nieuwe grootschalige infrastructurele projecten zijn niet toegestaan. Via het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) is de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de plannen van aanpak overgedragen aan de provincies. Rijk en provincies hebben voor zeven jaar afspraken gemaakt over het realiseren van doelen en de daarbij horende rijksbijdrage uit het ILG. Het Meerjarenprogramma van de Agenda Vitaal Platteland voor de periode 2007-2013 biedt hiervoor het kader.

infrastructuur

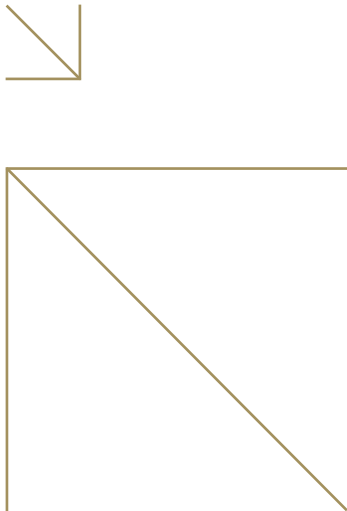
Bij de ruimtelijke inpassing van hoofdinfrastructuur richt het rijk zich op opheffing van bestaande knelpunten op het gebied van geluid, lucht en externe veiligheid en het voorkomen van nieuwe knelpunten. Waar hoofdinfrastructuur en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) elkaar kruisen, ligt een belangrijke opgave om barrièrewerking van infrastructuur op te heffen. Hiervoor is het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) opgesteld. Het MJPO kan, evenals het ILG, een motor vormen voor integrale gebiedsontwikkeling. Daarnaast wil het rijk afwisselend uitzicht vanaf infrastructuur op steden, dorpen en landschappen behouden, zowel voor de reisbeleving als voor het welbehagen van de burgers. Het rijk neemt bij de aanleg van nieuwe of verbreding van bestaande infrastructuur gebiedsgericht ontwerpen in samenhang met de omgeving als uitgangspunt en vraagt provincies en gemeenten hetzelfde te doen. Als voorbeeld hiervoor geldt het project 'Routeontwerp van snelwegen'. Binnen dit programma is de relatie tussen



snelweg en de snelwegomgeving onderzocht, zijn routevisies ontwikkeld en concrete voorstellen gedaan voor het zorgvuldig ontwikkelen van snelweg en omgeving.

→ Het interdepartementale programma 'Routeontwerp van Snelwegen' heeft tot doel de ruimtelijke kwaliteit (samenhang tussen gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde) van snelweg en omgeving te vergroten. Routeontwerp heeft zich ontwikkeld van project ('Regenboogroute A12'), tot programma waarin samen met provincies, gemeenten en andere belanghebbende organisaties samenhangende routevisies ontwikkeld zijn voor 'Regenboogroute A12', 'Panoramaroute A27', 'Deltaroute A4' en de 'ViaA2'. De meerwaarde voor de weggebruiker is veiligheid en herkenbaarheid van de snelweg en omgeving. Voor belanghebbenden in de omgeving van de snelweg leidt Routeontwerp tot versterking van de identiteit en samenhang van stedelijk en landelijk gebied rond de snelweg. Dit leidt ook tot versterking van het ruimtelijk economische potentieel door efficiënter en kwalitatief hoogwaardiger

ruimtegebruik. Voor de wegbeheerder levert Routeontwerp efficiëntie in ontwerp, aanleg en beheer op. Inmiddels richt het programma zich op de implementatie en uitvoering. Dit betekent dat de ambitie en werkwijze wordt verankerd in de primaire werkprocessen van de deelnemende organisaties en dat samen met provincies nieuwe routevisies worden ontwikkeld. Ook wordt er een expertteam infrastructuur en gebiedsontwikkeling voorbereid, waarin overheden en maatschappelijke organisaties samenwerken om de ruimtelijke kwaliteit van snelweg en omgeving te verbeteren. Routeontwerp is een initiatief van de ministeries van V&W, VROM en LNV en maakt onderdeel uit van het Actieprogramma Ruimte en Cultuur 2005-2008 (ARC).



Nieuwe beleidsaccenten

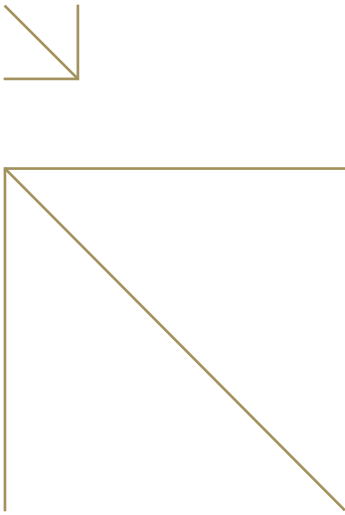
Uit de studie Welvaart en Leefomgeving¹² blijkt dat op de lange termijn de aantasting van het landschap en de verstedelijkingsdruk nog verder zullen toenemen. Het rijk is bezorgd over de toenemende verrommeling en versnippering van de open ruimten en wil concrete stappen zetten om te komen tot een duurzame ruimtelijke inrichting van een mooi Nederland. Daarbij gaat het om het behouden en ontwikkelen van landschapskwaliteiten, het stimuleren van ontwerp kwaliteit en het bevorderen van een goed aanbod van ruimte voor bedrijfslocaties. Hiertoe zal het rijk afspraken aanscherpen, beleidskaders en rolverdeling tussen overheden verhelderen, het instrumentarium selectief verbeteren en het kwaliteitsbeleid versterken. In deze paragraaf staan de nieuwe beleidsaccenten beschreven voor zover deze relevant zijn voor de snelwegomgeving.



verstedelijking

Het verstedelijkingsbeleid is er op gericht om duurzaam voldoende ruimte te bieden voor de door burgers en bedrijven gewenste woon- en werkmilieus. Hiervoor zijn voldoende en tijdig beschikbare locaties nodig. Het bestaand bebouwd gebied zal optimaal worden benut en indien nieuwe uitleg aan de orde is, zal worden gebundeld, een betere rood-groen balans bewerkstelligd, zal tijdige (OV-) ontsluiting plaatsvinden, rekening gehouden worden met de klimaatverandering, regionaal worden afgestemd en zal er tevens oog zijn voor sociale diversiteit. Jaarlijks worden 80 á 83 duizend nieuwe woningen gerealiseerd, waarvan 25-40% van de nieuwe uitbreiding binnen het bestaand bebouwd gebied. In 2009 maakt het rijk met provincies en (samenwerkende) gemeenten bestuurlijke afspraken over de integrale verstedelijking in de periode 2010 tot en met 2019. De voor de verstedelijking beschikbare budgetten (waaronder het MIRT) zullen hierbij zoveel mogelijk gecoördineerd worden ingezet.

¹² Welvaart en Leefomgeving, een scenariostudie voor Nederland in 2040, Centraal Planbureau, Ruimtelijk Planbureau en Milieu- en Natuurplanbureau, 2007.



bedrijventerreinen

Het rijk vindt het belangrijk dat er voldoende ruimte wordt geboden voor bedrijvigheid in ons land, maar ook dat dit op een zorgvuldige manier plaatsvindt. Daarom streeft het rijk naar een intelligente en efficiënte realisatie van bedrijventerreinen met kwaliteit. Zoals beschreven in de Agenda bedrijventerreinen 2008 – 2009 zijn de aandachtspunten hierbij: actuele en realistische raming van de ruimtebehoefte, regionale afstemming van de planning en uitgifte, benutting van bestaande terreinen, en kwaliteit van het ruimtelijk ontwerp en vormgeving van de bebouwing. De planning en aanleg van bedrijventerreinen zijn een taak van provincies en gemeenten. Het vaak extensieve ruimtegebruik en de voorkeur voor de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen boven complexe en dure herstructurering van bestaande terreinen, dragen bij aan de vele nieuwe ontwikkelingen langs infrastructuur. In reactie op de Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen (najaar 2008) zal het financieel en niet-financieel instrumentarium voor herstructurering worden bezien. De gemeenten dienen herstructurering en nieuwe aanleg integraal te benaderen en tevens te zorgen voor onderlinge afstemming op regionaal niveau. Per provincie en samen met de provincies stelt het rijk een behoefte-raming op voor nieuwe bedrijventerreinen. Decentrale overheden accommoderen de afgesproken behoefte-raming per provincie volgens het principe van de SER-ladder. Toepassing van de SER-ladder houdt in dat bij de overwegingen en besluitvorming van plannen over de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen eerst gekeken wordt of en in welke mate herstructurering en intensivering soelaas kan bieden voor het accommoderen van de ruimte-vraag. Daarbij speelt zo intensief mogelijk ruimtegebruik op nieuwe bedrijventerreinen. Toepassing van de SER-ladder houdt niet in dat pas met de aanleg van een nieuw bedrijventerrein kan worden begonnen nadat de herstructurering volledig is afgerond.

landschap

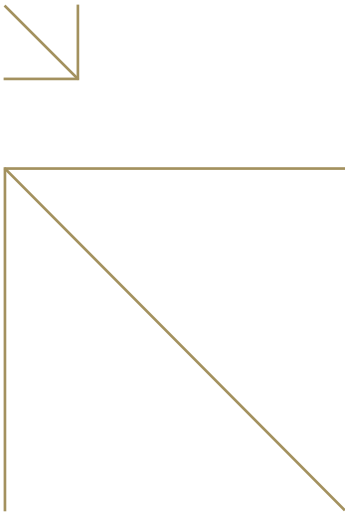
Voor de Nationale Landschappen hebben de provincies uitvoeringsprogramma's opgesteld. Hierin hebben de provincies concrete ambities voor hun landschappen opgenomen en zijn concrete uitvoeringsprojecten benoemd. Het rijk neemt via het ILG een deel van de financiering voor haar rekening. Verder streeft het rijk ernaar dat provincies en gemeenten het ruimtelijk beleid voor de



Nationale Landschappen verankeren in provinciale en gemeentelijke structuurvisies, provinciale verordeningen en bestemmingsplannen.

Klimaatverandering, demografische ontwikkeling, duurzame energie en globalisering zullen het aanzien van ons landschap ingrijpend veranderen. Als het gaat om ruimtelijke ingrepen, bijvoorbeeld voor de wateropgave, de nieuwe generatie windturbines of aanpassing van infrastructuur, dan zullen landschappelijke kwaliteiten moeten worden meegewogen in besluitvorming.

In de Agenda Landschap geeft het rijk aan hoe deze ontwikkelingen tegemoet worden getreden, waarbij drie opgaven zijn gedefinieerd: het creëren van draagvlak, omgaan met de schaarse ruimte en het financieren van het landschap. Het rijk wil mooi houden wat mooi is, mooi maken wat verrommeld is en nieuwe ontwikkelingen zodanig begeleiden dat nieuwe landschappelijke kwaliteiten ontstaan. Het rijk concentreert zijn aandacht op de nationale ruimtelijke hoofdstructuur (RHS) zonder daarbij zijn rol bij het garanderen van basiskwaliteit voor heel Nederland te veronachtzamen.



financieel instrumentarium

In het kader van de Agenda Landschap zal specifiek worden ingegaan op duurzame financieringsvormen van het landschap. Via de Taskforce Financiering Landschap (najaar 2008) en de begeleiding door het rijk van geselecteerde voorbeeldgebieden wordt ook invulling gegeven aan de uitwerking van het Deltaplan voor het Nederlandse landschap. In de voorbeeldgebieden, waar wonen, werken en recreatie belangrijke functies zijn, worden de mogelijkheden verkend om de kosten en baten van investeringen in het landschap meer in balans te krijgen. Bij het realiseren van kwaliteitsverbetering in deze gebieden gaat het om netwerken van landschapselementen en recreatieve structuren. Het rijk onderzoekt nieuwe financieringsconstructies en bovenplanse verevening waarmee het instrumentarium voor decentrale overheden om ruimtelijke kwaliteitsdoelen te realiseren kan worden uitgebreid. In samenwerking met de andere overheden wordt geïventariseerd welke ongewenste bebouwing er bestaat en in plannen zit en welke mogelijkheden er zijn om deze te saneren. Hierbij wordt gekeken naar de mogelijkheden van de nieuwe Wro en mogelijke financieringsconstructies. Deze verkenningen zullen in de brede context van het streven naar een mooier Nederland worden uitgevoerd.

windenergie

In het kader van het Nationaal plan van aanpak Windenergie, wordt onder meer een ruimtelijke lange termijn visie ontwikkeld om doorgroei van windenergie op land tot 2020 mogelijk te maken. Bij het opstellen van deze lange termijn visie worden alle partijen betrokken die deelnemen aan de Landelijke Uitwerking Windenergie. In deze visie zullen 'concentratiegebieden', 'vides' en 'tussengebieden' worden geïdentificeerd. Een concentratiegebied is een zoekgebied van regionale schaal voor de situering van grootschalige windparken. Een vide is een gebied van bijzonder belang waarin in 2020 geen windmolens (meer) staan.

glastuinbouw

Het nationale ruimtelijke beleid voor de glastuinbouw richt zich op bundeling, herstructurering van verouderde complexen en het tegengaan van verspreid liggende kassen, zowel van bestaande locaties als van niet benutte ruimte in bestemmingsplannen. Rijk en provincies hebben glastuinbouwconcentratiegebieden aangewezen, waar de

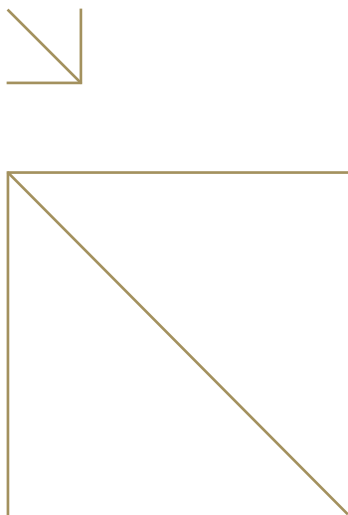


glastuinbouw zich kan ontwikkelen. Deze aanpak biedt economische en milieuvoordelen en komt de ruimtelijke kwaliteit ten goede. Enerzijds wordt voldoende ruimte geboden aan nieuwe kassen en aan herstructurering om de sector vitaal te houden, anderzijds is het mogelijk om kassen te saneren wanneer deze niet langer agrarisch worden gebruikt en een negatief stempel drukken op het landschap.

ontwerp kwaliteit

Het kabinet heeft in juli 2008 de nota 'Een cultuur van ontwerpen; Visie Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp' aangeboden aan de Tweede Kamer. Het rijk wil hiermee de kwaliteit en positie van het ontwerp op alle schaalniveaus versterken voor een breed pallet aan ruimtelijke opgaven. In de visie wordt ingezet op drie speerpunten:

- borging van het ontwerp in alle relevante rijksprogramma's en -projecten. Als voorbeelden hiervan worden onder meer genoemd: MIRT, Structuurvisie voor de Snelwegomgeving, Agenda Landschap en de Nota Ruimteprojecten,
- versterken van de stedenbouw en het regionaal ontwerp, om de integrerende en innoverende functie van het ontwerp



te verbeteren, en

- stimuleren herbesteding en herontwikkeling van karakteristieke gebouwen en terreinen.

De speerpunten worden nader uitgewerkt in concrete programma's, waarmee een vervolg wordt gegeven aan het aflopende Actieprogramma Ruimte en Cultuur (architectuur- en Belvédèrebeleid 2005-2008).

infrastructuur

Met het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) werkt het rijk aan het opstellen van een samenhangend ruimtelijk-economisch investeringsprogramma. Dit zal een belangrijke impuls gaan betekenen voor een integrale gebiedsontwikkeling. Bij de ontwikkeling van het MIRT is gekozen voor een stapsgewijze aanpak, die uiteindelijk moet resulteren in een volledige harmonisatie van ruimtelijke en infrastructurale investeringen. Infrastructurele ingrepen kunnen de motor zijn voor gebiedsontwikkeling en versterking van gebiedskwaliteiten.

De beleidslijn over nieuwe aansluitingen (op- en afritten van rijkswegen), is er op gericht de samenwerking tussen betrokkenen te verbeteren (overheden en private partijen). Dit gebeurt onder meer door het gezamenlijk doorlopen van een zorgvuldig proces voor aanpassing, aanleg of afsluiting. Aansluitingen worden niet langer op zichzelf beschouwd, maar in een bredere context van regionale bereikbaarheid, waarbij onderlinge afstemming tussen gemeenten plaats dient te vinden. Over financiering worden in overleg met betrokken partijen vroegtijdig afspraken gemaakt. Het rijk voert een terughoudend beleid ten aanzien van nieuwe aansluitingen. Deze aanpak kan de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting versterken omdat zo tot een regionaal afgewogen invulling van de ruimte wordt gekomen. De beleidslijn is met medewerking van de koepelorganisaties tot stand gekomen.

snelwegomgeving

In deze structuurvisie werkt het rijk het beleid uit de Nota Ruimte om panorama's vanaf de snelweg te behouden en landschappelijk goed ingepaste bundeling van activiteiten binnen de snelwegomgeving te bevorderen verder uit. Dit draagt bij aan de versterking van de variatie van stad en land. Door de beleving en toegankelijkheid van landschappelijke en cultuurhistorische waarden te vergroten



zal ook het maatschappelijke draagvlak voor het behoud en de ontwikkeling van deze waarden toenemen. Daarnaast draagt het zicht vanaf de snelweg bij aan draagvlak voor behoud en ontwikkeling van landschapskwaliteit. Het kabinet geeft met deze structuurvisie duidelijkheid over de eigen ambities, de inzet van beleidsinstrumenten en over wat er verwacht wordt van de andere overheden ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit in de snelwegomgeving. Met de uitvoering van dit beleid wordt bijgedragen aan een mooi Nederland ten behoeve van de internationale concurrentiepositie van Nederland en het welzijn van de eigen inwoners. De uitvoering hiervan zal alleen effectief kunnen zijn in samenhang met de beleidsuitvoering van de overige ambities gericht op een mooi Nederland.





Westeindsche Polder, Nationaal Snelwegpanorama Wijk en Wouden



3. Snelwegomgeving

Het rijk wil de ruimtelijke kwaliteit in Nederland verbeteren en kiest de snelwegomgeving als een logisch aangrijpingspunt. Door de kwaliteit van de snelwegomgeving te bevorderen worden verrommelde gebieden aangepakt en zal de beleving van het landschap positief worden beïnvloed, zowel vanaf de snelweg als intensief gebruikte openbare ruimte als vanuit het landschap zelf. Ontwerp, aanleg, onderhoud en aanpassing van snelwegen valt onder de verantwoordelijkheid van het rijk. Het ruimtelijke beleid voor de omgeving van de snelweg is veelal een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Dit ruimtelijke beleid overstijgt de grenzen van de individuele gemeente en daarom is regie door provincies gewenst. Verrommeling in de snelwegomgeving kan worden voorkomen met een integrale gebiedsgerichte aanpak, waarbij samenhang bestaat tussen ruimtelijk beleid en wegontwerp.

Integrale ruimtelijke visie op de snelwegomgeving

Het rijk stimuleert de provincies om gebiedsbeleid uit te werken als sturend kader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de snelwegomgeving. Hierbij gaat het om het maken van duidelijke keuzes voor de ontwikkelingsmogelijkheden van functies en de inrichting en vormgeving van gebieden: waar mag worden gebouwd en onder welke voorwaarden? De beleving en herkenbaarheid van bebouwing en het landschap vanaf de snelweg worden meegewogen, zowel in open als in gesloten landschap en zowel binnen bebouwd gebied als in het buitengebied. Het rijk vraagt de provincies om bij het uitwerken van de visie op de snelwegomgeving rekening te houden met de natuurlijke, culturele, gebruiks- en belevingswaarde van landschappen. Door het benadrukken en herkenbaar maken van typische eigenschappen en cultuurhistorische waarden van gebieden worden de identiteiten en karakteristieken ervan versterkt. Door duidelijke keuzes te maken waar wel en waar niet gebouwd mag worden, ontstaat een scherper contrast met duidelijke overgangen tussen stad en land. Een integrale visie betekent ook dat er geen onvoorziene afwenteling van verrommeling naar andere gebieden kan plaatsvinden. Het rijk vraagt de provincies om bij de uitwerking van de integrale visie samenwerking te zoeken met de andere relevante provincies op routeniveau. Per gebied werken belanghebbende partijen samen aan de regionaal ruimtelijke opgaven. Dit leidt tot versterking van de lokale en regionale



identiteit: de weg door een indrukwekkende stad, of de weg met een weids panorama op landelijk gebied. Het zicht vanaf de weg kan het visitekaartje voor het gebied zijn! Door het wegnemen van barrières wordt samenhang tussen gebieden gecreëerd, bijvoorbeeld door een overkluizing in de stad, een onderdoorgang in landelijk gebied of een ecoduct in een natuurgebied.

bebouwde snelwegomgeving

Voor de gebieden waar gebouwd mag worden, vraagt het rijk de provincies om kwalitatieve randvoorwaarden te stellen, landschappelijk, stedenbouwkundig en architectonisch. Dit betreft alle vormen van verstedelijking maar is, gezien de recente en te verwachten ontwikkelingen, vooral van belang voor bedrijventerreinen. Daarbij is het vergroten van de samenhang van de ruimtelijke ontwikkelingen en de identiteit op gebiedsniveau van belang. Het landschap vormt hierbij een belangrijk uitgangspunt. En: bij een zichtlocatie past esthetische kwaliteit, dat is het beste reclamebord voor de gevestigde bedrijven.

ONTWERPPRINCIPES WEG			ONTWERPPRINCIPES GEBIEDEN							
			Vergroten contact (t) in verrijping tussen heraanpakende gebieden							
			Overlating		Onderbergang		Doorkort		Doortrugging	
			Wolfsberg met persiflette baken		Flyover met recreatief ingericht landschap		Flyover met recreatief ingericht landschap		Wolfsberg-onderliggend wegdek	
			Wolfsberg met zelfconclude		Bekleding op afstand ingezet in groen		Bekleding achter bus		Conclude	
			Stijne		Wolfsberg van het gebied		Stijne landbouw		Stijne conclud, bus	

Bron: Koers Routeontwerp - Projectbureau Regenboogroute A12

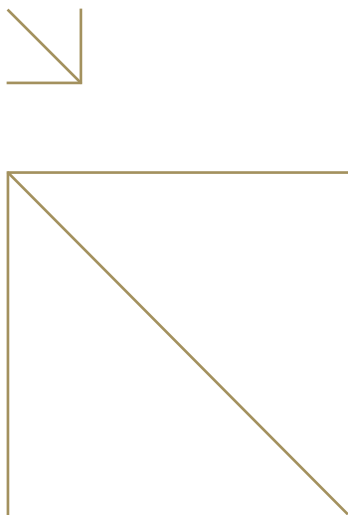
Het rijk stimuleert de provincies om het gebiedsbeleid uit te werken in een provinciale structuurvisie voor de snelwegomgeving. Dit is bijvoorbeeld mogelijk als onderdeel van een provinciedekkende structuurvisie. Het rijk verzoekt de provincies waar nodig zorg te dragen voor planologische doorwerking naar gemeentelijke plannen. Het rijk ondersteunt de provincies met een handreiking en andere vormen van kennisoverdracht.

Ontwerp van de snelweg

Naast de ruimtelijke kwaliteit van de snelwegomgeving is ook het ontwerp en de inrichting van de snelweg zelf belangrijk voor de beleving van het landschap door de weggebruiker. Ook een veelheid en diversiteit aan 'wegmeubilair' (schermen, palen, portalen, kastjes, vangrail etc.) geeft een verrommeld beeld. Het rijk streeft daarom een minimum aan wegmeubilair na, met aandacht voor ontwerp en eenheid in vormgeving. Continuïteit van de weginrichting over een route en samenhang met het omringende landschap zijn uitgangspunt voor het wegontwerp en bij gebiedsgerichte ontwikkelingen.

Een goed ontwerp van een snelweg komt tot stand in samenhang met een ruimtelijke visie op de omgeving. Veiligheid, volksgezondheid, milieunormen en een goede doorstroming vormen het uitgangspunt. Wettelijke voorschriften hierover worden in deze visie onomstreden gehanteerd, ook voor de te benoemen snelwegpanorama's. Dat betekent concreet dat bij aanleg, beheer en onderhoud zich een situatie kan voordoen dat bijvoorbeeld geluid- of fijnstofschermen nodig zijn.

Weliswaar worden er nog weinig nieuwe snelwegen aangelegd, maar de bestaande snelwegen zijn wel periodiek in onderhoud of worden verbreed. In geval van nieuwe aanleg, verbreding of grootschalig onderhoud, heeft het rijk de intentie om de architectonische specificaties toe te passen die voortvloeien uit de bestaande routeontwerpen voor de A2, A4, A12 en A27 en de nog uit te werken architectonische specificaties voor de overige snelwegen. Voor een aantal andere snelwegen, zoals de A1, A6/A9, A15 en A58 zullen architectonische specificaties worden opgesteld. Voor alle grotere infrastructurele projecten wordt bij het rijk een vormgevingsprotocol ingevoerd. Hierbij



gaat het zowel om verkenningen en planstudies, als om aanleg-, beheer- en onderhoudsprojecten. Centraal in dit protocol staat het vooraf opstellen van een ambitiedocument en het borgen van de vormgevingskwaliteit gedurende het hele project door een architect/adviseur aan de kant van zowel de opdrachtgever als de opdrachtnemer.

Uitzichten en panorama's

De grote diversiteit aan landschappen die ons land kenmerkt is ook vanaf de snelweg waarneembaar. Ook zijn er mooie uitzichten op stedelijke gebieden en wateren te beleven. In de zomer van 2007 zijn burgers via internet geraadpleegd over hun favoriete uitzicht vanaf de Nederlandse snelwegen (zie bijlage 3).¹³ Deze digitale burgerconsultatie levert een divers beeld op. Uitzicht op bosgebied (zoals de Veluwe), open water (zoals vanaf de afsluitdijk over het IJsselmeer), rivierlandschappen en open landschappen (zoals het Groene Hart), maar ook stadlandschappen en industriële landschappen (zoals vanaf de Van Brienoordbrug en op Pernis), worden hoog gewaardeerd. Deze bevindingen kunnen input vormen voor de uit te werken integrale visies op de snelwegomgeving door de provincies. Alle door burgers genoemde uitzichten hebben hun eigen waarde die aandacht verdienen binnen de integrale visie. Het rijk stimuleert de medeoverheden aandacht te besteden aan de beleving en waardering van uitzichten door burgers. De bevindingen uit de burgerconsultatie zijn door het rijk benut om tot een selectie te komen van snelwegpanorama's van nationaal belang.

Van de gewaardeerde landschapskwaliteiten is openheid de meest kwetsbare. Nederland is dichtbevolkt en kent een hoge verstedelijkingsdruk. Veel van de nog open gebieden worden bedreigd door bouwplannen. In gebieden met een zekere mate van openheid is de visuele impact van nieuwe ruimtelijke elementen veelal groot. Hier is verrommeling het meest zichtbaar, wat eerder leidt tot een negatieve beleving van het landschap. Bovendien blijkt de aantasting van openheid in de praktijk vaak onomkeerbaar. Vanwege de kwetsbaarheid van de openheid van snelwegpanorama's wil het rijk hier extra aandacht aan besteden. Het rijk stimuleert provincies om snelwegpanorama's te identificeren in hun structuurvisies en zal zelf binnen de ruimtelijke hoofdstructuur 'Nationale

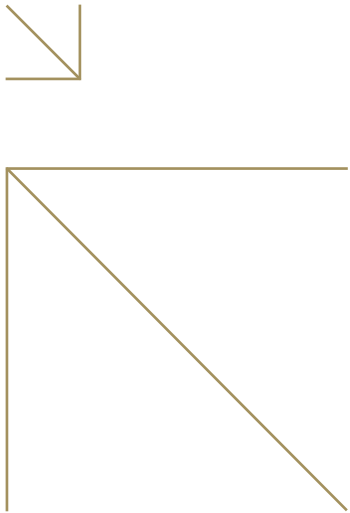


Snelwegpanorama's selecteren. In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op de snelwegpanorama's.

Beleidsdoorwerking

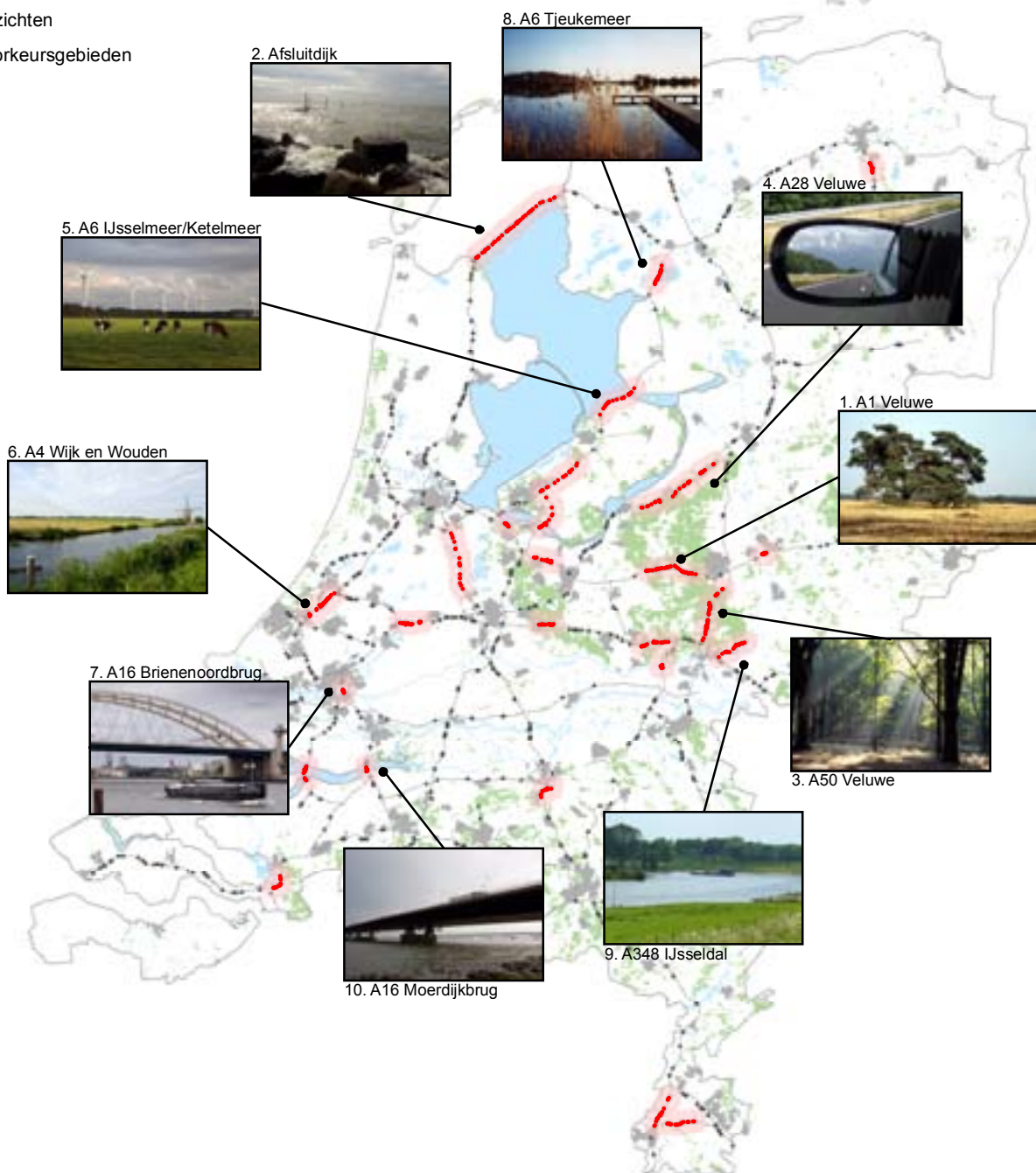
Het rijk ondersteunt bestaande initiatieven van provincies en gemeenten die bijdragen aan het realiseren van de doelstellingen van het ruimtelijk beleid zoals verwoord in deze structuurvisie. Omdat diverse provincies al bezig zijn met het ontwikkelen van een visie op de snelwegomgeving (zie kader), verkiest het rijk een stimulerende en faciliterende rol boven een regulerende. Het rijk ondersteunt provincies bij het maken van structuurvisies voor de snelwegomgeving en vraagt hen er voor te zorgen dat deze visies doorwerken in gemeentelijke bestemmingsplannen. Overige provincies worden gestimuleerd de goede voorbeelden te volgen en ook routevisies uit te gaan werken.

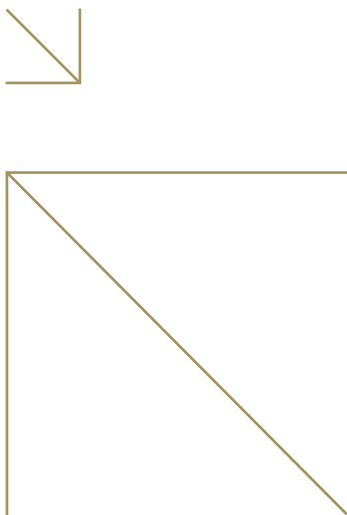
¹³ Snelwegpanorama's, een burgerconsultatie, Bureau KLB, 2007.



Favoriete uitzichten burgers en top 10 in foto's

- Uitzichten
- Voorkeursgebieden





Voorbeelden provinciale initiatieven

→ Overijssel: Programma A1-zone

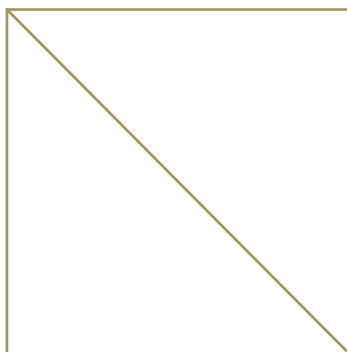
De A1 en de Berlijnspoorlijn zijn twee parallelle transportassen die Nederland met Duitsland en Oost-Europa verbinden. Transportassen koppelen van oudsher plaatsen met concentraties aan activiteiten, en nieuwe assen leiden ook weer tot nieuwe dynamiek bij aansluitingen en knooppunten. Nieuwe ontwikkelingen bieden economische potentie, maar leiden ook tot een hogere druk op de open ruimte. In vergelijking met veel andere snelwegen in Nederland is in de zone direct langs deze snelweg nog weinig sprake van verrommeling; vanaf de weg kan men de openheid van het landschap nog echt ervaren. In 2006 is de provincie Overijssel begonnen met het opstellen van een plan van aanpak voor de A1-zone. In 2007 is het initiatief verder uitgewerkt tot het programma A1-zone. Het doel van het programma A1-zone is om de ontwikkelkansen van de A1 te benutten en de kwaliteiten

te behouden en verder te versterken, om zo de zone tot een visitekaartje van Oost-Nederland te maken. Het is de provincie Overijssel gebleken dat er voor dit programma breed draagvlak bestaat bij de partners (Rijk, provincie Gelderland, Regio Twente en de Stedendriehoek Apeldoorn, Deventer, Zutphen).

Bron: provincie Overijssel

→ Zeeland: Routeontwerp A58 traject Zeeland / N62

Zeeland is een landschappelijk waardevolle provincie die op veel plekken gekenmerkt wordt door openheid en weidsheid. In tegenstelling tot veel andere gebieden in Nederland is deze openheid ook nog vanaf de snelwegen te beleven. De wegen door Zeeland vormen daarmee een belangrijk visitekaartje voor bezoekers aan deze provincie. Ook in Zeeland staat de open ruimte langs de snelwegen onder toenemende druk van 'rode' ontwikkelingen, waarmee afbreuk wordt gedaan aan de ruimtelijke kwaliteit van de provincie. De provincie



Zeeland is één van de eersten geweest met het opstellen van een Routeontwerp, namelijk voor de A58/N62: 'Vensters op Zeeland', die in 2007 door de Staten is vastgesteld. De provincie onderzoekt hoe deze visie verankerd moet worden in het beleid.
Bron: provincie Zeeland

→ **Zuid-Holland: Routeontwerp 'Mooi Zuid-Holland vanaf de snelweg'**

Zuid-Holland start in het kader van het provinciale actieprogramma 'Mooi Zuid-Holland' twee routeontwerp projecten: 'Dammenroute' en 'De Groene Uitweg'. De Dammenroute (N57) is een mooie route langs de deltawerken en kust van Zuid-Holland en Zeeland. Het biedt kenmerkende landschappen en vergezichten en is hiermee een tegenhanger van de grote verstedelijking ten noorden van Rotterdam. De Groene Uitweg moet een een toeristisch alternatief bieden voor de rit van Amsterdam tot Kinderdijk/Dordrecht. Deze route is na inrichting voor

automobilisten het visitekaartje van het Zuid-Hollandse landschap doordat aandacht is besteed aan de relatie met het landschap, met landschapsvensters en rustpunten op onmisbare panorama's die al door de Hollandse Meesters (Rembrandt etc.) zijn vastgelegd. Beide projecten richten zich met name op de snelwegomgeving. Hiermee wordt beoogd de bereikbaarheid van het landelijk gebied te vergroten, de toeristische uitgaven in de provincie te vergroten, positieve aandacht te genereren voor het Zuid-Hollandse landschap en het verbinden van provinciale projecten in uitvoering langs de route.





Limmerpolder, Nationaal Snelwegpanorama Noord-Kennemerland



4. Snelwegpanorama's

Een 'snelwegpanorama' is een open gebied langs een snelweg met als kwaliteit de zichtbaarheid, herkenbaarheid en beleving van bijzondere landschappelijke- en cultuurhistorische waarden. Kenmerkend is het panoramische zicht op landschappelijk en/of cultuurhistorisch herkenbare waarden. De landschappelijke kwaliteit 'openheid' is inherent aan het panoramisch zicht. Juist de openheid is bij uitstek kwetsbaar voor verrommeling. Snelwegpanorama's bestaan uit kortere en langere zichten, variëren in landschappelijke kwaliteit, herkenbaarheid, belevingswaarde en ruimtedruk. Bij dit laatste gaat het om de kans dat in de toekomst in het gebied bebouwing, beplanting en ruimtelijke elementen als windturbines en hoogspanningsmasten kunnen verschijnen die de gebiedskwaliteiten aantasten of de zichtbaarheid en herkenbaarheid hiervan verminderen.

Provinciale snelwegpanorama's

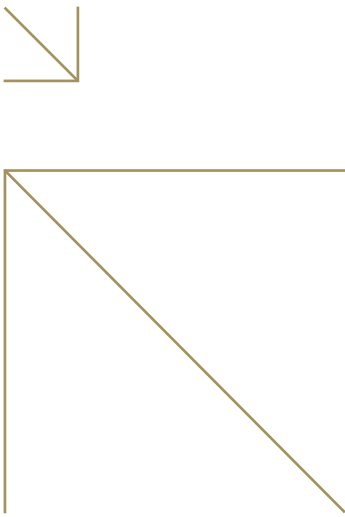
Het rijk stimuleert de provincies om open gebieden met vanaf de snelwegen zichtbare, herkenbare en te beleven bijzondere landschappelijke- en cultuurhistorische waarden, binnen de provinciale structuurvisie, aan te wijzen als provinciaal snelwegpanorama's en hiervoor een passend planologisch regime uit te werken. Om een zorgvuldige ruimtelijke afweging te kunnen maken binnen deze provinciale panorama's, wordt de provincies gevraagd de kwaliteiten en opgaven per gebied te beschrijven in een provinciale structuurvisie. Bij de selectie van snelwegpanorama's kunnen provincies gebruik maken van de resultaten van de studie 'Snelwegpanorama's in Nederland' van het Ruimtelijk Planbureau, van de burgerconsultatie, van de analyse van uitzichten vanaf de snelwegen die het rijk heeft uitgevoerd (bijlage 1). Bij de beschrijving van de gebiedskwaliteiten en -opgaven voor de provinciale snelwegpanorama's kunnen de provincies zich laten inspireren door onderstaande beschrijving van de kwaliteiten en opgaven voor de Nationale Snelwegpanorama's en door de beschrijving van de gebiedskwaliteiten van de door het rijk aan te wijzen Nationale Snelwegpanorama's (bijlage 2). Door een planologisch/juridische verankering in bestemmingsplannen wordt grondspeculatie voorkomen en langdurige zekerheid gegeven over de ontwikkelingsmogelijkheden van functies die de openheid dragen. Deze functies vallen binnen de agrarische-, de recreatie- en de natuursector.



Nationale Snelwegpanorama's

Het rijk neemt zelf verantwoordelijkheid door snelwegpanorama's van nationaal belang te selecteren. Nationale Snelwegpanorama's zijn specifieke open gebieden langs snelwegen binnen Nationale Landschappen met als kwaliteit de zichtbaarheid, herkenbaarheid en beleving van bijzondere landschappelijke- en cultuurhistorische waarden. Openheid en cultuurhistorische patronen en objecten zijn hierbij belangrijke kwaliteiten. De aansluiting met de Nationale Landschappen komt voort uit de verantwoordelijkheid van het rijk voor de nationale ruimtelijke hoofdstructuur (RHS). Binnen de RHS zijn de Nationale Landschappen de gebieden met hoge landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

Als onderdeel van de Nationale Landschappen dienen de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten in de Nationale Snelwegpanorama's behouden te blijven, duurzaam beheerd en waar mogelijk versterkt te worden. De kernkwaliteiten zijn medesturend voor de wijze waarop de



gebiedsontwikkeling plaatsvindt. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of versterkt: het 'ja, mits'-regime. Om de kernkwaliteiten binnen de snelwegpanorama's te kunnen behouden, moeten de (economische) dragers hiervan de mogelijkheid worden gegeven voor ontwikkeling. In lijn met Nationale Landschappen zijn in Nationale Snelwegpanorama's grootschalige verstedelijkingslocaties en bedrijventerreinen, nieuwe grootschalige glastuinbouwlocaties en nieuwe grootschalige infrastructurele projecten niet toegestaan. Maatvoering, schaal en ontwerp zijn bepalend voor behoud van deze landschappen. In Nationale Landschappen geldt bovendien de migratiesaldo nul benadering voor woningbouw. Provincies maken afspraken met gemeenten over plaats en omvang van woningbouw en de ontwikkeling van bedrijvigheid, inclusief niet grondgebonden landbouwbedrijven (zoals glastuinbouw) en intensieve veehouderij. Waar grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen redelijkerwijs vanwege een groot openbaar belang onvermijdelijk zijn, dienen mitigerende en compenserende maatregelen, zoals landschappelijke inpassing en grote aandacht voor ontwerp kwaliteit, te worden getroffen. Het begrip 'grootschalige ontwikkeling' moet gerelateerd worden aan de aanwezige kernkwaliteiten en aan het reeds aanwezige verstedelijkingspatroon en -volume. Zo kan in relatief onbebouwde landschappen een beperkte toename van de bebouwing reeds afbreuk doen aan de kernkwaliteiten van dat landschap. In de Nationale Snelwegpanorama's geldt dit in het bijzonder, omdat deze geselecteerd zijn op basis van openheid.

Voor Nationale Snelwegpanorama's die tevens gelegen zijn binnen Rijksbufferzones geldt het regime van het Rijksbufferzonebeleid. Rijksbufferzones moeten groene en aantrekkelijke gebieden worden voor allerlei vormen van dagrecreatie en worden gevrijwaard van verdere verstedelijking. Ontwikkelingen dienen aantoonbaar bij te dragen aan de kwaliteiten van de bufferzone als geheel en aan de recreatieve mogelijkheden van het gebied. Net als in de Nationale Landschappen is in de Nationale Snelwegpanorama's specifiek aandacht nodig voor grondgebonden landbouw (als drager van het agrarische cultuurlandschap) en natuur, recreatie en toerisme en, voor zover van toepassing, de veenweideproblematiek.



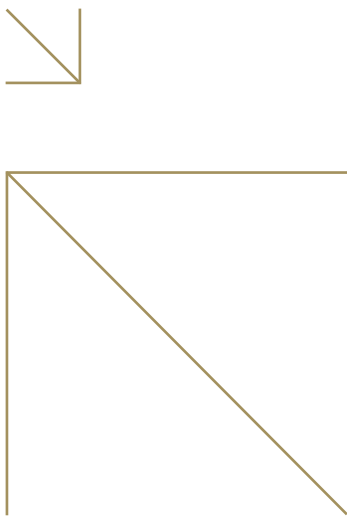
gebiedskwaliteiten

Ontwikkelingen in Nationale Snelwegpanorama's zijn mogelijk mits de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de landschaps- en cultuurhistorische gebiedskwaliteiten vanaf de snelweg worden behouden of versterkt. Hierbij gaat het in ieder geval over openheid en zichtlijnen, over herkenbare gebiedsidentiteiten en over de 'gaafheid' van het gebied.

In gebiedsgerichte workshops voor de beoogde Nationale Snelwegpanorama's met de verschillende overheden¹⁴ kwamen een aantal kwaliteitsthema's als rode draad naar voren:

- landschappelijke structuren en bijzondere kenmerken, zoals: open cultuurland, verkavelings-, ontginnings-, krekens- en occupatiepatronen (dorpen, bebouwingslinten), dijken, opvallende wateren en reliëf;
- stad-land relaties, zoals geleidelijke overgangen bij kleine kernen en bebouwingslinten, of juist contrasten, tussen bebouwd of bebost en open landschap en tussen de drukte

¹⁴ Eindverslag workshops nationale snelwegpanorama's, Wing en Terra Incognita, 2008.



- van de stad en de rust en ruimte van het platteland;
- het gebruik van het landschap, voor landbouw, natuur of recreatie;
- markante elementen of structuren in het landschap, zoals: historische verdedigingslijnes, dijken, molens, kerktorens of streekgebonden boerderijtypen;
- kwaliteiten van de weg zelf, zoals een rustig wegbeeld, overzichtelijke wegprofielen en -tracés, bijzondere uitzichtpunten en de entree van een panorama.

gebiedsopgaven

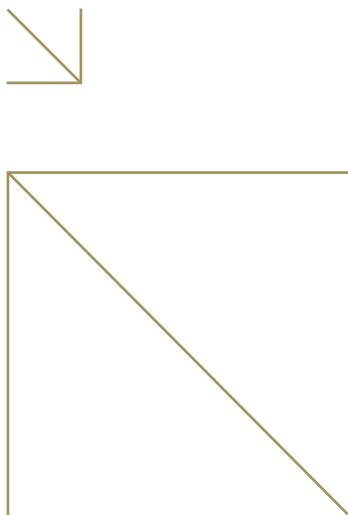
Voor de Nationale Landschappen hebben de provincies structuurvisies en uitvoeringsprogramma's opgesteld. Hierin zijn concrete ambities, opgaven en uitvoeringsprojecten benoemd. Deze vormen het uitgangspunt voor de gebiedsopgaven in de Nationale Snelwegpanorama's. Met de Nationale Snelwegpanorama's wordt daar een opgave aan toegevoegd die samenhangt met de kwaliteit van de snelwegomgeving, in het bijzonder met het zicht hierop. Deze opgaven hangen samen met de kwaliteiten van deze gebieden. Algemeen gesteld is de opgave voor de Nationale Snelwegpanorama's om de gebiedskwaliteiten te behouden en te versterken, evenals de zichtbaarheid en herkenbaarheid hiervan vanaf de snelweg. Van belang zijn maat, schaal en contrasten binnen het panorama. Daar waar de stedelijke dynamiek het landschap beïnvloed is een hoogwaardige aanpak nodig. Een landschap waarin geïnvesteerd wordt en dat duurzaam wordt beheerd.

In samenhang met de hierboven beschreven gebiedskwaliteiten zijn de volgende gebiedsopgaven van belang:

- realiseren en behouden van een vitaal agrarisch landschap;
- tegengaan van verrommeling en lokaal soms sanering;
- aandacht voor de entrees van de snelwegpanorama's en voor overgangsgebieden van stad en land waar een sluipende verrommeling dreigt. De beeldkwaliteit en inrichting van bebouwingsranden is een bijzondere ontwerpogave. De entrees, overgangen en randen zijn heel bepalend voor de beleving van het snelwegpanorama. Hierbij kan het nodig zijn om een geleidelijke overgang te creëren, dan wel een harde, contrastrijke rand;
- aandacht voor de maat en schaal van lintbebouwing evenals voor doorzichten naar achterliggend landschap;
- landschapsontwikkeling gekoppeld aan de dragende



- structuren en bijzondere kenmerken van het gebied, veelal een combinatie van natuur-, recreatie- en waterbeheer;
 - herstel van zichtlijnen en creëren van uitzichtpunten. Zichtbaarheid kan bijvoorbeeld worden verminderd door bebouwing, maar ook door andere elementen zoals windturbines, reclamezuilen of beplanting;
 - (her)inrichting van de snelweg en directe omgeving en zorgen voor een rustig wegbeeld, met een minimum aan 'wegmeubilair' (portalen, vangrail, borden etc.) en zichtbelemmerende bermbeplanting;
 - zorgen voor toegang vanaf de snelweg tot de gebieden met transferia;
 - opheffen van de barrièrewerking ('ontsnippering') van de snelweg met het oog op de ontwikkeling van recreatie en natuur (ehs, robuuste verbindingen), veelal gekoppeld aan waterlopen en historische ontginningsstructuren.
- De opgaven verschillen per snelwegpanorama. Hierbij wordt uitdrukkelijk een integrale gebiedsgerichte benadering voorgestaan, waarbij alle belangen en belanghebbende partijen betrokken worden.



beleidsdoorwerking

Het rijk geeft provincies beleidsruimte om het beleid ten aanzien van de Nationale Snelwegpanorama's gebiedsspecifiek uit te werken en te borgen binnen de uitwerking van het beleid voor de Nationale Landschappen. Hierbij zijn het lokaliseren en beschrijven van de gebiedsspecifieke kwaliteiten die zichtbaar zijn vanaf de snelweg en zoals hierboven genoemd, planologische randvoorwaarden en het vastleggen van doorwerking in gemeentelijke bestemmingsplannen, via een provinciale verordening of anderszins, van belang. De zichtbaarheid van de gebiedskwaliteiten vanaf de snelweg dient geborgd te worden en is daarmee een verbijzondering van de lokalisering van de kernkwaliteiten binnen de Nationale Landschappen. Binnen de Nationale Snelwegpanorama's kunnen projecten, plannen en activiteiten worden uitgevoerd wanneer deze bijdragen aan duurzame versterking van de kernkwaliteiten van het betreffende gebied én als de zichtbaarheid van deze kernkwaliteiten vanaf de snelweg gegarandeerd blijft. Wanneer hierop uitzonderingen worden toegestaan vanwege het ontbreken van reële alternatieven of redenen van groot openbaar belang, dan moet extra aandacht worden gegeven aan inpassing-, ontwerp- en vormgevingskwaliteit, waarbij bijvoorbeeld de zichtlijnen vanaf de snelweg van belang zijn.

Het rijk heeft op grond van landschappelijke kwaliteit en de waardering hiervan gecombineerd met ruimtedruk, samen met de medeoverheden een analyse gemaakt van uitzichten vanaf de snelweg. Het resultaat is een selectie van waardevolle snelwegpanorama's en in het bijzonder van Nationale Snelwegpanorama's. Het rijk selecteert in deze structuurvisie binnen de Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS) 9 Nationale Snelwegpanorama's. Hiermee blijven de belangrijkste snelwegpanorama's binnen de RHS behouden en worden voorbeelden gesteld voor overige door provincies te selecteren panorama's. In hoofdstuk 5 worden de Nationale Snelwegpanorama's beschreven.





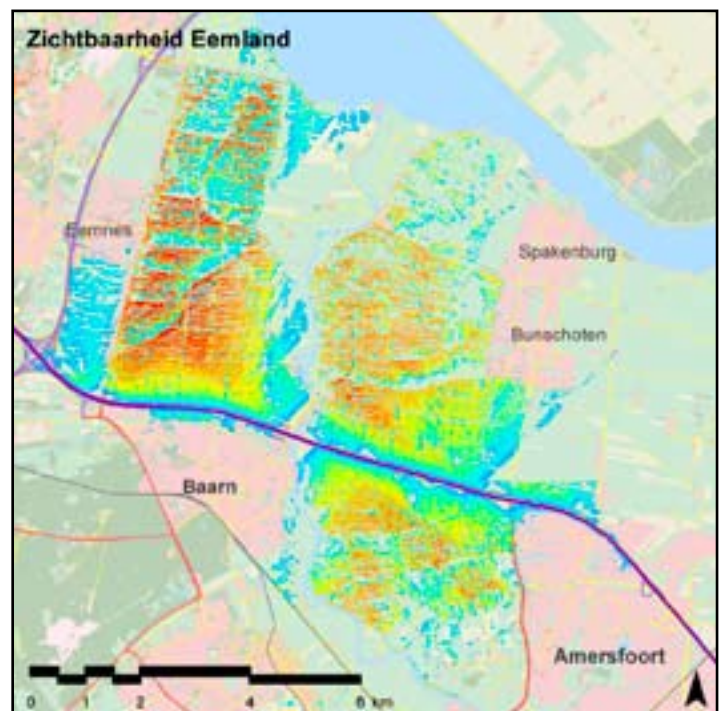
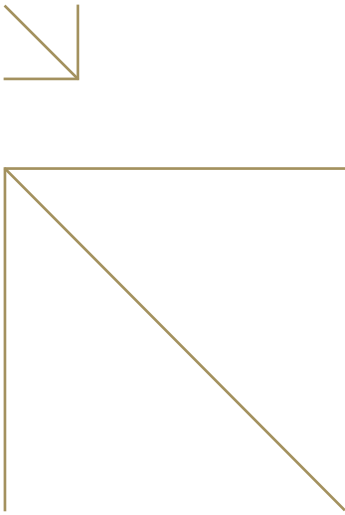


Oukoper molen, Nationaal Snelwegpanorama Venen – Vecht



5. Negen Nationale Snelwegpanorama's





Op basis van de methodiek beschreven in bijlage 1, zijn negen Nationale Snelwegpanorama's geselecteerd. Deze Nationale Snelwegpanorama's zijn kenmerkende open gebieden langs snelwegen binnen Nationale Landschappen met als kwaliteit de zichtbaarheid, herkenbaarheid en beleving van bijzondere landschappelijke- en cultuurhistorische waarden. De selectie is gebeurd op grond van (inter-)nationale kwaliteiten van het landschap in de omgeving van de snelweg, met name zeldzaamheid, herkenbaarheid, beleving en openheid, de ruimtedruk en ligging in een Nationaal Landschap. Het gaat om:

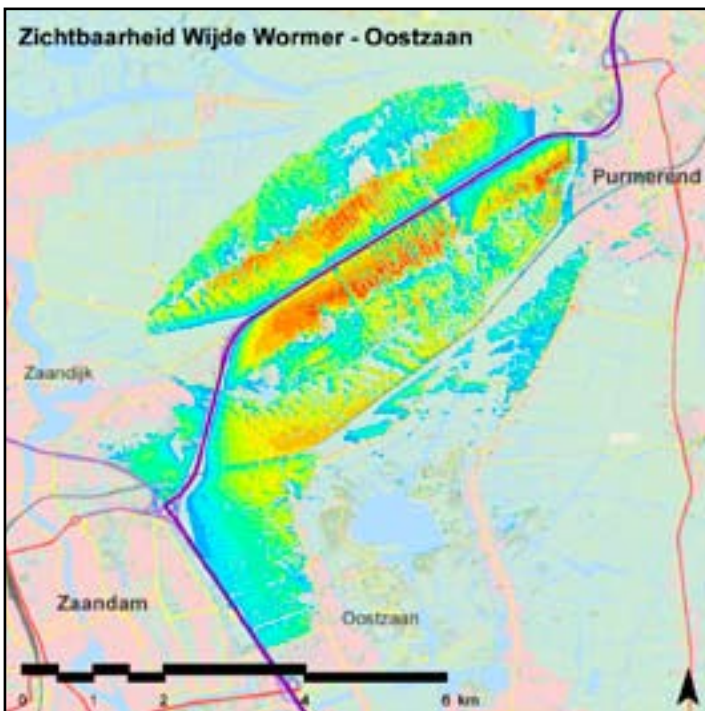
1. Eemland (A1)
2. Wijde Wormer – Oostzaan (A7)
3. Wiericke (A12)
4. Wijk en Wouden (A4)
5. Noord-Kennemerland (A9)
6. Venen – Vecht (A2)
7. Hoeksche Waard (A29)
8. IJsselvallei (A1)
9. Drentsche Aa (A28)

De Nationale Snelwegpanorama's zijn indicatief aangeduid aan de hand van de zogenoemde zichtbaartijdskaarten.¹⁵ Hierop is de zichtbaarheid van het landschap vanaf de snelweg in tijd en ruimte af te lezen. De tijd dat het landschap kan worden overzien varieert van blauw (6 sec) via geel (40 sec) tot rood (150 sec).

Eemland

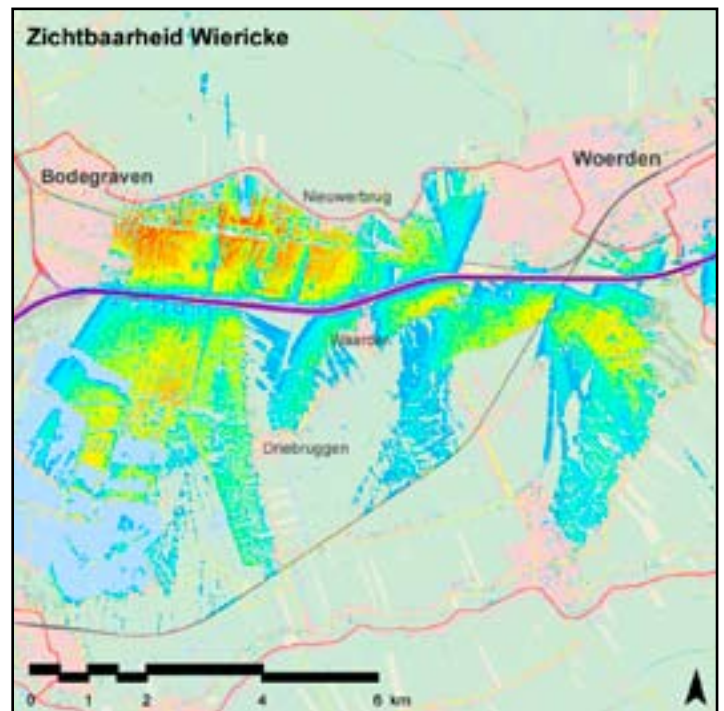
Het Nationaal Snelwegpanorama Eemland ligt in het Nationaal Landschap Arkemheen-Eemland, tussen de kernen Eemnes, Baarn, Bunschoten en het stedelijk gebied Amersfoort. Het snelwegpanorama biedt zicht op het extreem open veenweidelandschap vanaf één zijde van de snelweg A1 tegenover Baarn en op de open veenweiden vanaf beide zijden van de A1 tussen Baarn en Amersfoort. In het bijzonder gaat het om de extreem open veenweiden met onregelmatige strokenverkeveling van de Noord- en Zuidpolder te Veld, Bickerspolder, Polder de Haar ten noorden van de A1, Polder Zeldert ten zuiden van de A1, de Eem (die het snelwegpanorama doorkruist) en de kernen Eemnes, Bunschoten, Baarn en Amersfoort.

¹⁵ P>M> Briefadvies, Ruimtelijk Planbureau, 2007.



Wijde Wormer - Oostzaan

Het Nationaal Snelwegpanorama Wijde Wormer - Oostzaan ligt in het Nationaal Landschap Laag Holland en in de rijksbufferzone Amsterdam-Purmerend, tussen de stedelijke gebieden Zaandam/Oostzaan en Purmerend. Het snelwegpanorama biedt zicht vanaf beide zijden van de snelweg A7 op het open weidelandschap van de droogmakerij Wijde Wormer en vanaf één zijde van de snelwegen A8 en A7 op het open zeer waterrijke veenweidelandschap van de Polder Oostzaan. In het bijzonder gaat het om de open en waterrijke veenweiden met strokenverkaveling van de Polder Oostzaan, de transparante bebouwingslinten van Oostzaan, De Heul en De Haal, het open weidelandschap met opstreckende verkaveling van de droogmakerij Wijde Wormer, met parallelle transparante bebouwingslinten en kenmerkende stolpboerderijen van de Noorder- en Zuiderweg en de stedelijke rand van Purmerend.



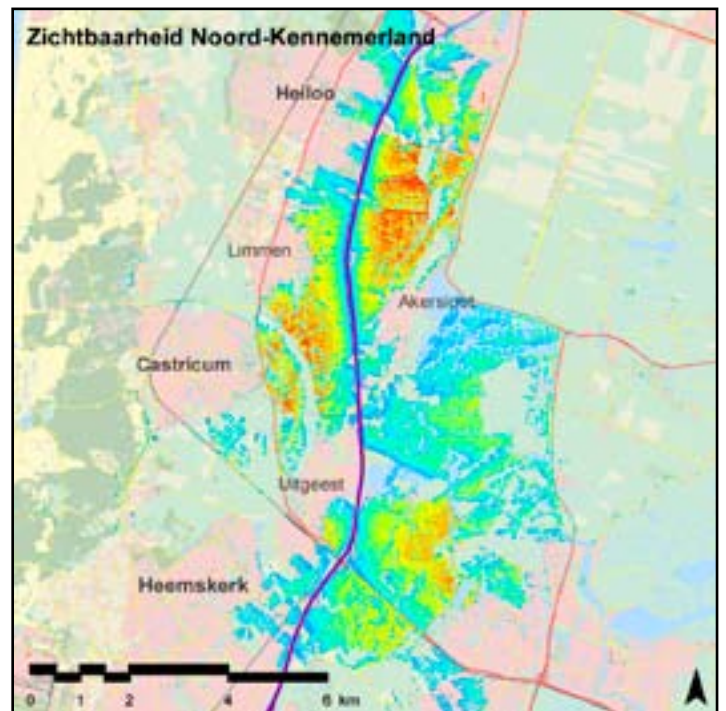
Wiericke

Het Nationaal Snelwegpanorama Wiericke ligt in het Nationaal Landschap Groene Hart, tussen de kernen Bodegraven en Woerden. Het snelwegpanorama biedt zicht vanaf beide zijden van de deels verhoogde snelweg A12 op open veenweidelandschap met kernen en transparante bebouwingslinten, de watergangen van de Enkele en Dubbele Wiericke en de lommerrijke zone langs de rivier de Oude Rijn. Het snelwegpanorama vormt een landschappelijke en ecologische schakel tussen de open veenweiden ten zuiden en ten noorden van de A12 en de Oude Rijnzone in het Groene Hart, die gestalte moet krijgen via de zogenoemde 'Groene Ruggengraat' (Natte As). In het bijzonder gaat het om de open veenweiden met strokenverkaveling van de Zuidzijderpolder, Polder Reeuwijk, Polder het Westeinde, Weijpoortsche Polder, Bartwoudswaarder Polder, Polder Lange Weide (gelegen tussen de Enkele en Dubbele Wiericke), de transparante agrarische bebouwingslinten van Lage Weide, Westeinde, Oosteinde en de kernen Bodegraven, Driebruggen, Waarder, Nieuwerbrug en delen van Woerden.



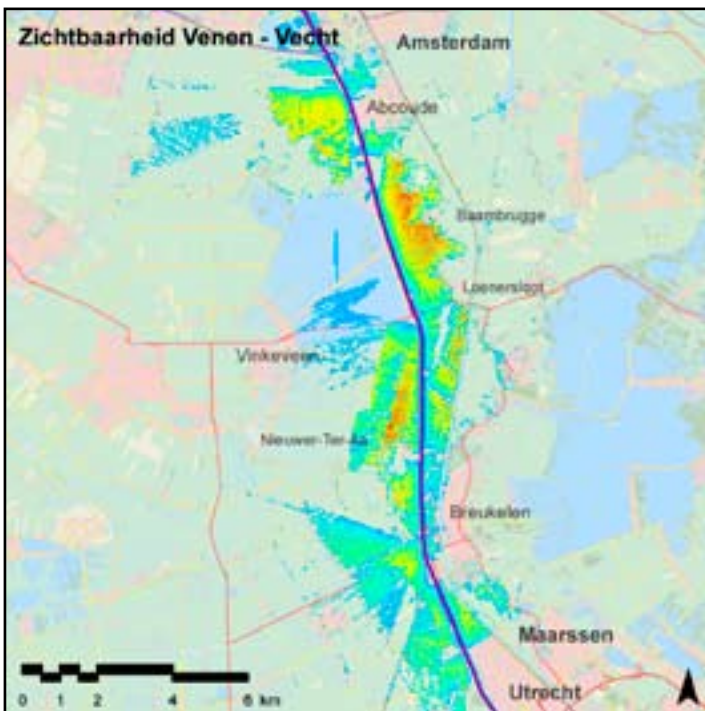
Wijk en Wouden

Het Nationaal Snelwegpanorama Wijk en Wouden ligt in het Nationaal Landschap Groene Hart en in de rijksbufferzone Den Haag-Leiden-Zoetermeer, tussen de stedelijke gebieden Den Haag/Leidschendam en Leiden/Leiderdorp. Het snelwegpanorama biedt zicht vanaf één zijde van de snelweg A4 op open veenweidelandschap met kernen en transparante bebouwingslinten en enkele watermolens. Het snelwegpanorama vormt een groene schakel tussen het landschap van de kust en binnenduinen ten oosten van de A4 en de polders en droogmakerijen in het Groene Hart westelijk van de A4. In het bijzonder gaat het om de open veenweiden met strokenverkaveling van de Damhouderpolder en de Grote Westeindsche Polder, de molendriegang van Stompwijk, de transparante bebouwingslinten van Stompwijk en Westeinde, de kernen Stompwijk en Zoeterwoude en de stedelijke rand van Leidschendam.



Noord-Kennemerland

Het Nationaal Snelwegpanorama Noord-Kennemerland ligt in het Nationaal Landschap Laag Holland en (voor een deel) het Nationaal Landschap Stelling van Amsterdam, tussen de stedelijke gebieden Alkmaar-Heiloo en Beverwijk-Uitgeest. Het snelwegpanorama draagt de kenmerken van het oorspronkelijke landschap van de oude duinen met strandwallen en -vlaktes op de overgang naar het polder en droogmakerijen landschap oostelijk van de A9. Het snelwegpanorama biedt zicht op open veenweiden met oude krekens 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 het bijzonder gaat het om de open veenweiden met onregelmatige blokverkaveling en voormalige krekens van het Uitgeester- en Heemskerkerbroek, de Limmer-polder, Groot Limmerpolder, Oosterzijpolder, een deel van de Polder Boekelermeer en de kernen Heiloo, Limmen, Akersloot, Castricum en Uitgeest.



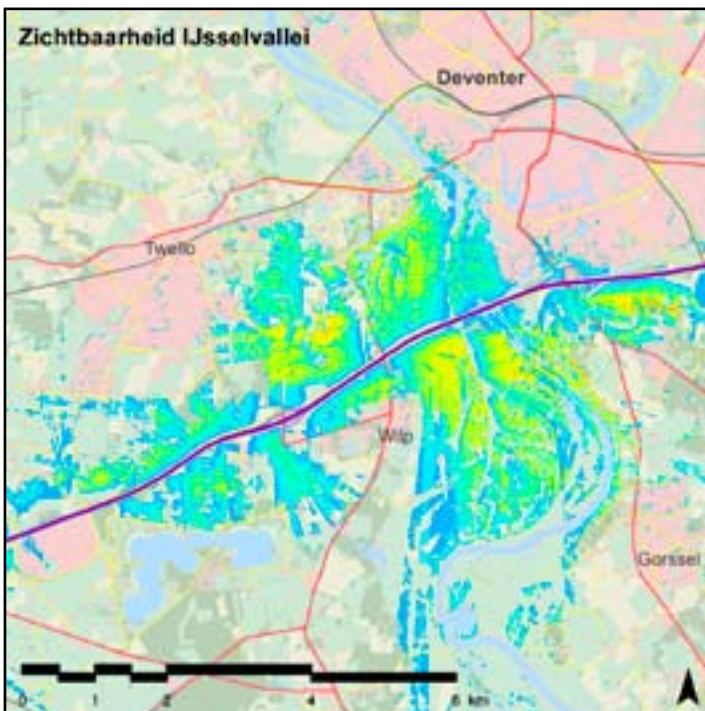
Venen - Vecht

Het Nationaal Snelwegpanorama Venen - Vecht ligt in het Nationaal Landschap Groene Hart, tussen de stedelijke gebieden van Amsterdam en Utrecht. Het snelwegpanorama biedt zicht op open veenweidelandschap met transparante bebouwingslinten en meanderende veenriviertjes, ten oosten en ten westen van de snelweg A2 tussen de kernen Abcoude en Maarssen. Het snelwegpanorama vormt een belangrijke landschappelijke en ecologische schakel tussen de open veenweiden ten westen en ten oosten van de infrastructuurbundel A12, Amsterdam Rijnkanaal en spoor in het Groene Hart, die gestalte moet krijgen via de zogenoemde 'Groene Ruggengraat' (Natte As). In het bijzonder gaat het om de open veenweiden met strokenverkaveling van de Polders het Groenland, de Roodenmolen en Donkervliet, Polder Oukoop, Polder Honderd, Polder Groot en Klein Oud Aa, de transparante bebouwingslinten van Oukoop, Oud Aa, Kortrijk en Noordeinde en de kernen Abcoude, Baambrugge, Loenersloot, Nieuwer Ter-Aa en Breukelen.



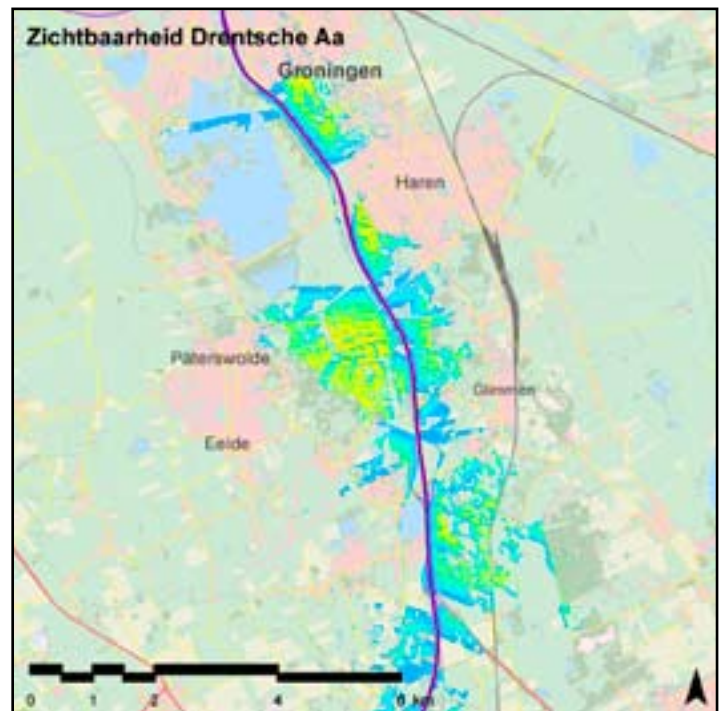
Hoeksche Waard

Het Nationaal Snelwegpanorama Hoeksche Waard ligt in het Nationaal Landschap Hoeksche Waard, tussen de kernen Heinenoord en Klaaswaal. Het snelwegpanorama markeert de overgang van de stedelijk Randstad naar de open en waterrijke Zeeuwse en Zuid-Hollandse Delta. Het snelwegpanorama biedt zicht vanaf beide zijden van de snelweg A29 op open zeekeleipolders met akkerbouw, dijken, voormalige krekens, bebouwingslinten en kernen. In het bijzonder gaat het om de open zeekeleipolders met akkerbouw en blokverkaveling, beplante dijken en voormalige krekens van de Zomerlandsche Polder, (delen van) de polders Oud Heinenoord, het Westmaas Nieuwland, Mijnsheerenland en Oud Beijerland-Moerkerken-Cromstrijen en de Group, de kernen Heinenoord, Oud Beijerland, Mijnsheerenland, Klaaswaal en de transparante bebouwingslinten van Greup, Stougjesdijk, Westdijk en Blaaksedijk.



IJsselvallei

Het Nationaal Snelwegpanorama IJsselvallei ligt voor een belangrijk deel in het Nationaal Landschap Veluwe, tussen de stedelijke gebieden Apeldoorn en Deventer en tussen de beboste Veluwe en het besloten parklandschap van Oost Nederland. Het snelwegpanorama biedt zicht vanaf beide zijden van de snelweg A1 op het open rivierenlandschap met weiden en bouwlanden, op de IJssel met uiterwaarden, kernen en verspreide boerderijen. In het bijzonder gaat het om de open rivierkleiweiden en -bouwlanden met onregelmatige blokverkeveling tussen de kernen Twello en Wilp, de IJssel en de uiterwaarden De Wilpsche Klei en de Stads- of Bolwerkswelden, met verspreide boerderijen op verhogingen ('pollen'), de kern Wilp en het stedelijk front van de Hanzestad Deventer.



Drentsche Aa

Het Nationaal Snelwegpanorama Drentsche Aa ligt in het Nationaal Landschap Drentsche Aa, tussen Glimmen en het stedelijk gebied Groningen. Het snelwegpanorama ligt op de overgang van de besloten Hondsrug en de benedenloop van het open beekdal van de Drentsche Aa. Het snelwegpanorama biedt zicht vanaf beide zijden van de snelweg A28 op overwegend open weiden, natuur en plassen en hogere randen met bossen en kernen. In het bijzonder gaat het om de open natte graslanden en plassen van Polder het Oosterland, Polder Lappenvoort, Wolddeelen, Westerpolder, Polder de Punt en tussen Haren en Groningen, de kernen Haren, Glimmen, Paterswolde en de stedelijke rand van Groningen.

In bijlage 2 zijn de gebiedsspecifieke kwaliteiten van de Nationale Snelwegpanorama's nader beschreven en in beeld gebracht.





Nationaal Snelwegpanorama Hoeksche Waard



6. Realisatie

In dit hoofdstuk staat beschreven hoe het rijk de in deze structuurvisie opgenomen ambities zal realiseren. In overeenstemming met het advies van de VROMRaad richt de realisatie door het rijk zich in de eerste plaats op het voorkomen van verrommeling langs de snelwegen. Een volgende stap kan zijn sanering van ongewenste situaties met kleinschalige en gerichte ingrepen. Tot slot kunnen met gebiedsgerichte ontwikkelingen kenmerkende landschappelijke kwaliteiten worden versterkt.¹⁶

Het rijk initieert en realiseert zelf programma's en projecten, reguleert het behoud van de Nationale Snelwegpanorama's (binnen het regime voor de Nationale Landschappen) en ondersteunt provincies bij het maken van (structuur)visies op de snelwegomgeving en de uitwerking van Nationale Snelwegpanorama's op verschillende manieren. Daarbij gaat het zowel om specifiek instrumentarium voor de snelwegomgeving als generiek instrumentarium voor het landschap dat ook inzetbaar is voor de snelwegomgeving. Bij de uitwerking van het instrumentarium zoals beschreven in dit realisatiehoofdstuk, zal samenwerking worden gezocht met provincies en gemeenten.

Uitvoering door het rijk

Het rijk zet in op integraliteit van beleid en uitvoering. Bij de aanleg van en grootschalig onderhoud aan snelwegen bindt het rijk zichzelf aan de bestaande routeontwerpen en architectonische specificaties. De beleidsdoorwerking van de Nationale Snelwegpanorama's wordt vastgelegd als integraal onderdeel van het beleid voor de Nationale Landschappen. Door het Routeontwerp opgedane kennis en ervaring en bereikte resultaten worden benut en verder uitgewerkt.

integraal rijksbeleid

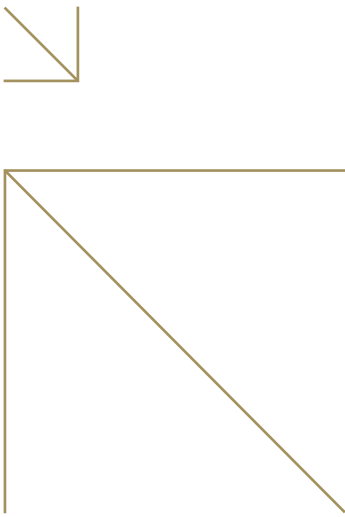
Het rijk maakt werk van integraliteit van het beleid voor infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen. De realisatie van deze structuurvisie is nauw verbonden met de uitvoering van Een cultuur van ontwerpen, de Agenda Landschap en de actualisering van het mobiliteitsbeleid.

In 'Een cultuur van ontwerpen' wordt in het kader van de structurele verankering van het ontwerp bij rijksprojecten en –programma's een vervolg gegeven aan het project



'Routeontwerp van snelwegen' uit de voorgaande Architectuurnota en het Actieprogramma Ruimte en Cultuur. In de Agenda Landschap wordt de rijksinzet voor het landschap integraal beschreven, waarbij de snelwegomgeving expliciet onderdeel is. Hiermee ontstaat een helder overzicht van de beleidscontext en de beleidsacties waarmee realisatie van de ambities voor landschap dichterbij komen. Bij het mobiliteitsbeleid wordt het aansluitingenbeleid (van het hoofdwegennet op het onderliggende wegennet) in de bredere context van regionale bereikbaarheid geplaatst, waarbij onderlinge afstemming tussen gemeenten dient plaats te vinden. Het rijk voert een terughoudend beleid over nieuwe aansluitingen.

Ambitie en werkwijze die worden voorgestaan binnen het programma Routeontwerp van snelwegen en deze structuurvisie worden verankerd in de relevante departementale beleids- en uitvoeringsprogramma's. Belangrijk voor de integrale beleidsuitvoering van deze structuurvisie door het rijk is het met name het MIRT. Bij de ontwikkeling van het MIRT is gekozen voor een stapsgewijze aanpak die uiteindelijk moet resulteren in een



volledige harmonisatie van ruimtelijke en infrastructurele investeringen. Infrastructurele ingrepen kunnen de motor zijn voor gebiedsontwikkeling en versterking van gebiedskwaliteiten.

Daarnaast zijn de nieuwe verstedelijkingsafspraken van belang, waarin samenhangende afspraken worden gemaakt over verstedelijking, infrastructuur, duurzaamheid en groene ruimte.

De bestaande samenwerkingsovereenkomst tussen de Dienst Landelijk Gebied (DLG) en Rijkswaterstaat (RWS) zal worden geactualiseerd. Hierin wordt de samenwerking geregeld waar het de kwaliteit van de weg en de wegomgeving betreft.

Verder voert het rijk de volgende concrete acties uit:

routeontwerpen en quick-scans

Het rijk bindt zichzelf aan de bestaande routeontwerpen en de bijbehorende architectonische specificaties voor de A2, A4, A12 en A27. De routeontwerpen voor deze snelwegen zijn inmiddels opgeleverd. In aanvulling op de 4 bestaande routeontwerpen voor de A2, A4, A12 en A27 worden 'quick-scan' routeontwerpen uitgewerkt voor alle overige snelwegen in Nederland. Dit zijn inspirerende 'richtbeelden voor de snelwegomgeving' die houvast bieden voor mogelijke toekomstige gebiedsontwikkelingen en provinciale en regionale gebiedsvisies. De quick-scans worden in 2008 afgerond.

architectonische specificaties

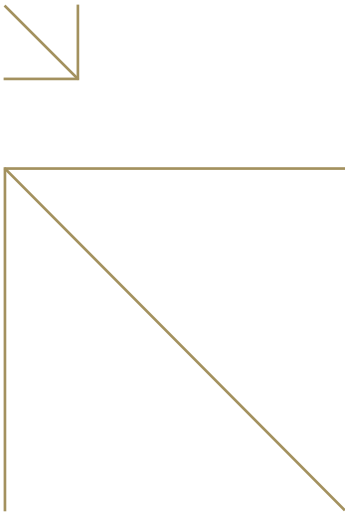
Naast en in samenhang met de richtbeelden voor de omgeving worden architectonische uitgangspunten voor alle overige snelwegen in Nederland vastgelegd: 'richtlijnen voor de weg'. In geval van nieuwe aanleg, verbreding of grootschalig onderhoud, wordt uitgegaan van de architectonische specificaties die voortvloeien uit de bestaande routeontwerpen voor de A2, A4, A12 en A27. Voor een aantal andere snelwegen, zoals de A1, A6/A9, A15 en A58 zullen nog architectonische specificaties worden opgesteld. Voor alle overige snelwegen worden architectonische uitgangspunten voor het rijk opgesteld. Rijkswaterstaat zal in een vormgevingsprotocol deze architectonische specificaties en uitgangspunten voor de rijkswegen borgen. Hierbij gaat het zowel om verkenningen en planstudies, als om aanleg-, beheer- en onderhoudsprojecten. Centraal in dit protocol staat het vooraf opstellen van een



ambitiedocument en het borgen van de vormgevingskwaliteit gedurende het hele project door een architect/adviseur aan de kant van zowel de opdrachtgever als de opdrachtnemer. Het vormgevingsprotocol wordt begin 2009 vastgesteld.

planologische doorwerking Nationale Snelwegpanorama's

In deze structuurvisie selecteert het rijk 9 gebieden als Nationaal Snelwegpanorama. Vanwege de ligging binnen de nationale ruimtelijke hoofdstructuur voelt het rijk een bijzondere verantwoordelijkheid voor deze gebieden. Via juridisch-planologische doorwerking tot in de bestemmingsplannen wil het rijk zeker stellen dat de kernkwaliteiten in deze gebieden en de zichtbaarheid hiervan vanaf de snelweg behouden blijven. De doorwerking wordt veiliggesteld als integraal onderdeel van het beleid voor de Nationale Landschappen, binnen het 'ja, mits-regime'. Deze doorwerkinglijn wordt vastgelegd in de integrale AMvB Ruimte bij het (getrapte) onderdeel over landschap. 'Getrapt' wil zeggen dat de provincies vorm geven aan de uitwerking van de planologische regimes en hiervoor beleidsruimte krijgen, waarbij de beleidsuitgangspunten zoals opgenomen in de



Nota Ruimte en in deze structuurvisie als basis gelden. De AMvB Ruimte ('eerste tranche') wordt voor de zomer 2009 aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer. De verwachting is dat dit leidt tot vaststelling in de eerste helft van 2010. Gemeentelijke planologische regelingen, die bestemmingen of regels bevatten welke strijdig zijn met de AMvB, moeten uiterlijk medio 2013 hiermee in overeenstemming zijn gebracht.

Ondersteuning provinciale en gemeentelijke visies voor de snelwegomgeving

Het rijk ziet het als haar verantwoordelijkheid om provincies het instrumentarium te bieden dat nodig is om deze Nationale Snelwegpanorama's te behouden. Provincies en gemeenten worden, indien door hen gewenst, ondersteund bij het uitwerken van de integrale visies op de snelwegomgeving en gebiedsbeleid voor de Nationale Snelwegpanorama's. Het rijk voert de volgende concrete acties uit:

handreiking

Het rijk stelt een handreiking op die het maken van integrale visies op de snelwegomgeving en gebiedsvisies voor snelwegpanorama's door provincies en gemeenten stimuleert en faciliteert. Basis hiervoor vormt het bijna zes jaar lopende Routeontwerp van Snelwegen. Provincies en gemeenten worden betrokken bij het opstellen van de handreiking. Belangrijk onderdeel van de handreiking vormen in ieder geval: aanbevelingen en ervaringen ten aanzien van het proces om te komen tot integrale gebiedsvisies en gebiedsontwikkelingen, quick-scan routeontwerpen voor alle snelwegen in Nederland en (globale) architectonische uitgangspunten voor alle snelwegen in Nederland. De handreiking wordt aangeboden als een in-company-training die op aanvraag van provincies kosteloos kan worden verzorgd. De handreiking is begin 2009 gereed.

welstand

De Federatie Welstand heeft een adviesteam ingesteld voor de kwaliteit van snelwegen en hun omgeving. Dit adviesteam ondersteunt de lokale welstandscommissies bij hun advisering over nieuwe plannen die de snelweg en de omgeving daarvan veranderen. Daarnaast stelt de Federatie Welstand een financiële bijdrage en een handreiking beschikbaar voor

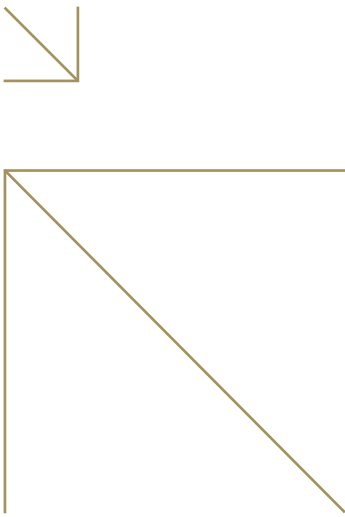
gemeenten die hun welstandbeleid of ruimtelijke beleid uitbreiden met een speciale paragraaf over de kwaliteit van de snelweg en hun omgeving. Om de kwaliteitsambities tijdens de uitvoering van projecten overeind te houden, ontwikkelt Rijkswaterstaat in samenwerking met de Federatie Welstand een systeem van welstandstoetsing op routeniveau.

expertteam

Het rijk initieert een interbestuurlijk expertteam als opvolger van het interdepartementale Steunpunt Routeontwerp dat eind 2008 ophoudt te bestaan. Provincies worden uitgenodigd hierin te participeren. Dit interbestuurlijk expertteam richt zich op de gezamenlijke implementatie van de beleidsambities door rijk en provincies ten aanzien van de weg en de omgeving. Het expertteam verbindt de verschillende schaalniveaus en organisaties en inspireert en faciliteert de beleidsagenda's, de uitvoeringsprogramma's en specifieke acties. Het expertteam richt de focus allereerst op een beperkt aantal routes (A1, A6/A9, A15 en A58), die de komende jaren specifieke aandacht krijgen als voorbeelden van de voorgestane integrale aanpak. Het expertteam is begin 2009 operationeel en heeft een tijdelijk karakter.

rijksadviseurs

Het College van Rijksadviseurs (CRA) heeft bij de totstandkoming advies uitgebracht over deze structuurvisie. Het CRA zal gebiedsgericht ad hoc adviseren bij de uitwerking van de Nationale Snelwegpanorama's om te komen tot integrale en sturende gebiedsvisies door provincies en gemeenten voor de geselecteerde Nationale Snelwegpanorama's. Hiermee wordt mede invulling gegeven aan de verantwoordelijkheid die het rijk voelt voor deze gebieden. In overleg met de verantwoordelijke provincies en gebiedsautoriteiten kan het College hier een invulling op maat aan geven. Belangrijk is dat wordt aangesloten op bestaande ideeën en processen in de gebieden. Daarnaast zal het CRA een periodieke evaluatie van de implementatie en de resultaten ondersteunen van de in deze structuurvisie neergelegde ambities. Eind 2008 zal na overleg met het College van Rijksadviseurs duidelijk zijn hoe invulling wordt gegeven aan de betrokkenheid van het CRA.



Instrumentatie landschapsdoelen

Naast bovenstaande acties gericht op de implementatie en uitvoering van deze structuurvisie worden de volgende concrete acties in gang gezet die gericht zijn op de beleidsambities voor een Mooi Nederland en die ook kunnen dragen aan de meer specifieke ambities zoals geformuleerd in deze Structuurvisie voor de Snelwegomgeving:

innovatieprogramma Mooi Nederland

In 2009 start VROM een innovatieprogramma Mooi Nederland. Dit programma zal zich richten op vooruitlopende en vernieuwende projecten binnen de ruimtelijke hoofdstructuur (bijvoorbeeld Nationale Snelwegpanorama's), die bijdragen aan de rijksdoelen voor een mooi Nederland en die als voorbeeld kunnen dienen voor andere projecten.

financieel instrumentarium

Om de beoogde ambities en doelen van het rijk ten aanzien van een mooi Nederland te realiseren, worden de mogelijkheden van financieel instrumentarium onderzocht. Hierbij gaat het om nieuw instrumentarium en om nieuwe toepassingsmogelijkheden van bestaand instrumentarium. Onderwerpen van deze zoektocht zijn bijvoorbeeld bovenplanse verevening, fiscale instrumenten, ruimte voor ruimte-regelingen en andere. Via pilotgebieden zal deze zoektocht nader worden vormgegeven. De resultaten hiervan worden opgeleverd in 2009.

sanering verrommeling

In het kader van de Samenwerkingsagenda Mooi Nederland van de overheden wordt geïnventariseerd welke ongewenste bebouwing er bestaat en in plannen zit en welke mogelijkheden er zijn om deze te saneren. Hierbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden die de Wro en (nieuwe) financieringsconstructies bieden. Dit zal leiden tot besluitvorming over een saneringsregeling in 2009.

overige instrumenten

Ook op andere wijzen zal het rijk de overdracht van kennis en ervaring faciliteren, hierbij zoveel mogelijk aansluitend bij bestaande initiatieven. Voorbeeld hiervan is het Ruimteforum via internet dat zich richt op de vakwereld. In 'Een cultuur van ontwerpen' en in de Agenda Landschap wordt nader aandacht

geschonken aan activiteiten op het terrein van communicatie, kennisontwikkeling en verspreiding van kennis.

beleidsverantwoording

De voortgang van de beleidsimplementatie en de resultaten van het ruimtelijke beleid worden via monitoring en evaluatie gevolgd. De uitkomsten hiervan worden periodiek met de medeoverheden besproken binnen de bestaande overlegstructuren over de uitvoering van de Nota Ruimte. Dit kan aanleiding vormen om het beleid gericht bij te stellen en om het uitvoeringsinstrumentarium aan te passen. Met de beleidsmonitoring wordt ook de verstedelijking en verrommeling van de snelwegomgeving en specifiek van de Nationale Snelwegpanorama's gevolgd en in beeld gebracht. Hierbij gaat het zowel om data-analyse als om periodiek vastleggen van landschapsontwikkelingen met beeldmateriaal. Beleving en beeldmonitoring zal specifieke aandacht krijgen. De eerste jaren na vaststelling van deze structuurvisie zal expliciet het proces van provinciale en regionale visievorming en de planologische verankering worden gevolgd en periodiek geëvalueerd, door het rijk in overleg met de provincies en gemeenten. Het ministerie van VROM neemt het voortouw. Het College van Rijksadviseurs zal een ondersteunende rol vervullen. Een eerste evaluatiemoment zal circa een jaar na vaststelling van de structuurvisie zijn, in het najaar van 2009.

Instrumenten gekoppeld aan doelen

In de Nota Ruimte is behoud en versterking van de variatie tussen stad en land als doel geformuleerd. Dit wordt uitgewerkt in beleid voor bundeling van verstedelijking en economische activiteiten en voor vrijwaring van het buitengebied van bebouwing, onder andere door het behoud van panorama's vanaf infrastructuur. Het routeontwerp van snelwegen is voorbeeld voor gebiedsgericht ontwerpen in samenhang met de omgeving. Het Nota Ruimtebeleid voor de snelwegomgeving is in deze structuurvisie als volgt uitgewerkt.

Instrumenten gekoppeld aan doelen

Nota Ruimte	Instrument
Behoud en versterking van de variatie tussen stad en land	
S Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten	Divers
S Behoud van 'panorama's'	Gebiedsgericht ontwerp in samenhang met omgeving Routeontwerp als voorbeeld Integrale gebiedsontwikkeling

Doel	Instrument
Behoud en versterking van de variatie tussen stad en land	
S Verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in de snelwegomgeving	Structuurvisie voor de Snelwegomgeving
S Generieke verbetering kwaliteit snelwegomgeving inclusief snelwegpanorama's	Handreiking (Quick-scan)Routeontwerp Architectonische specificaties Expertteam Welstand Uitbreiding financieel instrumentarium Innovatieprogramma Mooi Nederland Monitoring en evaluatie
R Behoud en versterking van Nationale Snelwegpanorama's	
R Specifiek gebiedsgericht beleid voor 9 Nationale Snelwegpanorama's	College van Rijksadviseurs AMvB Ruimte, onder Nationale Landschappen

Legenda

- basiskwaliteit
- nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur
- R resultaatverantwoordelijkheid
- S systeemverantwoordelijkheid

Acties Rijk

Agenda			
Actie	Jaar	Door	Betrokken
Quick-scan routeontwerpen voor omgeving snelwegen	2008	VROM, RWS	Provincies, VenW, LNV, OCW, EZ
Architectonische specificaties voor snelwegen: vormgevingsprotocol	Begin 2009	RWS	-
Handreiking provinciale structuurvisie voor snelwegomgeving en snelwegpanorama's	Begin 2009	VROM, RWS	Provincies, VenW, LNV, OCW, EZ
Expertteam infra en ruimte	Begin 2009	VROM, VenW, LNV, OCW	Provincies
College van Rijksadviseurs	2008/2009	VROM	VenW, LNV, OCW, Provincies
Uitwerken innovatieprogramma Mooi Nederland	2009	VROM	Departementen, Provincies, Gemeenten
Verkennen mogelijkheden financieel instrumentarium t.b.v. landschap	2009	LNV, VROM, Fin	Provincies, Gemeenten, Belangenorganisaties
Verkennen mogelijkheden sanering	2009	VROM, LNV, Provincies	Gemeenten
Monitoring en evaluatie	Najaar 2009	VROM, LNV, VenW, Provincies	CRA, PBL, OCW, EZ
AMvB Ruimte, borging Nationale Snelwegpanorama's	2010	VROM, LNV, VenW, OCW, EZ	Provincies, Gemeenten
Bestemmingsplannen en regelingen in overeenstemming met AMvB Ruimte	Medio 2013	Gemeenten	-





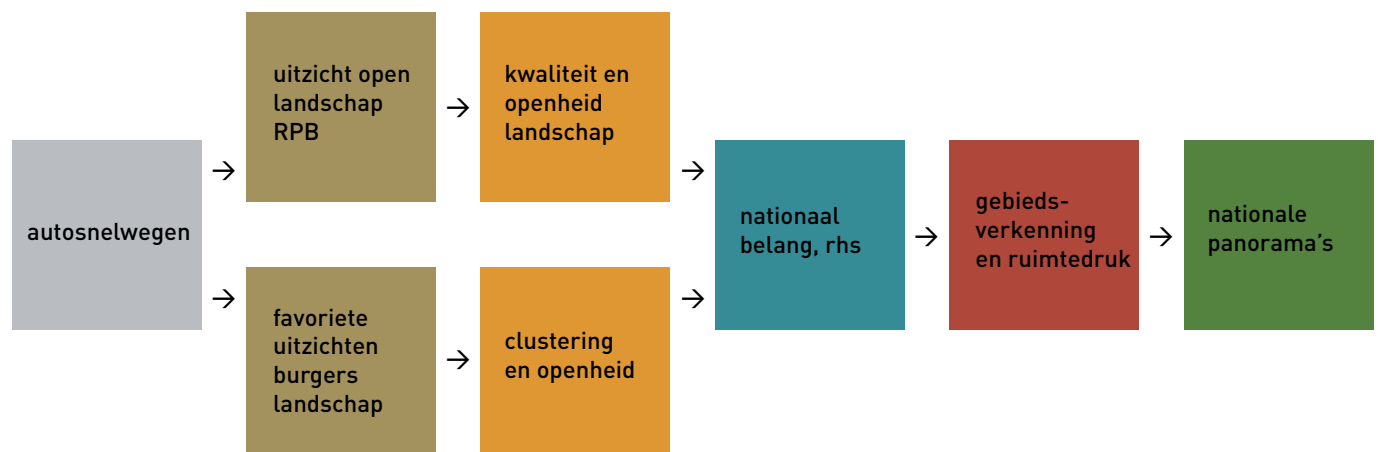
Deventer, Nationaal Snelwegpanorama IJsselvallei



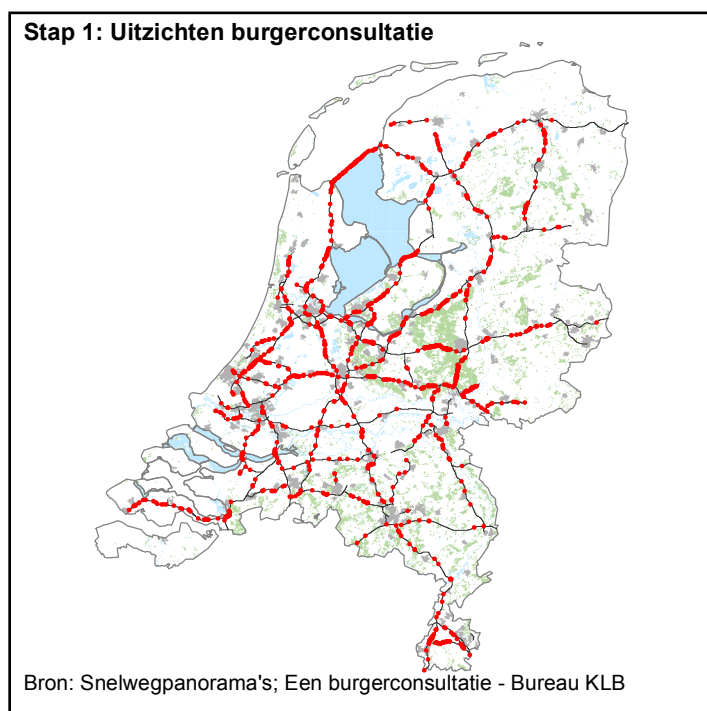
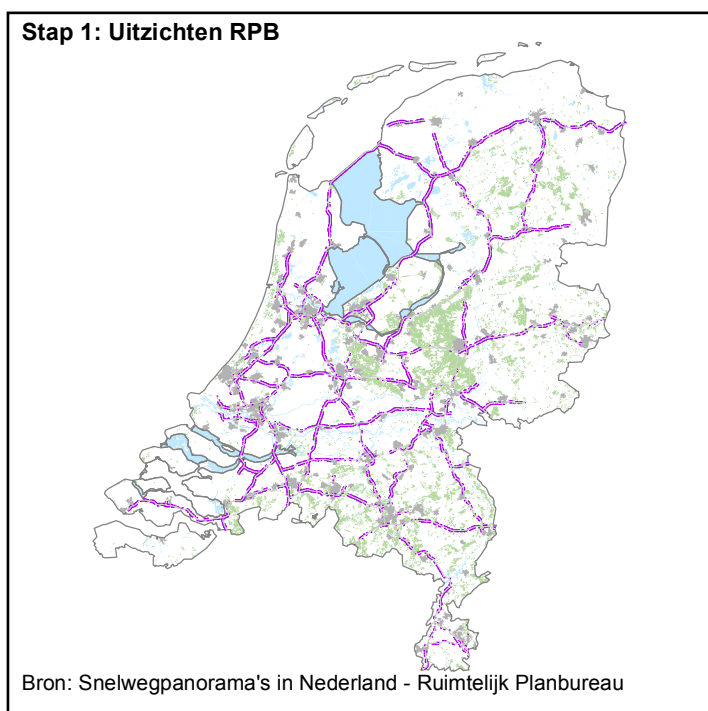
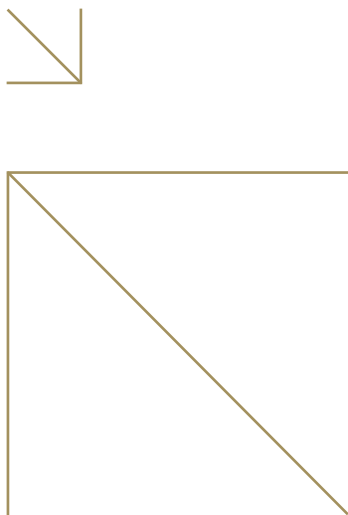
Bijlage 1

Methodische beschrijving selectie Nationale Snelwegpanorama's

Schematisch overzicht selectiemethode Nationale Snelwegpanorama's



Voor de selectie van de Nationale Snelwegpanorama's in het kader van de structuurvisie snelwegomgeving, is een zeeftechniek gebruikt aan de hand van vijf stappen volgens bovenstaand overzicht.



Stap 1: Inventarisatie uitzichten

Voor het selecteren van de Nationale Snelwegpanorama's is uitgegaan van het autosnelwegennet van Nederland, van een inventarisatie van uitzichten vanaf deze snelwegen op het open landschap door het RPB¹⁷ en van de resultaten van een burgerconsultatie.¹⁸

uitzichten RPB

In de studie 'Snelwegpanorama's in Nederland' heeft het Ruimtelijk Planbureau (RPB) aan de hand van een GIS-methodiek 1753 uitzichten op open landschap vanaf de autosnelwegen geïnventariseerd (peildatum 2003). Uit analyse door het RPB blijkt dat de helft van deze uitzichten wordt bedreigd door bouwplannen. Als uitzicht geldt -volgens de definitie van het RPB- een vrij zicht op het landschap met een minimale zichtdiepte van 500 m en een minimale zichtduur van 5 seconden rijtijd (bij 120 km per uur). Onderzocht is dat dit ongeveer de ondergrens is om als weggebruiker het

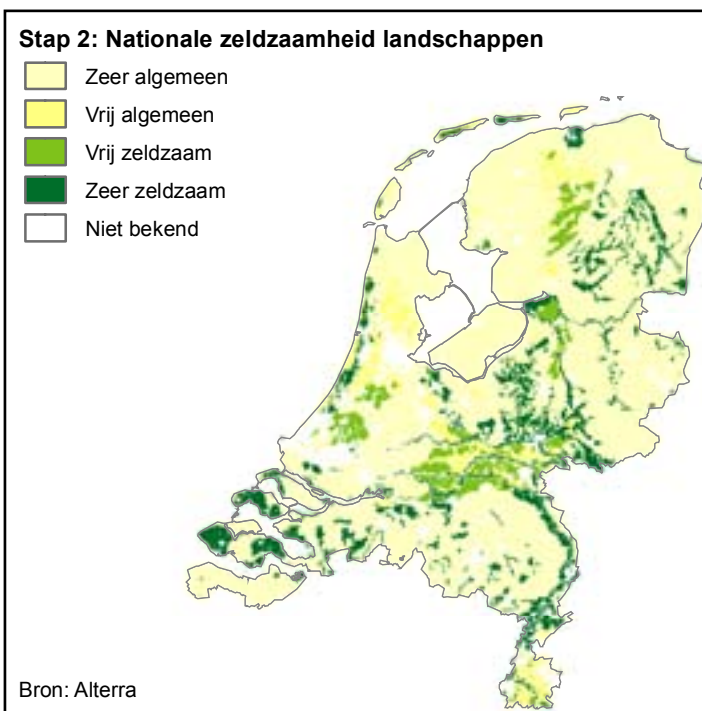
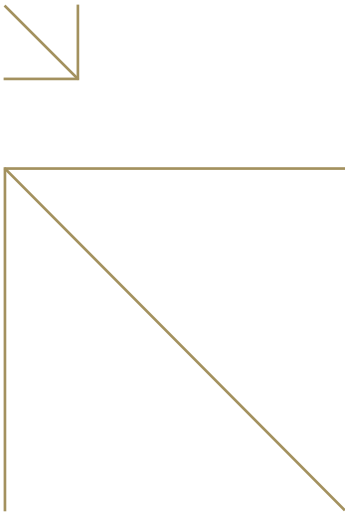
landschap bewust te kunnen ervaren. Voor deeltrajecten kan dit worden verbeeld in zogenoemde 'zichtbaarheidkaarten'

uitzichten burgerconsultatie

In juni 2007 zijn op de speciaal voor dat doel ontwikkelde website 'Kies uw eigen panorama', burgers en snelweggebruikers uitgenodigd om hun meest gewaardeerde uitzicht vanaf de snelweg aan te wijzen en dat via een aantal vragen te motiveren. 1185 Nederlanders hebben van deze gelegenheid gebruik gemaakt. De deelnemers hebben 1320 locaties op kaart gemarkeerd als waardevol uitzicht, verspreid over het gehele Nederlandse autosnelwegennet.

¹⁷ Snelwegpanorama's in Nederland, Ruimtelijk Planbureau 2007.

¹⁸ Snelwegpanorama's, een burgerconsultatie, VROM/Bureau KLB 2007.



Stap 2: Analyse kwaliteit en openheid en clustering uitzichten

kwaliteit en openheid landschap

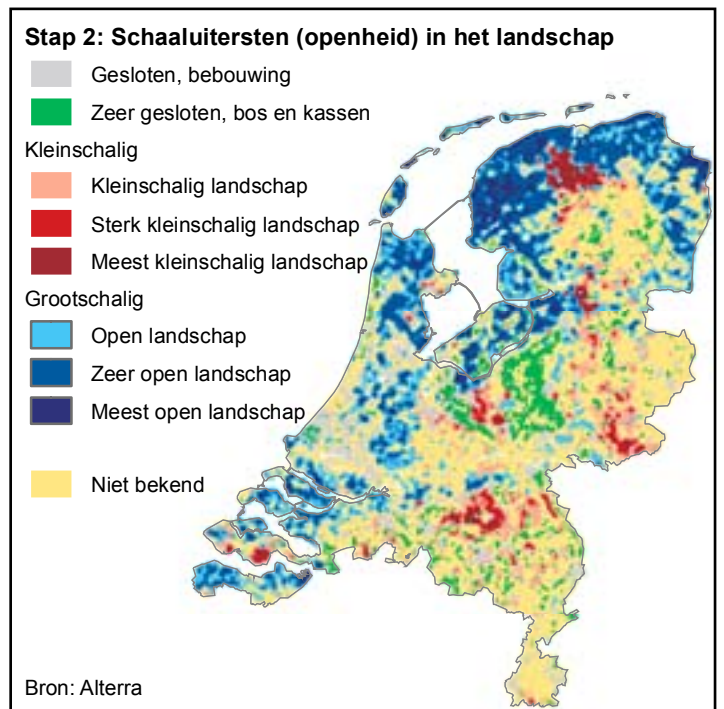
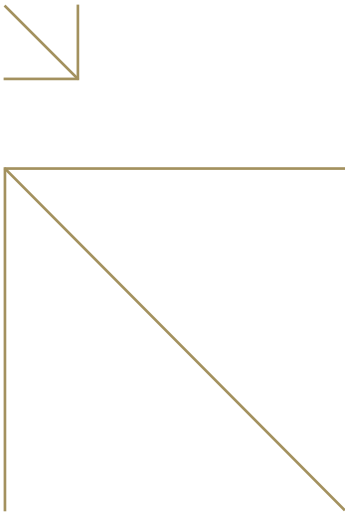
Voor de snelwegpanorama's is het beschermen van de meest waardevolle en open landschappen, die in het bijzonder kwetsbaar zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen, een belangrijk uitgangspunt. De door het RPB geïnventariseerde 1753 uitzichten op het landschap vanaf de snelwegen variëren sterk in kwaliteit. Met behulp van de waardering van de 'nationale zeldzaamheid' en de 'internationale betekenis van landschappen' (bron: Alterra 2005/2006) is onderzocht welke landschappen het meest waardevol zijn om te beschermen. Ook is onderzocht of de kwaliteit van het landschap daadwerkelijk herkenbaar en afleesbaar is en als zodanig kan worden beleefd vanaf de snelweg of vanuit de omgeving van de snelweg. Hiervoor is gebruikt gemaakt van informatie over de 'herkenbaarheid ontstaansgeschiedenis waardevolle landschappen' (bron: Alterra/Snellen et al. 2006). Hieruit blijkt dat met name een aantal karakteristieke Nederlandse landschappen in het lage deel van ons land, zoals de

polders en droogmakerijen, maar ook veenontginningen en het rivierengebied een hoge kwaliteit en herkenbaarheid hebben. Daarnaast zijn de uitzichten beoordeeld op de mate van openheid. Dit is beoordeeld met behulp van de 'Schaalustersten van het landschap' (bron: Alterra 2002), waartoe ook de grote rivieren en grote open wateren, zoals IJsselmeer, Waddenzee en Zuidwestelijke Delta behoren (Nota Ruimte PKB-kaart 4 Water, 2006). Tevens biedt de mate van openheid van het landschap aanknopingspunten voor de zichtbaarheid voorbij de minimale zichtdiepte van 500 m volgens de definitie van het RPB.

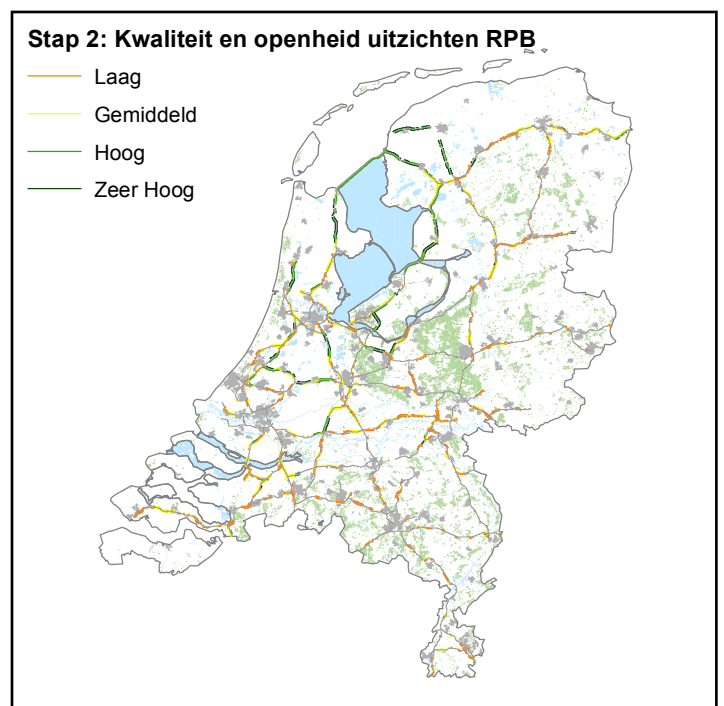
De optelsom van kwaliteiten en openheid heeft in stap 2 geleid tot een verfijning en nadere selectie van 165 snelwegpanorama's, d.w.z. uitzichten met een hoge landschappelijke kwaliteit, herkenbaarheid en/of openheid.

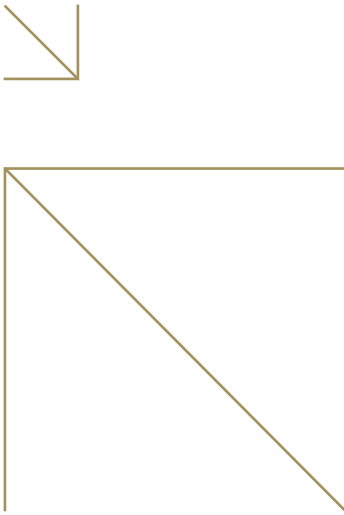
clustering en openheid burgeruitzichten

Uit een analyse van de 1320 uitzichtplekken uit de burgerconsultatie bleek dat er sprake was van een concentratie van benoemde uitzichten in een aantal gebieden langs snelwegen. Na clustering resulteerde dit in 26 gebieden



die door het merendeel van de respondenten als favoriete uitzicht werd aangewezen. Als meest genoemde reden voor de keuze van deze gebieden door burgers kwam naar voren: uitzicht naar beide kanten van de snelweg, uitzicht op agrarische landschap, op een afwisselend landschap, over water en dat het uitzicht weinig voorkomt in Nederland. Bij de top tien meest genoemde uitzichten behoren zowel bosgebieden (m.n. Veluwe), als open wateren (Afsluitdijk, Ketelmeer, Tjeukemeer, Hollands Diep, IJsseldal) en open landschappen (Groene Hart). Omdat in de structuurvisie snelwegpanorama's het accent ligt op het behoud van uitzicht op open landschap, zijn een achttal uitzichten op bosgebied, parklandschap en stedelijk gebied niet verder betrokken bij het vervolg van de selectie van de nationale snelwegpanorama's





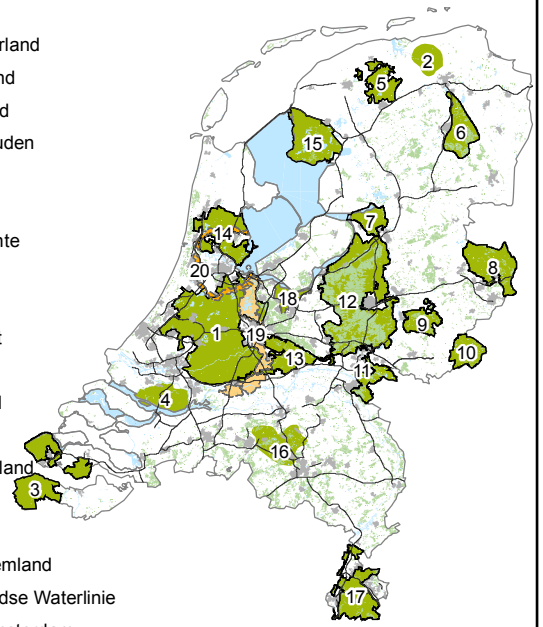
Stap 2: Concentratie burgeruitzichten



Bron: Snelwegpanorama's; Een burgerconsultatie - Bureau KLB

Stap 3: Nationale Landschappen

- 1, Groene Hart
- 2, Middag-Humsterland
- 3, Zuidwest-Zeeland
- 4, Hoeksche Waard
- 5, Noordelijke Wouden
- 6, Drentsche Aa
- 7, IJsseldelta
- 8, Noordoost-Twente
- 9, Graafschap
- 10, Winterswijk
- 11, Gelderse Poort
- 12, Veluwe
- 13, Rivierengebied
- 14, Laag Holland
- 15, Zuidwest Friesland
- 16, Groene Woud
- 17, Zuid-Limburg
- 18, Arnhem-Eemland
- 19, Nieuwe Hollandse Waterlinie
- 20, Stelling van Amsterdam



Stap 3: Keuze snelwegpanorama's van nationaal belang

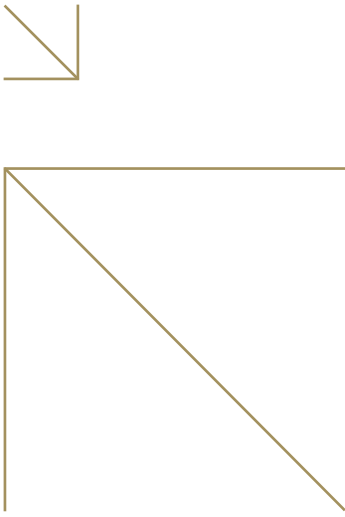
Het rijk heeft een verantwoordelijkheid voor de borging en ontwikkeling van gebieden met zowel internationale als voor Nederland kenmerkende landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. Behoud en versterking van het (open) landschap is ook de beoogde inzet voor de snelwegpanorama's. Voor een aantal waardevolle gebieden heeft het rijk specifieke verantwoordelijkheid voor behoud en versterking van de kwaliteiten. Dit betreft de nationale landschappen die onderdeel zijn van de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS).¹⁹ In deze gebieden geeft het kabinet prioriteit aan behoud en ontwikkeling van landschappelijke kwaliteit in Nederland. Het gaat om twintig landschappen met internationaal zeldzame of unieke en nationaal kenmerkende landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten die duurzaam beheerd en waar mogelijk worden verbeterd. Onderzocht is welke van de 165 snelwegpanorama's uit stap 2 gelegen zijn binnen de nationale landschappen waarvoor het rijk zich in het kader van de structuurvisie snelwegpanorama's

in het bijzonder wil inzetten. Deze zijn geclusterd binnen grotere samenhangende landschappelijke eenheden langs snelwegen tot 24 snelwegpanorama's. Binnen deze 24 liggen 15 snelwegpanorama's op open landschap uit de burgerconsultatie. Op deze wijze zijn in stap 3 de snelwegpanorama's, gelegen binnen de nationale landschappen als onderdeel van de ruimtelijke hoofdstructuur, onderscheiden van andere snelwegpanorama's.

Stap 4: Gebiedsverkenning snelwegpanorama's

Aan de hand van gebiedsverkenningen in 2007 is de actuele kwaliteit, herkenbaarheid en openheid van de geselecteerde snelwegpanorama's onderzocht. Dit om te controleren of (a) deze ook daadwerkelijk als zodanig worden beleefd vanaf de snelweg en (b) of er nog steeds sprake was van uitzicht volgens de inventarisatie (data 2003) en definitie van het RPB. Zo bleek onder meer dat kwalitatief waardevolle uitzichten langs de A15 geen uitzicht op het landschap meer boden door plaatsing van geluidsschermen langs de Betuwelijn in de periode na 2003. Daarnaast is onderzocht of en in welke

¹⁹ Nota Ruimte, PKB-kaart 7, nationale landschappen, VROM 2006.



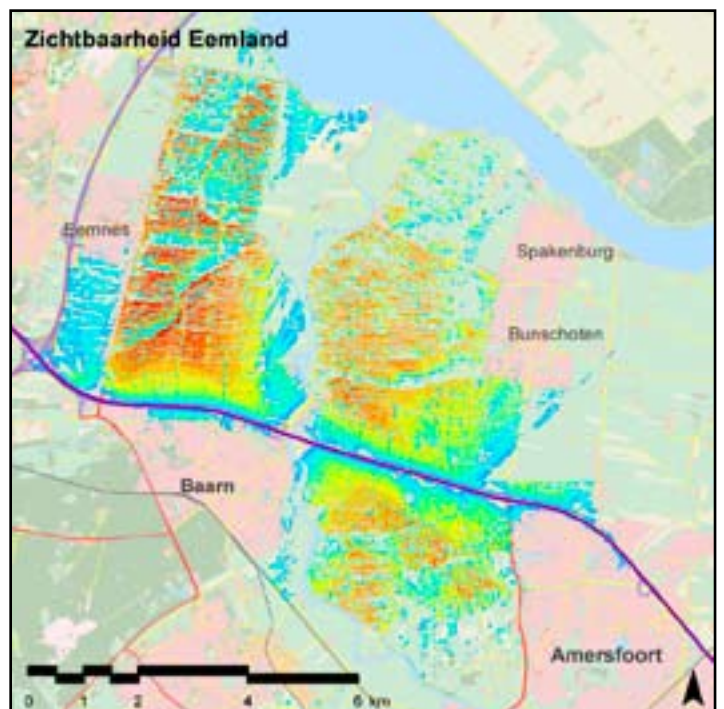
Stap 3: Snelwegpanorama's nationaal belang (24)

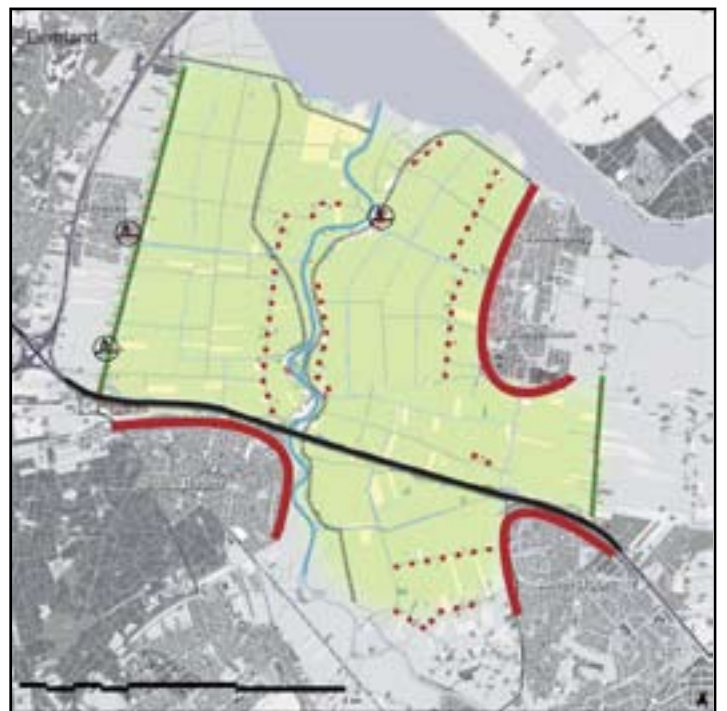
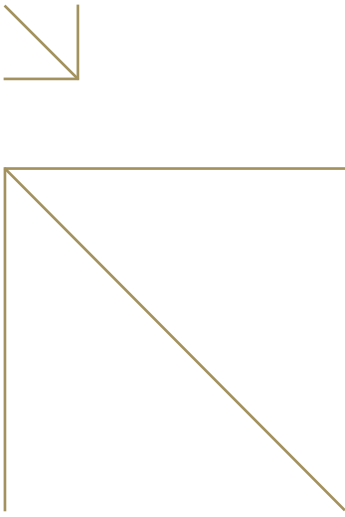


Stap 4: (voorlopige nationale) Snelwegpanorama's (12)



mate de snelwegpanorama's onder druk staan van bestaande (harde), voorgenomen (zachte) of te verwachten (ligging binnen een stedelijk netwerk) ruimtelijke plannen voor bebouwing (woon- en werkgebieden, intensieve landbouw, glastuinbouw) of vergroening (bosaanleg, recreatiegebied). Voor de korte en middellange termijn is dit beoordeeld aan de hand van de Nieuwe Kaart van Nederland (bron: NIROV), voor de wat langere termijn aan de hand van de Nota Ruimte (PKB-kaart 1, Economie en landbouw en PKB-kaart 2, Verstedelijking). Dit heeft geresulteerd in een selectie van 12 (voorlopige nationale) snelwegpanorama's, waaronder 8 van de 15 snelwegpanorama's uit de burgerconsultatie. Bij de selectie is naast de constatering van ruimtedruk in het bijzonder ook rekening gehouden met landschappelijke kwaliteit, herkenbaarheid en openheid, expertjudgement en de resultaten van de burgerconsultatie, zoals m.n. tweezijdig uitzicht en uniciteit. Van deze 12 (voorlopige nationale) snelwegpanorama's zijn door het RPB zichtbaarheidkaarten vervaardigd met een zichtdiepte tot 7 km vanaf de snelweg. Aan de hand van deze kaarten zijn de gebiedskwaliteiten van de 12 snelwegpanorama's nader onderzocht.

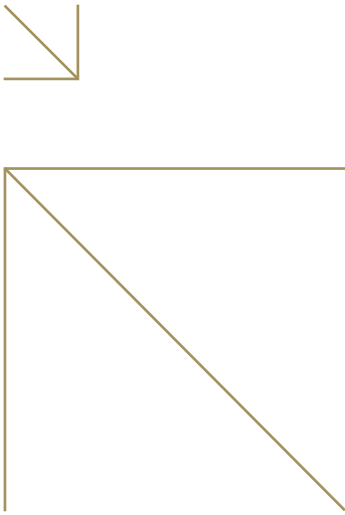




Stap 5: Selectie Nationale Snelwegpanorama's

Voor de 12 (voorlopige nationale) geselecteerde snelwegpanorama's zijn gebiedsgerichte workshops gehouden met provincies en gemeenten. Hierin zijn de gebieden geanalyseerd en beschreven op gebiedskwaliteiten, ruimtelijke ontwikkelingen, opgaven en ambities.²⁰ Naar aanleiding van de workshops zijn op grond van inhoudelijke en bestuurlijke overwegingen 3 snelwegpanorama's afgevalen en 9 definitief geselecteerd als Nationaal Snelwegpanorama. Hiervan zijn aan de hand van de resultaten van de workshops de gebiedsspecifieke kwaliteiten beschreven en in beeld gebracht.

²⁰ Eindverslag workshops Nationale Snelwegpanorama's, Wing/Terra Incognita 2008.



Samenvatting selectiemethodiek Nationale Snelwegpanorama's

	stap 1 Inventarisatie	stap 2 Analyse	stap 3 Keuze nationaal	stap 4 Gebiedsverkenning	stap 5 Selectie
	uitzichten RPB	kwaliteit en openheid uitzichten	snelwegpanorama's in nationale landschappen rhs	zichtbaarheid, ruimtedruk en expertjudgement	gebiedswerkshops snelwegpanorama's
	1753 uitzichten	165 snelwegpanorama's	24 snelwegpanorama's	12 snelwegpanorama's	9 Nationale Snelwegpanorama's
Autosnelwegen					
	1320 plekken	18 snelwegpanorama's	(waarvan 15 snelwegpanorama's burgers)	(waarvan 8 snelwegpanorama's burgers)	(waarvan 6 snelwegpanorama's burgers)
	favoriete uitzichten burgers	clustering en openheid uitzichten	snelwegpanorama's in nationale landschappen rhs	zichtbaarheid, ruimtedruk en expertjudgement	gebiedswerkshops snelwegpanorama's

Nationale Snelwegpanorama's

- autosnelweg
- uitzichten RPB
- favoriete plekken burgers
- kwaliteit uitzicht
- cluster van uitzichtplekken
- nationaal landschap
- snelwegpanorama
- ruimteclaims
- nationaal snelwegpanorama

Bijlage 2

Gebiedskwaliteiten Nationale Snelwegpanorama's

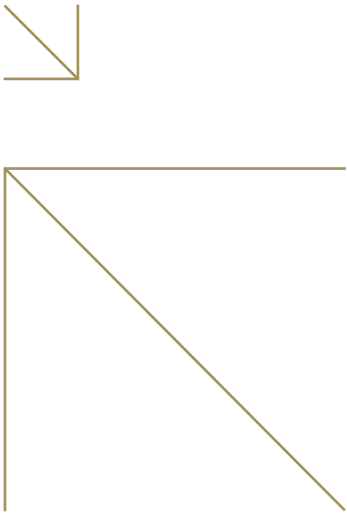


Nationaal Snelwegpanorama Eemland

Het Nationaal Snelwegpanorama Eemland ligt in het Nationaal Landschap Arkemheen-Eemland, tussen de kernen Eemnes, Baarn, Bunschoten en het stedelijk gebied Amersfoort. Het snelwegpanorama biedt zicht op het extreem open veenweidelandschap vanaf één zijde van de snelweg A1 tegenover Baarn en vanaf beide zijden van de A1 tussen Baarn en Amersfoort, alsmede op de rivier de Eem die het snelwegpanorama doorkruist.

Gebiedskwaliteiten snelwegpanorama:

- Extreem open veenweidelandschap met een herkenbare landschappelijke en cultuur-historische structuur (strokenverkaveling), bestaande uit langgerekte graslandpercelen afgewisseld door sloten in de Noord- en Zuidpolder te Veld, Bickerspolder, Polder de Haar en Polder Zeldert;
- De rivier Eem met dijken, wielen en waaien als opvallende (cultuurhistorische) structuur (o.a Grebbelinie) in het landschap;
- Karakteristieke (agrarische) bebouwingslinten met kerktorens van Eemdijk en Wakkerendijk/ Eemnes;
- De schaars verspreide boerderijen in clusters en buurtschappen;
- De gesloten bebouwings- en beplantingsranden van Eemnes/Wakkerendijk en Zevenhuizen/Zevenhuizerstraat in contrast met het open landschap;
- De stadsranden van Baarn, Bunschoten/Spakenburg en Amersfoort in contrast met het open landschap;
- De terpen als cultuurhistorische elementen in de buurtschappen en linten tussen Bunschoten en Amersfoort;
- De landbouw, in het bijzonder de melkveehouderij, als belangrijke drager en beheerder van het weidelandschap en van betekenis voor recreatief medegebruik en voor natuur, in het bijzonder de weidevogels.



Legenda

autosnelweg A1

open landschap

veenweide

weteringen

rivier 'Eem'

kade

verspreide (agrarische) bebouwing

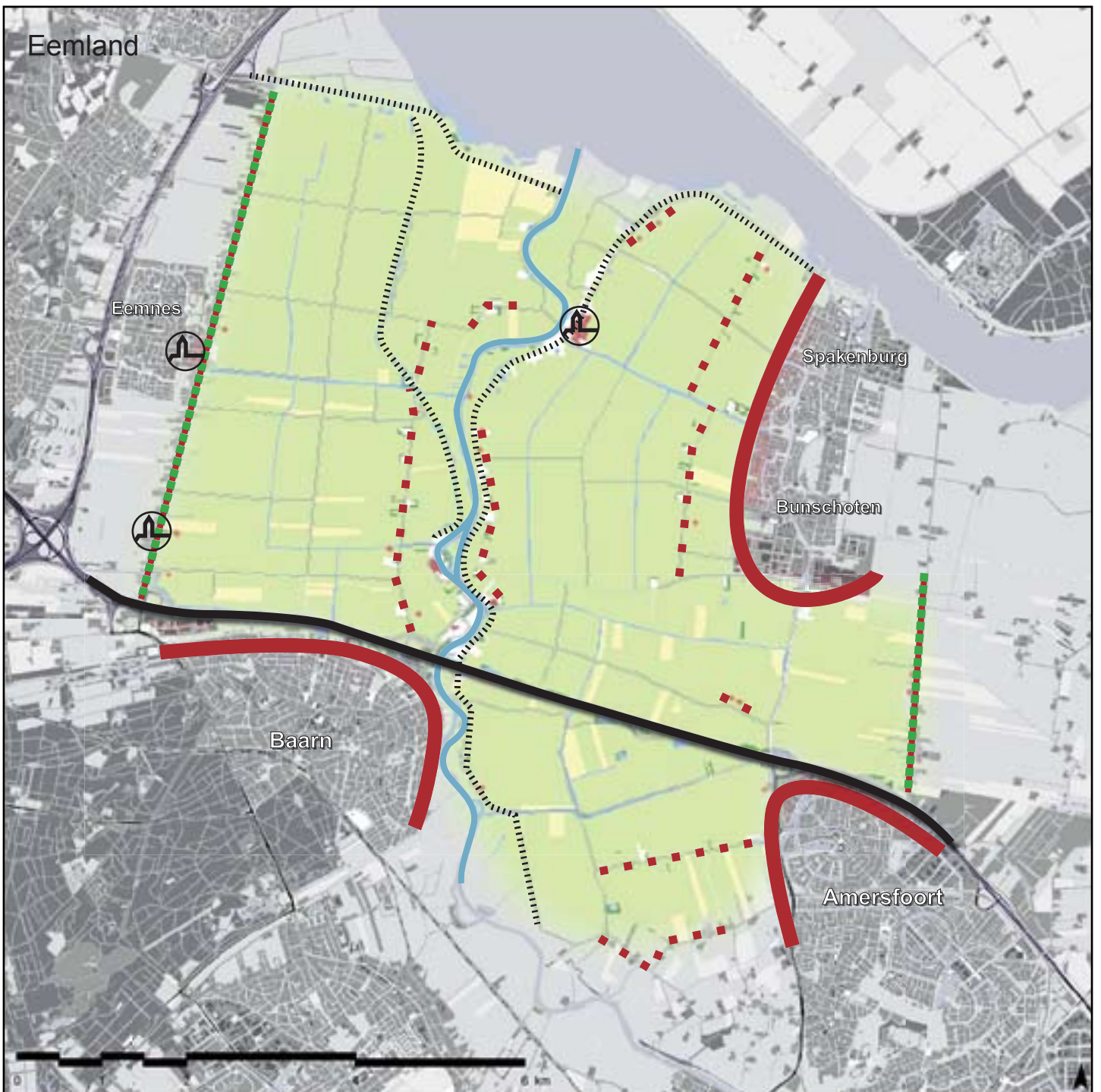
randen

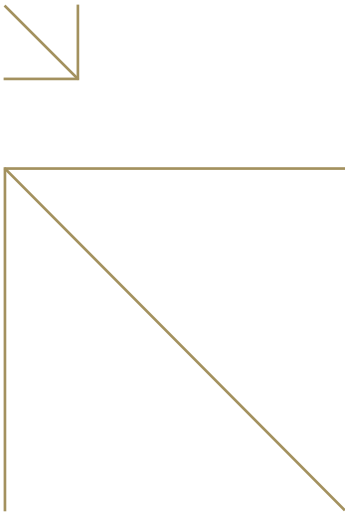
stedelijke bebouwing

groen bebouwingslint

markant element

kerktoren





Nationaal Snelwegpanorama Wijde Wormer - Oostzaan

Het Nationaal Snelwegpanorama Wijde Wormer - Oostzaan ligt in het Nationaal Landschap Laag Holland en in de rijksbufferzone Amsterdam-Purmerend, tussen de stedelijke gebieden Zaandam/Oostzaan en Purmerend. Het snelwegpanorama biedt zicht vanaf beide zijden van de snelweg A7 op het open weidelandschap van de droogmakerij Wijde Wormer en vanaf één zijde van de snelwegen A8 en A7 op het open zeer waterrijke veenweidelandschap van de Polder Oostzaan

Gebiedskwaliteiten snelwegpanorama:

Wijde Wormer

- Karakteristiek diep gelegen droogmakerij, omgeven door een hoge ringdijk met ringvaart, met een herkenbaar rationele geometrische structuur bestaande uit:
 - o open weidelandschap met strakke langgerekte percelen afgewisseld door sloten;
 - o transparante boerderijlinten op gelijke afstand van en evenwijdig aan de snelweg (Noorderweg en Zuiderweg), die doorzicht bieden op het achterliggende landschap, tevens drager van de hoofdontsluiting, met beplanting en stolpboerderijen;
 - o niet bebouwde ontsluitingswegen haaks op de hoofdontsluiting (Ooster- en Wester-dwarsweg);
- De beleving van de diepe ligging van de droogmakerij ten opzichte van en in samenhang met het omliggende


veenweidelandschap op de overgang met de Polder Oostzaan;

- De stadsrand van Purmerend in contrast met het open landschap van de droogmakerij;
- De landbouw, in het bijzonder de melkveehouderij, als belangrijke drager en beheerder van het weidelandschap, van betekenis voor recreatief medegebruik en voor natuur, in het bijzonder weidevogels.


Polder Oostzaan


- Zeer karakteristiek open en waterrijk veenweidelandschap ('vaarpolder'), met een herkenbare landschappelijke en cultuurhistorisch waardevolle structuur (onregelmatige strokenverkaveling), bestaande uit zeer smalle graslandpercelen afgewisseld door watergangen en brede sloten in het Oostzanerveld en Polder Oostzaan;
- Transparante (agrarische) bebouwingslinten van Oostzaan, De Heul en De Haal, met doorzichten naar het achterliggende landschap;
- Kerktorens als markante elementen in de dorpskernen (Oostzaan) en molens;
- De stadsranden van Zaandam en Purmerend in contrast met het open landschap;
- De landbouw, in het bijzonder de melkveehouderij, als (drager en) beheerder van het cultuurhistorische landschap, van grote betekenis voor de natuur, in bijzonder weidevogels (m.n. in het Oostzanerveld) en voor recreatief medegebruik via het water.

Legenda

 autosnelweg A7, A8


open landschap


 droogmakerij (grasland)


 agrarisch bebouwingslint


 veenweide


randen

 dijk en ringvaart


 stedelijke bebouwing

 dorps bebouwing

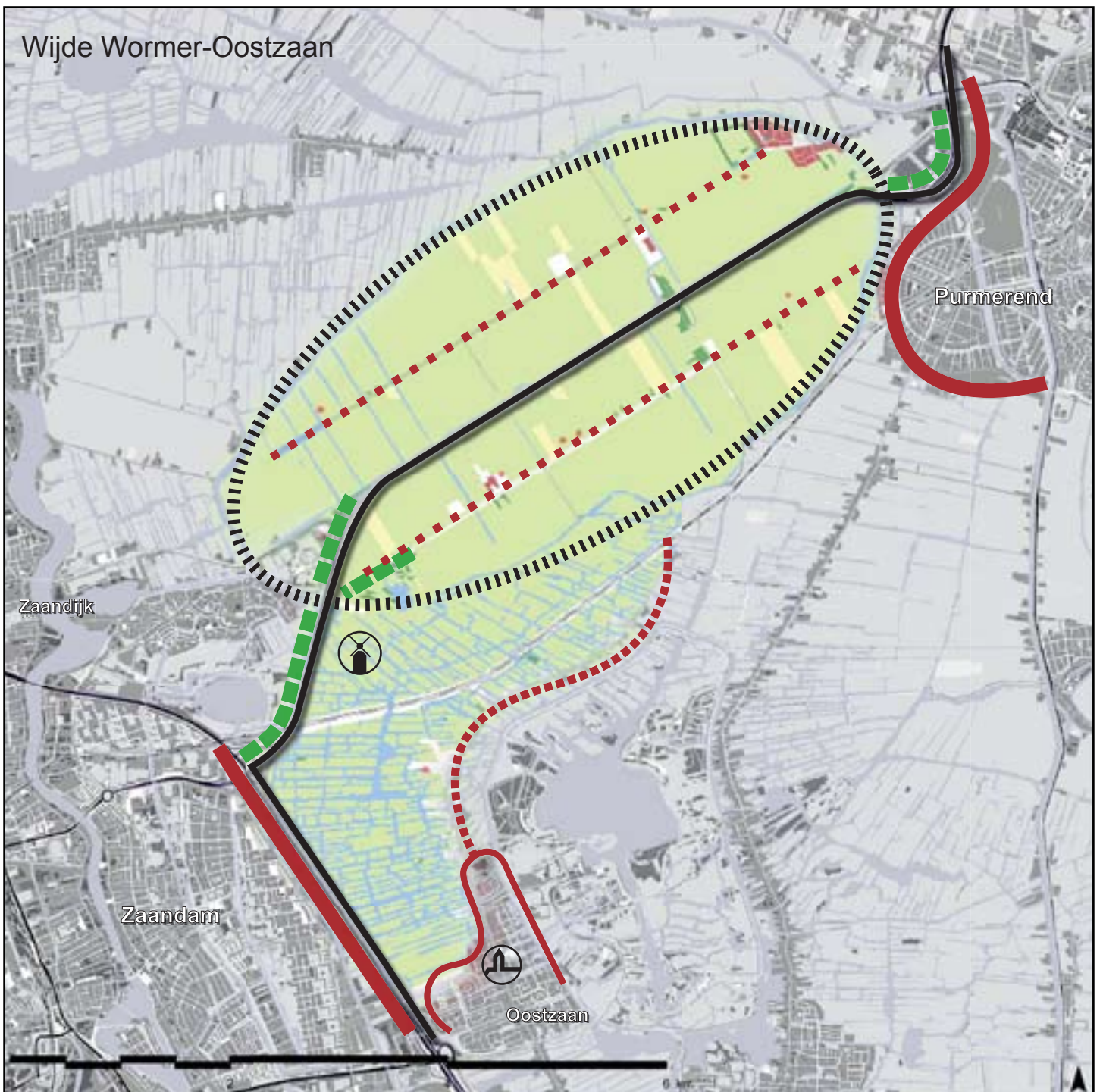
 bebouwingslint

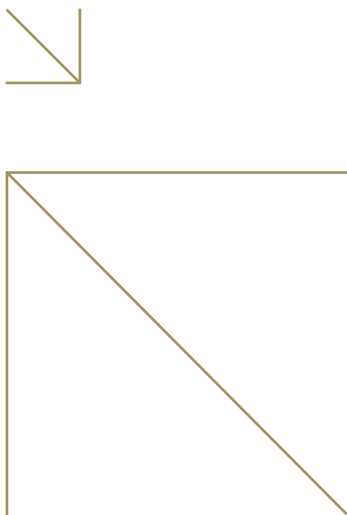
 opgaand groen

markant element

 kerktoren

 molen





Nationaal Snelwegpanorama Wiericke

Het Nationaal Snelwegpanorama Wiericke ligt in het Nationaal Landschap Groene Hart, tussen de kernen Bodegraven en Woerden. Het snelwegpanorama biedt zicht vanaf beide zijden van de deels verhoogde snelweg A12 op open veenweidelandschap met kernen en transparante bebouwingslinten, de watergangen van de Enkele en Dubbele Wiericke en de lommerrijke zone langs de rivier de Oude Rijn. Het snelwegpanorama vormt een landschappelijke en ecologische schakel tussen de open veenweiden ten zuiden en ten noorden van de A12 en de Oude Rijnzone in het Groene Hart, die gestalte moet krijgen via de zogenoemde 'Groene Ruggengraat' (Natte As).


Gebiedskwaliteiten snelwegpanorama:

- Karakteristiek open veenweidelandschap met een herkenbare landschappelijke en cultuur-historische structuur bestaande uit smalle langgerekte graslandpercelen afgewisseld door sloten (slagenlandschap), in de Zuidzijderpolder, Polder Reeuwijk, Polder het Westeinde, Weijpoortsche Polder, Bartwoudswaarder Polder, Polder Lange Weide en polder Wulverhorst;
- De Enkele en Dubbele Wiericke als opvallende parallelle watergangen (boezemwateren) tussen dijken, van cultuur-


historische betekenis (Oude Hollandse Waterlinie);

- De Reeuwijkse Plassen, in samenhang met het open landschap, van betekenis voor natuur en recreatie;
- De oeverwal van de Oude Rijn met bebouwing en beplanting als verdichte zone, drager van de occupatie, in contrast met het open landschap;
- De oeverwal van de Oude Rijn met bebouwing en beplanting als verdichte lommerrijke zone, drager van de occupatie, in contrast met het open landschap;
- Transparante (agrarische) bebouwingslinten, met name van Lange Weide, Westeinde, Oosteinde, die waardevolle doorzichten bieden op het achterliggende landschap;
- Dorpen en kernen met herkenbare 'landmarks' zoals kerktorens van Driebruggen, Waarder, Nieuwerbrug;
- De stadsranden van Bodegraven en Woerden in contrast met het open landschap;
- De Wierickeschans, de windmolen bij Weijpoort en landgoed Linschoten als herkenbare, cultuurhistorisch belangwekkende, markante elementen in het landschap;
- De landbouw, in het bijzonder de melkveehouderij, als belangrijke drager en beheerder van het weidelandschap en van betekenis voor recreatief medegebruik en voor natuur, in het bijzonder de weidevogels.


Legenda


 autosnelweg A12

open landschap


 veenweide


 enkele en dubbele Wiericke


 agrarisch bebouingslint

 dorpse bebouwing

randen


 stedelijke bebouwing

 groen bebouingslint langs Oude Rijn

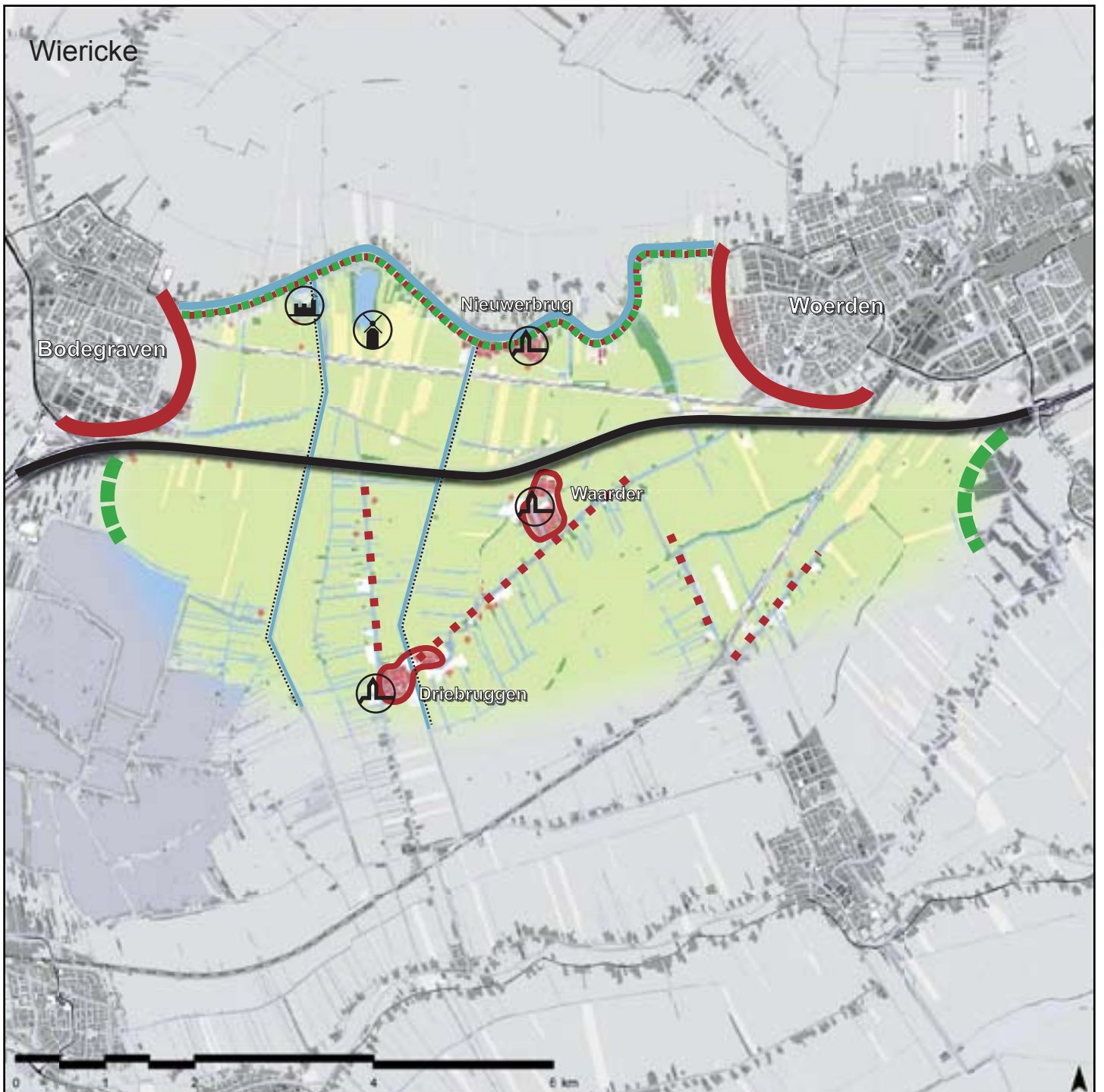
 opgaand groen

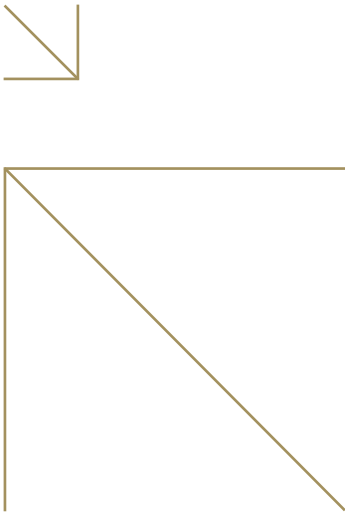
markant element

 molen

 kerktoeren

 Oude Hollandse Waterlinie





Nationaal Snelwegpanorama Wijk en Wouden

Het Nationaal Snelwegpanorama Wijk en Wouden ligt in het Nationaal Landschap Groene Hart en in de rijksbufferzone Den Haag-Leiden-Zoetermeer, tussen de stedelijke gebieden Den Haag/Leidschendam en Leiden/Leiderdorp. Het snelwegpanorama biedt zicht vanaf één zijde van de snelweg A4 op open veenweidelandschap met kernen en transparante bebouwingslinten en enkele watermolens. Het snelwegpanorama vormt een groene schakel tussen het landschap van de kust en binnenduinen ten oosten van de A4 en de polders en droogmakerijen in het Groene Hart westelijk van de A4.

Gebiedskwaliteiten snelwegpanorama:

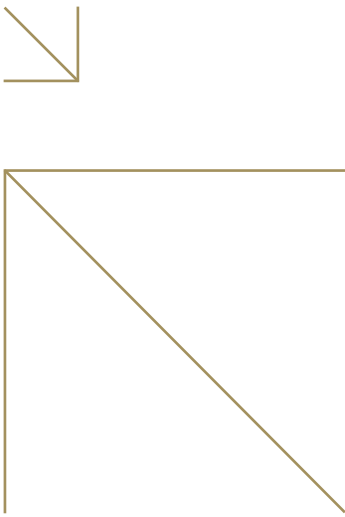
- Karakteristiek open veenweidelandschap met een herkenbare landschappelijke en cultuur-historische structuur bestaande uit smalle langgerekte graslandpercelen afgewisseld door sloten (strokenverkaveling), in de Damhouderpolder en de Grote Westeindsche Polder; deze polders zijn geheel of gedeeltelijk omsloten door een polderdijk met boezemwater die tevens drager is van de hoofdontsluiting;
- Transparante (agrarische) bebouwingslinten, met name van Stompwijk en Westeinde, van cultuurhistorische betekenis, die waardevolle doorzichten bieden op het achterliggende landschap;
- Dorpen en kernen met herkenbare kerktorens van

Stompwijk, Zuidbuurt en Zoeterwoude;

- Beplantingsrand van recreatiegebied Vlietlanden in contrast met het open landschap;
- De stadsranden van Leidschendam en Zoeterwoude Rijndijk/Leiden in contrast met het open landschap;
- De Driemolengang bij Stompwijk en de windmolen bij Zoeterwoude (Zelden van Passe) als herkenbare, cultuurhistorisch belangwekkende, markante elementen in het landschap;
- De Nieuwe Vaart en de Meerburgwatering als opvallende watergangen, van betekenis voor recreatie en natuur;
- De landbouw, in het bijzonder de melkveehouderij, als belangrijke drager en beheerder van het weidelandschap, van betekenis van het (agrarische weide-) landschap voor recreatief medegebruik -in samenhang met het recreatiegebied Vlietlanden- en voor natuur, in het bijzonder de weidevogels.

overweging

De Grote Polder tussen Zoeterwoude en Hazerswoude-Rijndijk is door opgaande beplanting langs de snelweg aan het zicht onttrokken. Dit open kleiweidelandschap is een onlosmakelijk onderdeel van het landschap van Wijk en Wouden. De Provincie wordt in overweging gegeven te onderzoeken of en op welke wijze de zichtbaarheid van de Grote Polder vanaf de snelweg eventueel zodanig kan worden verbeterd, dat het bij het Nationaal Snelwegpanorama kan worden gevoegd.



Legenda

autosnelweg A4

open landschap

veenweide

agrarisch bebouwingslint
aan kade

randen

stedelijke bebouwing

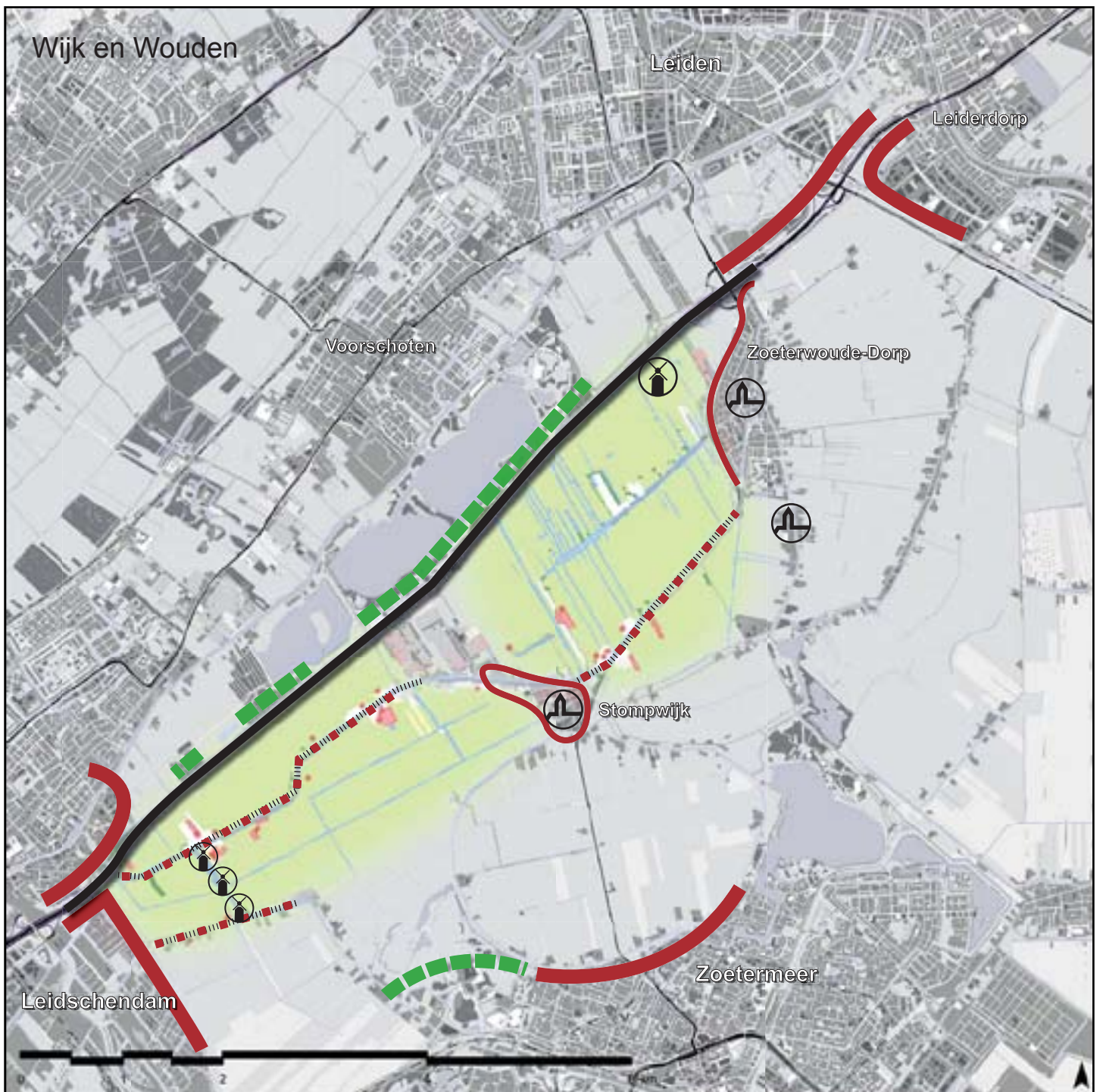
dorpsse bebouwing

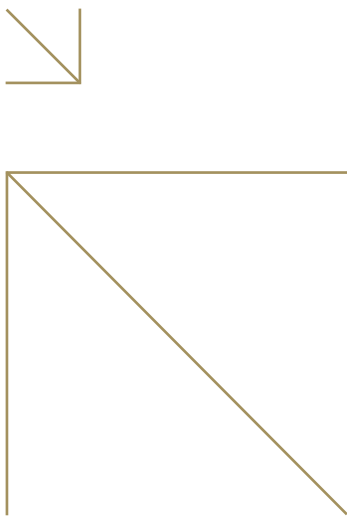
opgaand groen

markant element

molen

kerktoren





Nationaal Snelwegpanorama Noord-Kennemerland

Het Nationaal Snelwegpanorama Noord-Kennemerland ligt in het Nationaal Landschap Laag Holland en (voor een deel) het Nationaal Landschap Stelling van Amsterdam, tussen de stedelijke gebieden Alkmaar-Heiloo en Beverwijk-Uitgeest. Het snelwegpanorama draagt de kenmerken van het oorspronkelijke landschap van de oude duinen met strandwallen en -vlaktes op de overgang naar het polder en droogmakerijen landschap oostelijk van de A9.

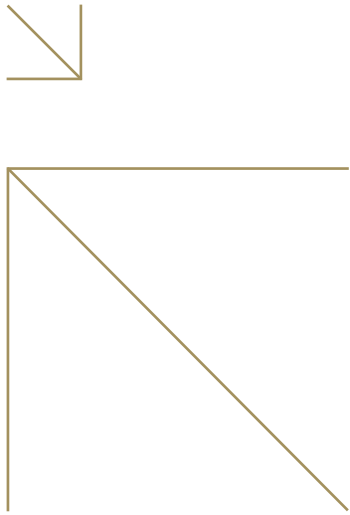
Het snelwegpanorama biedt zicht op open veenweiden met oude kreken in de strandvlakte en op kernen op de strandwallen, vanaf één zijde van de snelweg A9 tegenover Heemskerk/Uitgeest en tussen Uitgeest en Heiloo vanaf beide zijden van de A9.

Gebiedskwaliteiten snelwegpanorama:

- Karakteristiek open weidelandschap met een herkenbare landschappelijke en cultuur-historische structuur bestaande uit grillige graslandpercelen afgewisseld door kreken en sloten, in de Uitgeester- en Heemskerkerbroek, de Limmerpolder, Groot Limmerpolder, Oosterzijpolder, een

deel van de Polder Boekelermeer;

- Dichte bebouwings- en parkachtige beplantingsranden op de (voormalige) strandwallen met Heiloo, Limmen, Castricum, Uitgeest en Akersloot, tevens drager van de ontsluiting, in contrast met het open landschap;
- Het Uitgeestermeer als onderdeel van het Alkmaardermeer als waterelement van formaat, van betekenis voor recreatie en natuur;
- Kreken en kleine plassen als bijzondere historische structuren en waardevolle elementen in het open landschap;
- Dorpen en kernen met herkenbare kerktorens op de strandwallen;
- De stadsrand van Heemskerk-Beverwijk in contrast met het open landschap;
- De Stelling van Amsterdam met forten en linedijk en windmolens als herkenbare, cultuurhistorisch belangwekkende, markante elementen in het landschap;
- De landbouw, in het bijzonder de melkveehouderij, als belangrijke drager en beheerder van het weidelandschap en van betekenis voor recreatief medegebruik en voor natuur, in het bijzonder de weidevogels.



Legenda

autosnelweg A9

open landschap

veenweide

kreken en plassen

randen

stedelijke bebouwing

dorpse bebouwing in groen

dijk en ringvaart

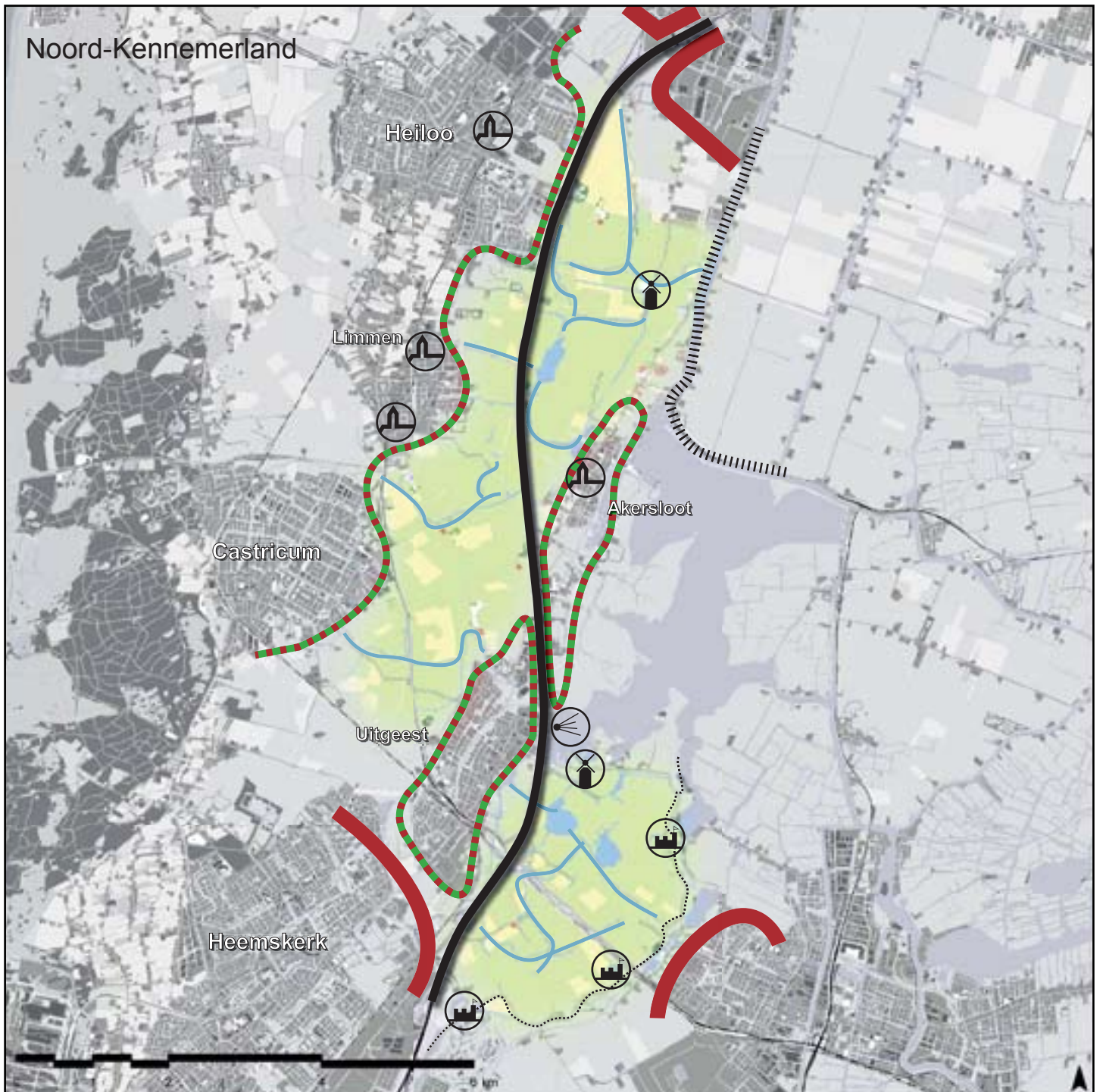
markant element/punt

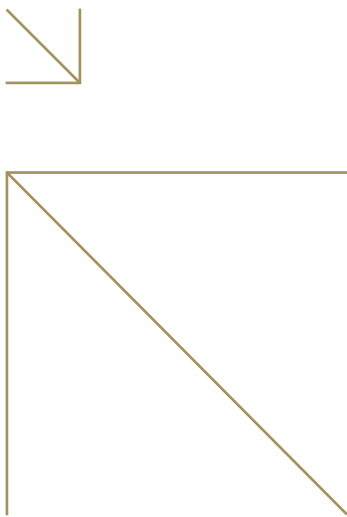
molen

kerktoren

stelling van Amsterdam

(kort) zicht Uitgeestermeer



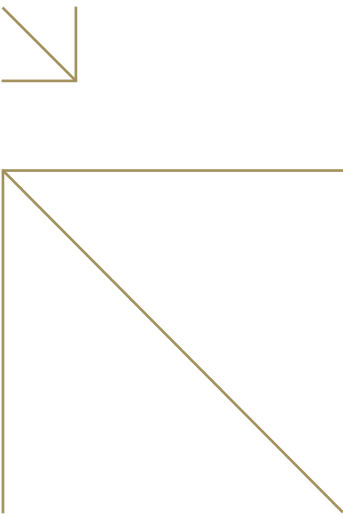


Nationaal Snelwegpanorama Venen – Vecht

Het Nationaal Snelwegpanorama Venen - Vecht ligt in het Nationaal Landschap Groene Hart, tussen de stedelijke gebieden van Amsterdam en Utrecht. Het snelwegpanorama biedt zicht op open veenweidelandschap met transparante bebouwingslinten en meanderende veenriviertjes, ten oosten en ten westen van de snelweg A2 tussen de kernen Abcoude en Maarssen. Het snelwegpanorama vormt een belangrijke landschappelijke en ecologische schakel tussen de open veenweiden ten westen en ten oosten van de infrastructuurbundel A12, Amsterdam Rijnkanaal en spoor in het Groene Hart, die gestalte moet krijgen via de zogenoemde 'Groene Ruggengraat' (Natte As).

Gebiedskwaliteiten snelwegpanorama:

- Karakteristiek open veenweidelandschap met een herkenbare landschappelijke en cultuur-historische structuur bestaande uit smalle langgerekte graslandpercelen afgewisseld door sloten (strokenverkaveling), in de Polders het Groenland, de Roodenmolen en Donkervliet, Polder Oukoop, Polder Honderd, Polder Groot en Klein Oud Aa;
- Transparante (agrarische) bebouwingslinten, met name van Oukoop, Oud Aa, Kortrijk en Noordeinde, die waardevolle doorzichten bieden op het achterliggende landschap;
- Dorpen en kernen met herkenbare kerktorens van Abcoude, Baambrugge, Nieuwe ter-Aa, Kockengen en Vinkeveen;
- Opgaande beplantingen langs het Amsterdam Rijnkanaal en van landgoederen op de oeverwal van de Angstel, in contrast met het open landschap;
- De Angstel en de Aa als structurerende, kleinschalige meanderende riviertjes, tevens drager van de occupatie en de Geuzensloot als waterverbinding van belang voor natuur en recreatie;
- De windmolens bij Breukelen en Oukoop als herkenbare, cultuurhistorisch belangwekkende, markante elementen in het landschap;
- De stedelijke rand van Amsterdam en (in minder mate) Utrecht/Maarssen, in contrast met het open landschap.
- De landbouw, in het bijzonder de melkveehouderij, als belangrijke drager en beheerder van het weidelandschap, van betekenis voor recreatief medegebruik en voor natuur, in het bijzonder de weidevogels.



Legenda

autosnelweg A2

open landschap

veenweide

riviertjes Aa en Amstel

agrarisch bebouwingslint

randen

stedelijke bebouwing

kern/bedrijfsterrein

groen bebouwingslint

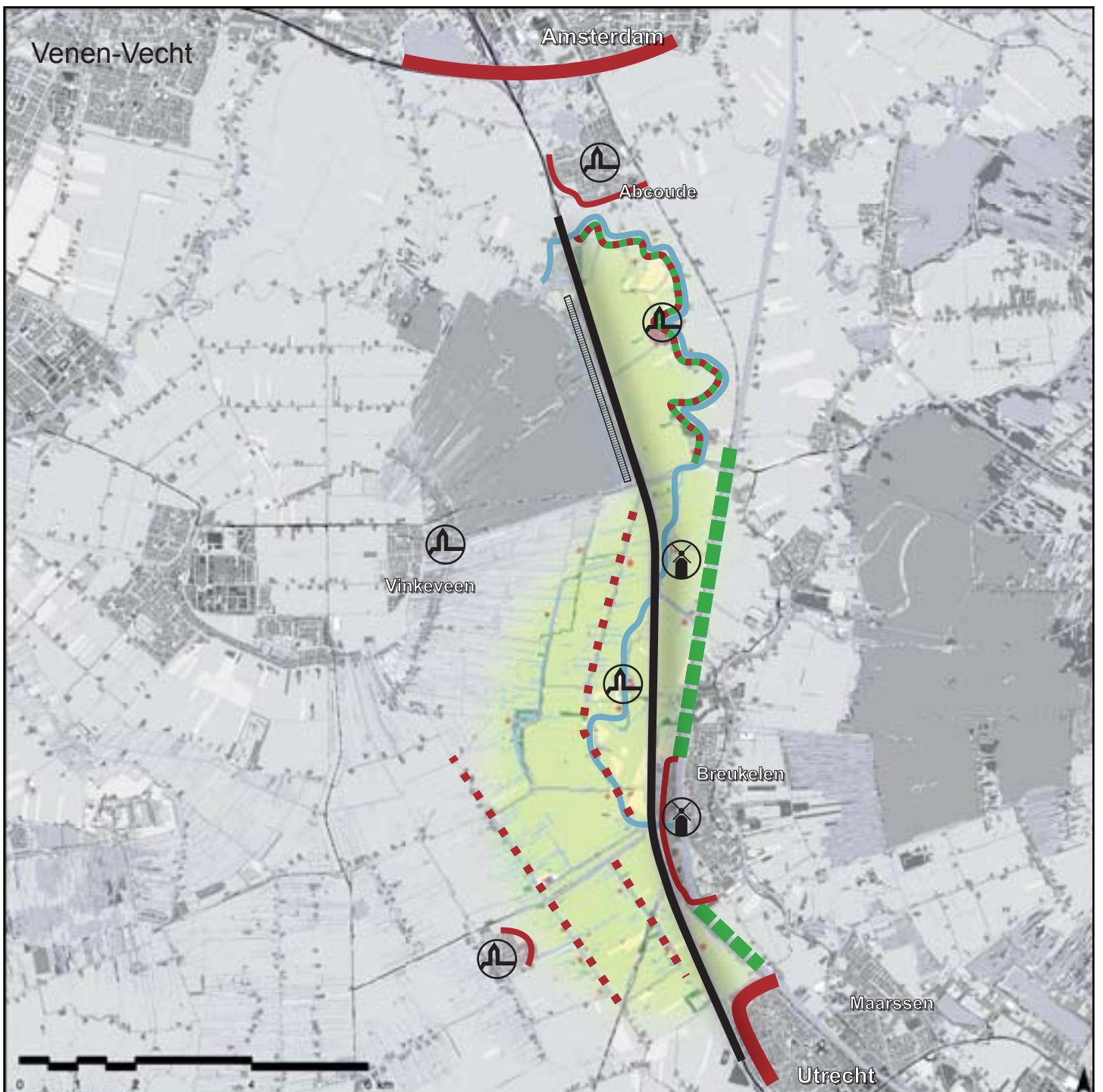
opgaand groen langs Amsterdam Rijnkanaal

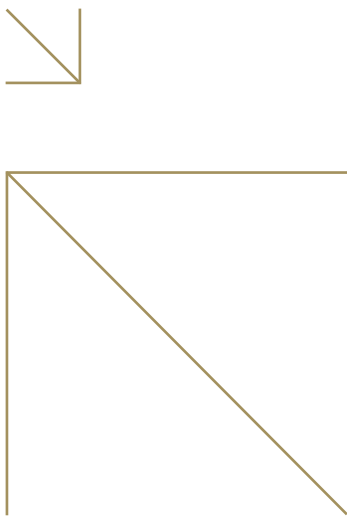
geluidsscherm

markant element

molen

kerktoren





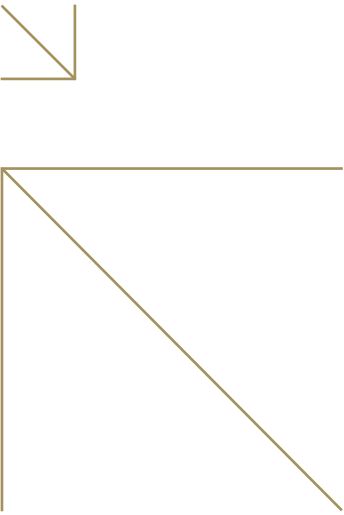
Nationaal Snelwegpanorama Hoeksche Waard

Het Nationaal Snelwegpanorama Hoeksche Waard ligt in het Nationaal Landschap Hoeksche Waard, tussen de kernen Heinenoord en Klaaswaal. Het snelwegpanorama markeert de overgang van de stedelijk Randstad naar de open en waterrijke Zeeuwse en Zuid-Hollandse Delta. Het snelwegpanorama biedt zicht vanaf beide zijden van de snelweg A29 op open zeeleipolders met akkerbouw, dijken, voormalige kreken, bebouwingslinten en kernen.

Gebiedskwaliteiten snelwegpanorama:

- Open zeeleilandschap met overwegend akkerbouw en een herkenbaar ontginningspatroon van (aanwas) polders omsloten door (deels beplante) ringdijken, met een onregelmatige rationele blokverkaveling, in de Zomerlandsche Polder, (delen van) de polders Oud Heinenoord, het Westmaas Nieuwland, Mijnsheerenland - Oud Beijerland-Moerkerken-Cromstrijen en de Group;
- De (voormalige zee-)kreken De Vliet en de Oude Beijerlandse Kreek als opvallende structuren en dragers van het

- historische landschap, van belang voor natuur en recreatie;
- (Agrarische) bebouwingslinten langs (deels beplante) polderdijken, met name Greup, Stougjesdijk, Westdijk en Blaaksedijk, met beperkt doorzicht op het achterliggende landschap;
- Kernen met herkenbare kerktorens van Heinenoord, Westmaas, Mijnsheerenland en Klaaswaal;
- De stedelijke rand van Oud Beijerland in contrast met het open landschap.
- De rivier de Oude Maas met dichtbeplante oevers in contrast met het open landschap;
- De Heinenoordtunnel onder de Oude Maas als poort van het 'eiland' Hoeksche Waard en van het contrast met de verstedelijkte Rotterdamse regio;
- De landbouw, in het bijzonder de akkerbouw, als belangrijke drager en beheerder van het landschap en van betekenis voor recreatief medegebruik.



Legenda

autosnelweg A29

open landschap

zeelei (akkerbouw)

kreek

bebouwinglint

dijken

randen

stedelijke bebouwing

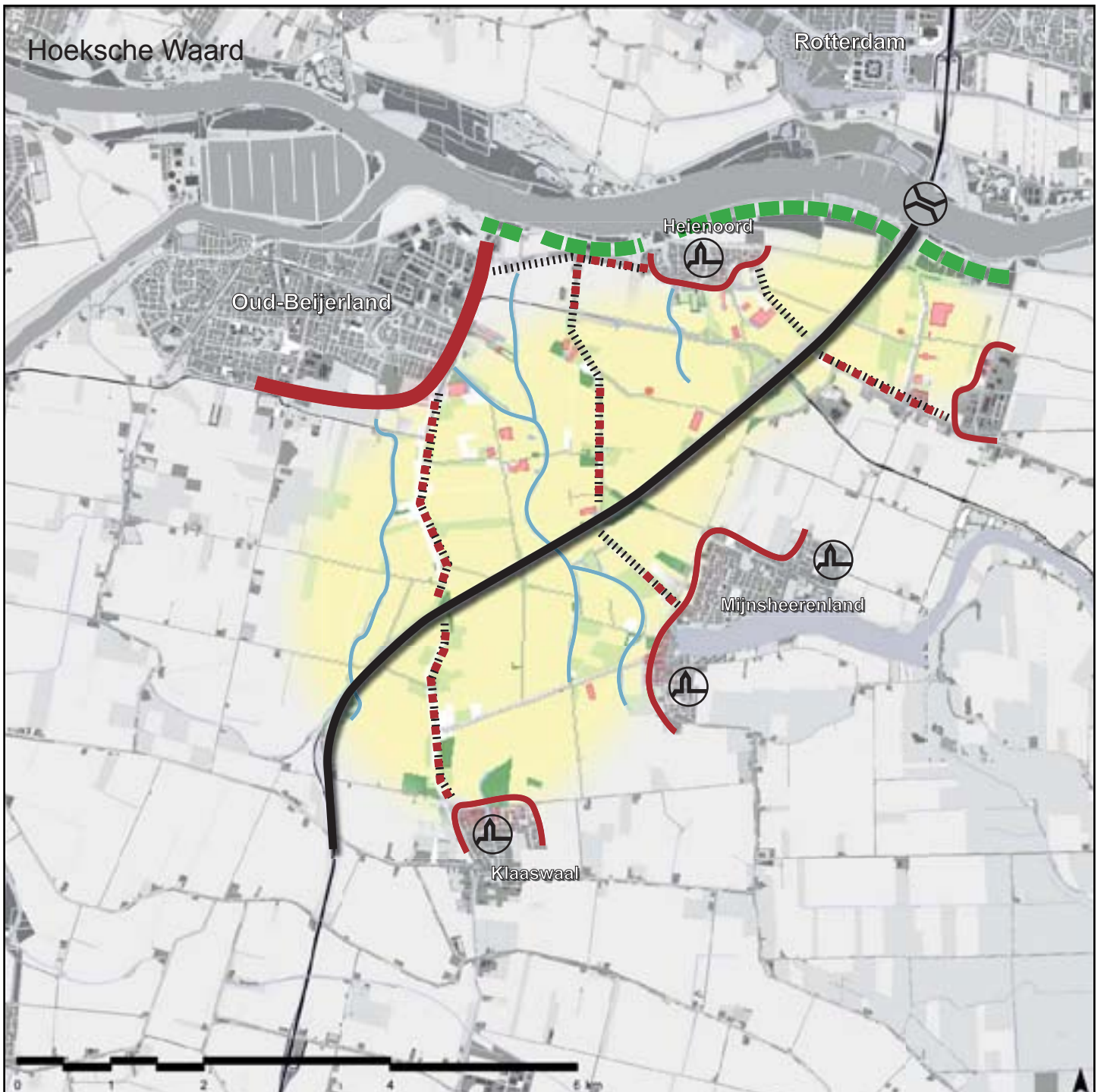
dorpse bebouwing

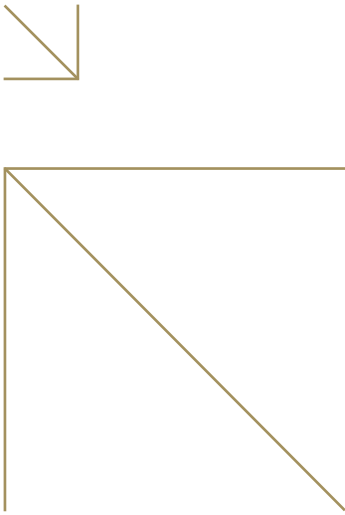
opgaand groen

markant elementen/punt

kerktoren

tunnel





Nationaal Snelwegpanorama IJsselvallei

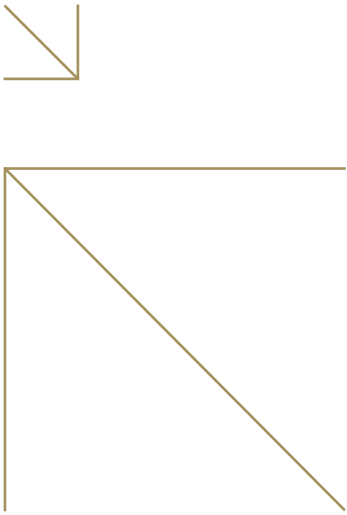
Het Nationaal Snelwegpanorama IJsselvallei ligt voor een belangrijk deel in het Nationaal Landschap Veluwe, tussen de stedelijke gebieden Apeldoorn en Deventer en tussen de beboste Veluwe en het besloten parklandschap van Oost Nederland. Het snelwegpanorama biedt zicht vanaf beide zijden van de snelweg A1 op het open rivierenlandschap met weiden en bouwlanden, op de IJssel met uiterwaarden, kernen en verspreide boerderijen.

Gebiedskwaliteiten snelwegpanorama:


- Open tot zeer open stroomdallandschap met waterlopen, gras- en bouwlanden in De Wilpsche Klei en de Stads- of Bolwerkswelden;
- Open stroomruglandschap met boomgroepen, gras- en bouwlanden tussen de kernen Twello en Wilp;
- De IJssel, als opvallende grote meanderende rivier met uiterwaarden, plassen, kolken en dijken, van belang voor scheepvaart, natuur en recreatie;
- De hoger gelegen rand van de dekzandrug Salland/de

Graafschap met de Hanzestad Deventer en de kernen Epse en Gorssel met bebossingen, in contrast met het open landschap van de IJsselvallei;

- Het stedelijk waterfront van Deventer in contrast met het open landschap;
- De agrarische bebouwing in clusters en verspreide boerderijen;
- De boerderijen op 'pollen' (verhogingen) in de Wilpse Klei, als bijzondere elementen in het rivierenlandschap;
- De Bolwerksmolen, kerktorens van Deventer en Wilp en de brug over de IJssel als herkenbare, markante elementen in het landschap;
- De landbouw, in het bijzonder de melkveehouderij en de akkerbouw, als belangrijke drager en beheerder van het landschap, van betekenis voor recreatief medegebruik.



Legenda

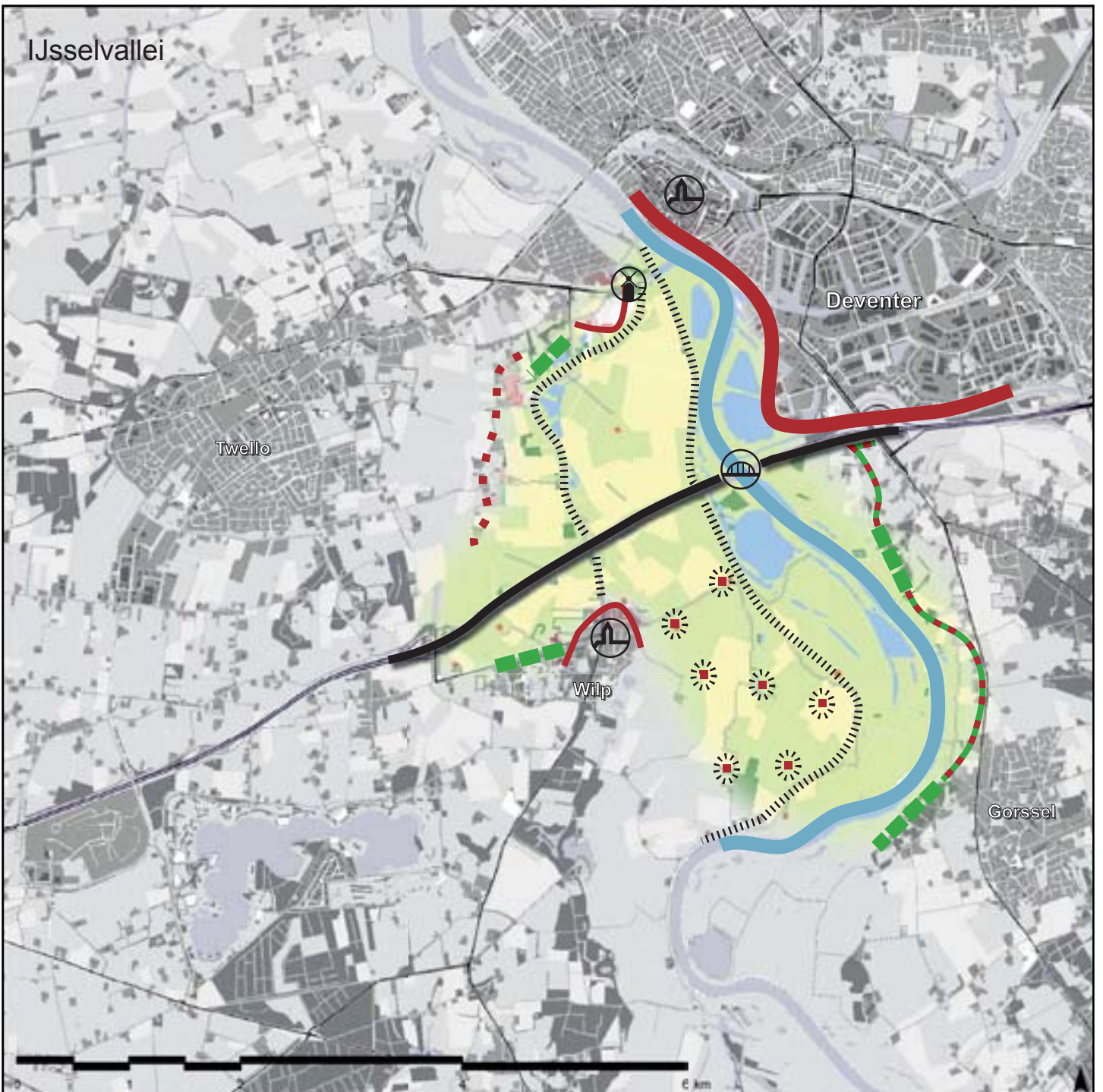
-  autosnelweg A1
- open landschap**
-  rivierengebied (gras- en bouwland)
-  rivier de IJssel
-  rivierdijk
-  agrarische bebouwing op verhoging ('pol')

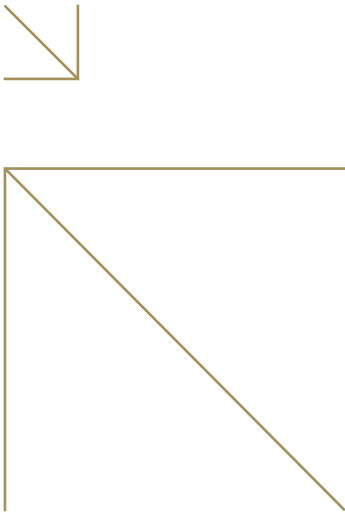
randen

-  stedelijke bebouwing
-  kern
-  verspreide bebouwing in groen
-  opgaand groen
-  verspreide agrarische bebouwing

markant element

-  kerktoeren
-  molen
-  brug





Nationaal Snelwegpanorama Drentsche Aa

Het Nationaal Snelwegpanorama Drentsche Aa ligt in het Nationaal Landschap Drentsche Aa, tussen Glimmen en het stedelijk gebied Groningen. Het snelwegpanorama ligt op de overgang van de besloten Hondsrug en de benedenloop van het open beekdal van de Drentsche Aa. Het snelwegpanorama biedt zicht vanaf beide zijden van de snelweg A28 op overwegend open weiden, natuur en plassen en hogere randen met bossen en kernen.

Gebiedskwaliteiten snelwegpanorama:

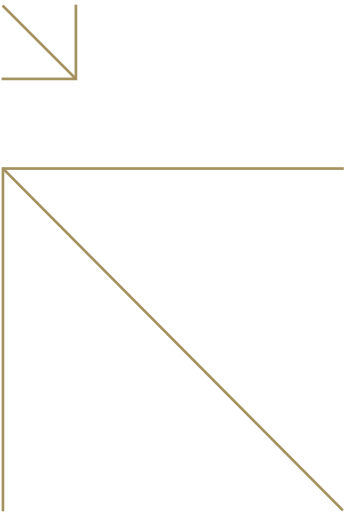
- Overwegend open landschap in het beekdal van de benedenloop van de Drentsche Aa, met weiden, plassen en in de randen houtwallen en bossages, in de Polder het Oosterland, Polder Lappenvoort, Wolddeelen, Westerpolder, Polder de Punt;
- De Drentsche Aa en (in bescheidener mate) de Oude Aa als waardevolle natuurlijke waterlopen en het Noord-Willemskanaal als opvallende waterloop parallel aan de A28;
- Grotere en kleinere plassen voor waterberging en -overloop, van belang voor natuur en recreatie;
- De hoger gelegen verdichte zandruggen (o.a. Hondsrug

en Eelde-Paterswolde) weerszijden het beekdal, met de kernen Haren, Glimmen, Eelde en Paterswolde, landgoederen en bebossingen, dragers van de occupatie en ontsluiting, rijk aan cultuurhistorische waarden, in samenhang en contrast met het open landschap;

- De stadsrand van Groningen in contrast met het open landschap;
- De beschermde dorpsgezichten langs de Rijksstraatweg tussen Haren en Glimmen inclusief de landerijen tussen de Rijksstraatweg en de A28 en de Witte Molen als herkenbare, cultuurhistorisch belangwekkende landschapselementen.

overweging:

Het Paterwoldemeer en Hoornse Meer tussen Groningen en Paterswolde zijn door opgaande beplanting langs de snelweg en het Noord-Willemskanaal aan het zicht onttrokken. Ten noorden van het dorp Tynaarlo biedt de snelweg A28 beperkt zicht op akkers en essen die een wezenlijk onderdeel vormen van het Nationaal Landschap Drentsche Aa. De Provincie wordt in overweging gegeven te onderzoeken of en op welke wijze de zichtbaarheid van deze gebieden vanaf de snelweg eventueel zodanig kan worden verbeterd, dat deze bij het Nationaal Snelwegpanorama kunnen worden gevoegd.



Legenda

autosnelweg A28

open landschap

beekdal (weide en ruigte)

waterlopen (o.a. Drentsche Aa)

plassen

houtwallen en bossages

randen

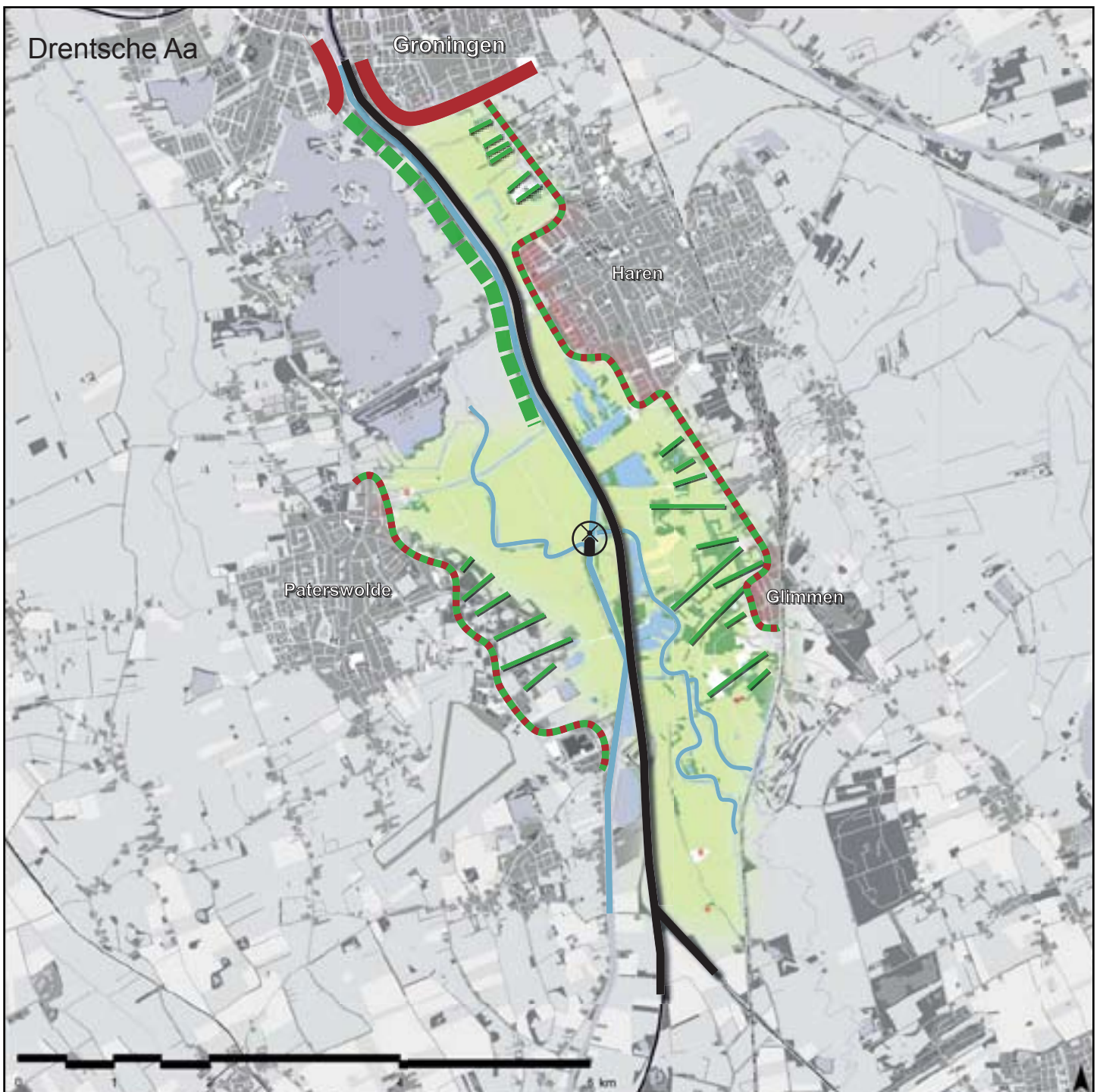
stedelijke bebouwing

dorps bebouwing/
bebouwinglint in groen

opgaand groen

markant element

molen



Bijlage 3

Betrokkenheid belanghebbenden

inleiding

De structuurvisie is een instrument uit de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro). De structuurvisie is alleen bindend voor de overheidslaag die de structuurvisie vaststelt ('zelfbinding'). Om de structuurvisie zo veel als mogelijk vormvrij te houden stelt de Wro geen eisen aan inspraak. De mate waarin burgers en maatschappelijke organisaties worden betrokken is een beleidsmatige keuze. Wel dient volgens de Wro aangegeven te worden of en hoe burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding betrokken zijn geweest.

Tijdens het gehele proces van de totstandkoming van de structuurvisie zijn de belangen van burgers, belangenorganisaties en medeoverheden gehoord en meegewogen. Deze betrokkenheid vond deels georganiseerd en deels ad hoc plaats. Veelal op initiatief van het rijk en soms op initiatief van belanghebbenden. Vanuit het project is altijd open gecommuniceerd. Dit heeft geleid tot vele bilaterale contacten, presentaties en overleggen. Vanaf de start van het project begin 2007, is een adresbestand opgebouwd en bijgehouden van personen en instanties die actief betrokken werden of die zichzelf als belanghebbende/belangstellende meldden. Dit adresbestand is gebruikt voor het periodiek informeren van de stand van zaken via een nieuwsmail.

Deze bijlage wordt afgesloten met de integrale weergave van het briefadvies over de concept Structuurvisie voor de Snelwegomgeving door het College van Rijksadviseurs.

projectorganisatie

De structuurvisie is tot stand gebracht door een interdepartementaal projectteam vanuit de ministeries VROM (trekker), LNV, VenW, OCW en EZ. De voorbereidende besluitvorming verliep via een interdepartementaal directeurenoverleg. De uiteindelijke vaststelling is een besluit van de ministerraad.

betrokkenheid burgers

Burgers zijn betrokken via een speciaal daarvoor opgezette website.²¹ Via deze website is de beleving van de snelwegomgeving door burgers onderzocht. De website is via de pers bekend gemaakt en gepushed door de Minister van

VROM en diverse Commissarissen der Koningin. Een ieder kon haar of zijn favoriete uitzichten vanaf de snelweg op een kaart van Nederland aangeven. Daarbij werd tevens gevraagd naar de argumenten waarom juist dat uitzicht favoriet is. Tenslotte werd gevraagd naar het belang dat wordt gehecht aan de ruimtelijke kwaliteit van de snelwegomgeving. In totaal heeft de site in ongeveer een maand tijd 1185 deelnemers getrokken die gezamenlijk 1320 favoriete uitzichten hebben geselecteerd.

De 1185 deelnemers bleken een duidelijke mening te hebben over de inrichting van de snelweg-zone en de veranderingen waaraan de omgeving onderhevig is. Weggebruikers vinden het zeer plezierig om vrij uitzicht op landschap te hebben tijdens een autorit. De deelnemers hechten belang aan het uitzicht vanaf de snelweg. Bedrijventerreinen worden door een grote meerderheid van de respondenten als een bedreiging van de open ruimte gezien. Slechts een kleine minderheid vindt dat er in de bestaande open ruimte langs de snelweg gebouwd zou mogen worden. Opvallend is dat de respondenten de inrichting van de snelwegomgeving een taak vinden voor de (rijks)overheid. De manier waarop de burger het uitzicht vanaf de snelweg in algemene zin beleeft, is divers. Een deel van de respondenten vindt het uitzicht mooi, samenhangend, divers, afwisselend, weids en aantrekkelijker voor vrijetijdsbesteding. Een ongeveer even grote groep vindt juist het tegenovergestelde en waardeert het uitzicht als lelijk, onsamenhangend, ééntonig, beperkt en minder aantrekkelijk voor vrijetijdsbesteding. De deelnemers wezen in alle delen van het land de voor hun waardevolle (in totaal 1320) uitzichten aan. Uitzichten die betrekking hebben op dezelfde gebieden zijn geclusterd en de meest genoemde clusters zijn op kaart weergegeven als 'voorkeursgebieden' (zie kaart). Dit heeft geleid tot 26 voorkeursgebieden.

Uiteindelijk zijn 6 van de 26 voorkeursgebieden opgenomen in de selectie van 9 Nationale Snelwegpanorama's. De overige 20 voorkeursgebieden die werden genoemd als favoriet uitzicht zijn om de volgende redenen afgevallen:

1. het uitzicht is geen panorama (4 gebieden);
2. het gebied valt niet onder de landschappen waar het rijk verantwoordelijkheid voor neemt (14 gebieden);
3. beperkte toegevoegde waarde (2 gebieden).



grotendeels vanaf de snelweg over de bebouwing heen wordt gekeken.

De overige drie geselecteerde Nationale Snelwegpanorama's (A7-Wijde Wormer - Oostzaan, A9-Noord-Kennemerland en A29-Hoeksche Waard) zijn eveneens door burgers genoemd, zij het niet binnen de top 26 van voorkeursgebieden. Wijde Wormer en Noord-Kennemerland zijn voor Nederland karakteristieke droogmakerijen met landschappelijke openheid. Evenals bij de Hoeksche Waard is het panorama hier tweezijdig.

De resultaten van de burgerconsultatie zijn op verschillende manieren gebruikt voor de structuurvisie. De keuze van de favoriete uitzichten en de hierbij genoemde argumenten zijn gebruikt in de methodiek om te komen tot een uiteindelijke keuze van de geselecteerde Nationale Snelwegpanorama's (zie bijlage 1). Beleving en waardering is een belangrijk onderdeel van deze methodiek. Daarnaast zijn de resultaten gebruikt om het belang te benadrukken van gewaardeerde uitzichten, ook wanneer dit geen open vergezichten (= panorama's) betreffen, bijvoorbeeld de hoog gewaardeerde Veluwe-zichten.

Ad 1. het uitzicht is geen panorama

Er zijn meerdere uitzichten weergegeven die weliswaar heel waardevol zijn, maar geen open gebieden betreffen en daardoor minder kwetsbaar zijn. Deze gebieden vallen niet binnen de gekozen definitie van 'snelwegpanorama'.

Ad 2. het gebied valt niet onder de landschappen waar het rijk verantwoordelijkheid voor neemt

Het rijk neemt een bijzondere verantwoordelijkheid voor de gebieden binnen de nationale ruimtelijke hoofdstructuur (RHS) zoals weergegeven in de Nota Ruimte. De op nationale schaal belangrijkste landschappen zijn binnen de RHS opgenomen als Nationaal Landschap. Consistent hiermee neemt het rijk alleen een bijzondere verantwoordelijkheid voor die snelwegpanorama's die binnen de Nationale Landschappen gelegen zijn. De overige panorama's zijn een primaire verantwoordelijkheid van de provincies.

Ad 3. beperkte toegevoegde waarde


Een tweetal gebieden is afgevalen omdat bij expert judgement bleek dat selectie weinig toegevoegde waarde heeft. De kern van het panorama Tjeukemeer is het meer zelf en in het Geuldal speelt het reliëf een belangrijke rol, waardoor


	Locatie	Aantal stemmen (% van totaal)	Typering	Dominante redenen voor keuze (aantal personen dat reden noemt)
1	A1 Veluwe	68 (4,3%)	Bos	Komt weinig voor in Nederland Uitzicht naar beide kanten Afwisselend landschap Geen storende elementen
2	A7 Afsluitijk	59 (3,7%)	Open water	Uitzicht op water Geen storende elementen Komt weinig voor in Nederland Uitzicht naar beide kanten
3	A50 Veluwe	46 (2,9%)	Bos	Komt weinig voor in Nederland Afwisselend landschap Uitzicht naar beide kanten Geen storende elementen
4	A28 Veluwe	35 (2,2%)	Bos	Geen storende elementen Komt weinig voor in Nederland Uitzicht naar beide kanten Afwisselend landschap
5	A6 IJsselmeer / Ketelmeer	32 (2,0%)	Open water	Uitzicht op water Aanwezigheid moderne elementen Uitzicht naar beide kanten
6	A4 Wijk en Wouden	30 (1,9%)	Open landschap	Uitzicht op boerenlandschap Uitzicht naar beide kanten Open uitzicht tussen bebouwing Uitzicht bevat bijzondere elementen
7	A16 Brienoordbrug	30 (1,9%)	Stad /rivier	Uitzicht op een stad Open uitzicht tussen bebouwing Uitzicht op water Uitzicht naar beide kanten
8	A6 Tjeukemeer	27 (1,7%)	Open water	Uitzicht op water Uitzicht naar beide kanten Uitzicht op boerenlandschap Afwisselend landschap
9	A348 IJsseldal	27 (1,7%)	Heuvelslandschap/ rivier	Uitzicht op water Afwisselend landschap Uitzicht naar beide kanten Uitzicht op boerenlandschap
10	A16 Moerdijkbrug	27 (1,7%)	Open Water	Uitzicht op water Uitzicht naar beide kanten
11	A 12 Woerden / Bodegraven	26 (1,6%)	Open Landschap	Uitzicht op boerenlandschap Uitzicht naar beide kanten Open uitzicht tussen bebouwing
12	A2 Maastricht / Geleen	26 (1,6%)	Heuvelslandschap	Uitzicht op een stad Komt weinig voor in Nederland Afwisselend landschap

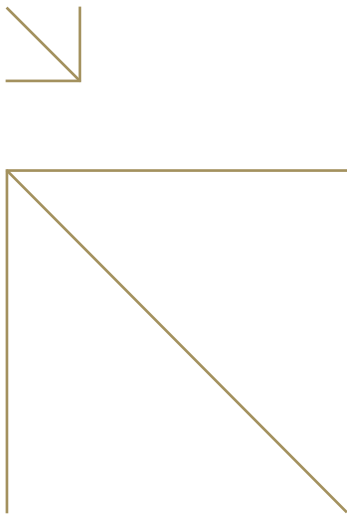
	Locatie	Aantal stemmen (% van totaal)	Typering	Dominante redenen voor keuze (aantal personen dat reden noemt)
13	A6 / A 27 Zuidelijk Flevoland	26 (1,6%)	Open Landschap	Uitzicht naar beide kanten Afwisselend landschap Aanwezigheid moderne elementen Uitzicht op boerenlandschap
14	A79 Geuldal	25 (1,6%)	Heuvelandschap	Afwisselend landschap Komt weinig voor in Nederland Uitzicht naar beide kanten
15	A12 Veluwe	24 (1,5%)	Bos	Afwisselend landschap Komt weinig voor in Nederland Geen storende elementen
16	A58 / A4 Wouwse Plantage	23 (1,5%)	Bos	Uitzicht op boerenlandschap Natuur met dorp Komt weinig voor in Nederland Uitzicht naar beide kanten
17	A1 Naardermeer/ Gooimeer	22 (1,4%)	Open Water	Uitzicht op water Uitzicht naar beide kanten
18	A12 Utrechtse Heuvelrug	20 (1,3%)	Heuvelandschap	Komt weinig voor in Nederland Afwisselend landschap Geen storende elementen
19	A29 Hollands Diep/ Haringvliet	20 (1,3%)	Open water	Uitzicht op water Uitzicht naar beide kanten
20	A1 IJssel	20 (1,3%)	Stad / rivier	Uitzicht op een stad Uitzicht op water Uitzicht naar beide kanten Afwisselend landschap
21	A2 Breukelen Amsterdam	19 (1,2%)	Water / open landschap	Uitzicht op boerenlandschap Uitzicht bevat bijzondere elementen
22	A50 Renkum	18 (1,1%)	Heuvelandschap/ rivier	Geen storende elementen Afwisselend landschap
23	A27 Brug Eemmeer	16 (1,0%)	Open Water	Uitzicht op water Uitzicht naar beide kanten
24	A1 Eemland	14 (0,9%)	Open landschap	Uitzicht op boerenlandschap Natuur met dorp
25	A28 Assen-Haren	12 (0,8%)	Parklandschap/ beek	Uitzicht op water Afwisselend landschap
26	A2 Den Bosch Vught	12 (0,8%)	Parklandschap	Afwisselend landschap Uitzicht bevat bijzondere elementen Uitzicht op een stad

 geselecteerd als Nationale Snelwegpanorama

 niet geselecteerd want niet binnen Nationaal Landschap

 niet geselecteerd want geen panorama

 niet geselecteerd vanwege beperkte toegevoegde waarde



betrokkenheid belangenorganisaties

In twee bijeenkomsten, met het maatschappelijk veld (belangenorganisaties, overheden en onderzoekers) is het onderwerp verrommeling nader verkend binnen het kader van de snelwegomgeving. De eerste bijeenkomst, een zogenaamde thematrefter, richtte zich met name op de probleemstelling.²² De tweede bijeenkomst is de focus gelegd op de methodiek om te komen tot een keuze van Nationale Snelwegpanorama's en op de benodigde instrumentenmix om de beleidsambities te realiseren.²³

Als belangrijke oorzaken van de verrommeling werd door diverse belangenorganisaties gewezen op de grote financiële en economische belangen van gemeenten die gepaard gaan met de ontwikkeling van locaties. Door deze partijen werd nadrukkelijk het rijk aangesproken op meer visie en regie. Rijk en provincies werd verzocht om de implementatie van de structuurvisie verder te ondersteunen met duidelijke kaders, kennis en coördinatie. Kortom, geen vrijblijvende visie, maar een degelijke realisatieparagraaf. Suggesties betroffen een belangrijke rol voor het ontwerp van het landschap: kleine ingrepen kunnen soms een grote verbetering tot gevolg hebben. Mogelijke concrete instrumenten: kwaliteitsatlas, welstandsnota en verankering in het bestemmingsplan). Beleving en de uitgangspunten bij Nationale Landschappen werden benadrukt: behoud van landschapskwaliteit door bij ontwikkelingen uit te gaan van de kwaliteiten van het omliggende landschap. Als aandachtspunten kwamen onder meer verder naar voren: een globale begrenzing door het rijk met verdere uitwerking door provincies en gemeenten en maatwerk door integrale gebiedsontwikkeling. Samenwerking en afstemming op regionaal niveau tussen gemeenten bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen zijn essentieel en in eerste instantie ligt hier een rol voor de gemeenten zelf en voor de provincies weggelegd. Aangereikt werd de mogelijke rol van het rijk bij een inventarisatie van aard en behoefte aan bedrijventerreinen. De bijeenkomsten en de vele bilaterale overleggen met belangenorganisaties hebben geleid tot aanscherping van de probleemstelling, aanscherping van de methodiek om te komen tot een selectie van Nationale Snelwegpanorama's en uitwerking van een realistische en effectieve realisatieparagraaf (hoofdstuk

6) in deze structuurvisie. Tijdens de Thematrefter is ook het idee ontstaan van een periodieke nieuwsbrief. Sinds deze bijeenkomst is vervolgens periodiek, gemiddeld eens per kwartaal, een nieuwsbrief met de stand van zaken en inhoudelijke achtergronddocumenten verstuurd.

Onderstaande lijst bevat het overzicht van de meeste gedurende het proces van uitwerking van de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving betrokken belangenorganisaties (vaak met meerdere personen), intensief en minder intensief.

betrokkenheid medeoverheden

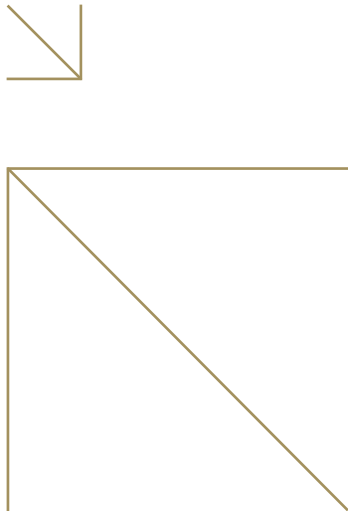
IPO, VNG, alle 12 provincies en alle 42 gemeenten die relevant waren voor de voorselectie van 12 potentiële snelwegpanorama's zijn bij de totstandkoming van deze structuurvisie betrokken geweest. Met IPO en VNG is regelmatig informeel contact geweest en zijn regelmatig de hoofdlijnen van de structuurvisie besproken. Hetzelfde geldt voor een aantal provincies en diverse gemeenten. IPO, VNG en diverse provincies en gemeenten waren aanwezig bij bovengenoemde thematrefter en bijeenkomst. Voor de 12 potentiële Nationale Snelwegpanorama's zijn 12 gebiedsgerichte workshops gehouden waarbij onder meer ook de relevante provincies en gemeenten uitgenodigd waren.²⁴ De gebiedswerkshop IJsselvallei is in samenwerking met de provincie Overijssel uitgevoerd, binnen het proces van de provincie om te komen tot een integrale visie op de A1-zone Overijssel. Deze gebiedswerkshops waren onderdeel van de Samenwerkingsafspraken Mooi Nederland die gemaakt zijn tussen VROM, IPO en VNG. Formeel is de voortgang besproken in het Bestuurlijk Overleg VROM-IPO-VNG en in voorbereidende overleggen op directieureniveau.

In 12 gebiedswerkshops zijn door rijk, provincies en gemeenten per zoekgebied voor de Nationale Snelwegpanorama's de landschappelijke kernkwaliteiten, ruimtelijke ontwikkelingen, begrenzing en verantwoordelijkheden verkend. Deze workshops hebben geleid tot aanpassing van de selectie, aanpassing van de begrenzing van de gebieden en leverde input voor de beschrijving van de bijzondere en herkenbare landschapskwaliteiten. Benoeming van de

²² Verslag Thematrefter Panorama's en de Snelwegzone, ministerie VROM en Syncera, 2007.

²³ Verslag Verdiepingsworkshop Panorama's en de Snelwegzone, VROM en Syncera, juli 2007.

²⁴ Eindverslag workshops nationale snelwegpanorama's, Wing en Terra Incognita, 2008.



ANWB	Milieudefensie	Steunpunt Routeontwerp
Bomen stichting	Milieufederatie Zuid-Holland	Stichting Collusie
Bouwend Nederland	Natuur en Milieufederatie Utrecht	Stichting Groene Hart
CROW	Natuurmonumenten	Stichting Natuur & Milieu
DLG	Nirov	Stichting Recreatie
Fakton	NVB-bouw	Stichting Wandelplatform-LAW
Federatie Particulier Grondbezit	Planbureau voor de Leefomgeving	TAUW
Federatie Welstand	Probos	Twijnstra & Gudde
IPO	RACM	Vereniging Leefmilieu
KNV	Recron	Vereniging Nederlands Cultuurlandschap
Landschap Noord Holland	Ruimtelijk Planbureau	VIBA-expo
Landschapsbeheer Nederland	SBNL	VNG
MD-kwardraat	Spring-associates	VNO NCW
Milieu en Natuurplanbureau	Staatsbosbeheer	Wageningen UR

verantwoordelijkheden in de workshops heeft bijgedragen aan de gedachtegang rond in te zetten instrumenten. De workshops hebben laten zien hoe in de uitwerking aansluiting gezocht kan worden bij beleid voor Nationale Landschappen. De medeoverheden hebben belangrijke invloed gehad op de selectie van Nationale Snelwegpanorama's, de inzet van de instrumentenmix en het gekozen planologische regime (aansluitend bij het regime voor de Nationale Landschappen). De belangrijkste resultaten en daaraan verbonden consequenties voor de structuurvisie zijn geaccordeerd in het Bestuurlijk Overleg.

Bijlage 4

Advies over de concept Structuurvisie voor de Snelwegomgeving door het College van Rijksadviseurs

03 juli 2008

Geachte heer Kuijpers,

Hierbij ontvangt u mijn advies over de nota 'Zicht op Mooi Nederland, structuurvisie voor de snelwegomgeving'.

In verband met het aftreden van het huidige College van Rijksadviseurs (CRA) op 1 juli aanstaande, is dit advies binnen een korte tijdsspanne tot stand gekomen. Wel is de inhoud van het advies afgestemd met de Rijksadviseur voor het Landschap. Mede namens hem bied ik u het advies aan.

U heeft mij verzocht in de brief met als kenmerk 2008050655 advies uit te brengen over de concept structuurvisie voor de snelwegomgeving en de verdere uitwerking daarvan, namelijk:

"Op welke wijze kan meer kwaliteit in de snelwegomgeving geborgd worden, toegespitst op ondersteuning van provinciale integrale visie-uitwerking voor de snelwegomgeving door het rijk en de selectie en beschrijving van nationale snelwegpanorama's?"

Daarbij spelen de volgende deelvragen:

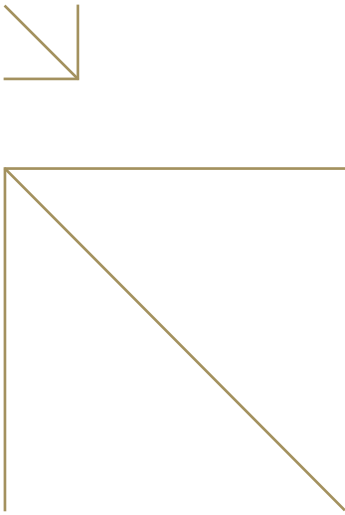
- Welke aspecten voor een integrale visie op de snelwegomgeving door provincies zijn essentieel?
- Vindt het CRA de selectiemethodiek en de (voorlopige) selectie van de nationale snelwegpanorama's plausibel?
- Welk instrumentarium is volgens het CRA noodzakelijk voor doorwerking in provinciale en gemeentelijke plannen?
- Welke rol kan het CRA daar zelf bij vervullen?

Het initiatief van de Minister van VROM om een structuurvisie voor de snelwegomgevingen op te stellen beoordeel ik als zeer waardevol. De structuurvisie sluit nauw aan bij de uitgangspunten en inzichten die reeds zijn ontwikkeld binnen het programma Routeontwerp van Snelwegen. Ook ligt het initiatief in het verlengde van de ambitie om betekenis te geven aan de 'R' van Ruimte uit het MIRT. Er wordt niet slechts gekeken naar de snelweg, maar ook naar de context en de directe omgeving van de weg. Dit maakt dat de structuurvisie voor de snelwegomgeving voor Rijk en Provincies een waardevol instrument kan zijn om de ruimtelijke kwaliteit van infrastructuur en omgeving te borgen.

Essentiële aspecten

De structuurvisie maakt een terecht onderscheid tussen enerzijds de specifieke opgave om de waardevolle panorama's van nationaal belang te borgen en anderzijds de generieke opgave om de ruimtelijke kwaliteit van de gehele snelwegomgeving te behouden en versterken. De selectieprocedure om te komen tot de snelwegpanorama's van nationaal belang lijkt hierbij grondig en adequaat. Temeer aangezien er uitvoering over is gesproken met betrokken provincies.

Voor de snelwegpanorama's binnen de Nationale Landschappen ligt er een evident Rijksbelang. Vanuit de in de Nota Ruimte geformuleerde 'resultaatverantwoordelijkheid' ligt het in de rede dat hier kritischer door het Rijk gekeken wordt naar het behouden en versterken van het landschap dan daarbuiten. Daarmee geeft u als verantwoordelijke overheid het goede voorbeeld voor de overige overheden. Voor de 9 nationale snelwegpanorama's is het echter van groot belang om deze gebieden in combinatie met de bestaande regelgeving en planologie omtrent bedrijventerreinen en woningbouw te bezien. Op die manier komt de totale transformatieopgave rondom de snelwegen in beeld. Hieraan wil ik toevoegen dat de structuurvisie voor de snelwegomgeving eveneens dient te impliceren dat de waardevolle kenmerken van het Nationale Landschap daadwerkelijk behouden en versterkt worden. Aangezien elk gebied dynamisch en aan verandering onderhevig is, dient bij de



snelwegpanorama's in de Nationale Landschappen een handhavingsbeleid ontwikkeld te worden ter versterking en behoud van de waardevolle kenmerken. Hierover dienen Rijk en Provincies actief en voortdurend de dialoog te voeren.

De generieke opgave om voor de gehele snelwegomgeving aan de hand van provinciale structuurvisies de ruimtelijke kwaliteit te borgen is naar mijn oordeel eveneens terecht. Op basis van persoonlijke ervaringen heb ik met vreugde geconstateerd dat een groot aantal provincies op eigen initiatief actief beleid ontwikkelt voor het borgen van de ruimtelijke kwaliteit van de snelwegomgeving. Het ontwikkelen van een apart planologisch instrumentarium voor het Rijk lijkt mij daarom vooralsnog niet nodig.

Noodzakelijk instrumentarium

Zowel de specifieke als de generieke ambities uit de structuurvisie zijn echter dermate waardevol, dat ze niet mogen smoren in vrijblijvendheid. Ik acht het daarom raadzaam dat Rijk en Provincies de vorderingen en resultaten jaarlijks met elkaar bediscussiëren. Voor het komend jaar dient het Rijk het initiatief te nemen om samen met Provincies en het CRA een dergelijke evaluatie te organiseren. Dit kan in de vorm van een symposium, waar de Provincies in de gelegenheid worden gesteld om de door hun ontwikkelde plannen te presenteren. Monitoring en evaluatie van de kwaliteit van zowel de provinciale structuurvisies als de implementatie ervan blijft vervolgens noodzakelijk. Een heldere passage hierover zou in de Structuurvisie niet misstaan.

Geïnitieerd door het Steunpunt Routeontwerp wordt momenteel een quick scan uitgevoerd naar de ruimtelijke kwaliteit van de snelwegomgeving in Nederland. Deze quick scan kan eveneens als handreiking dienen aan Provincies voor de snelwegpanorama's. Dit zie ik als een interessant instrument voor het Rijk om de Provincies waar nodig op weg helpen. Daarnaast kunnen de uitkomsten van deze quick scan bij evaluatie volgend jaar worden gebruikt als referentiekader voor het beoordelen van de geboekte resultaten.

Rol CRA

Het CRA wil de komende jaren graag actief betrokken worden bij het laten slagen van de ambities uit de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Ze biedt hierbij aan om niet alleen bij de jaarlijkse evaluatie, maar ook in urgente gevallen op ad hoc basis haar medewerking te verlenen.

Met vriendelijke groet,

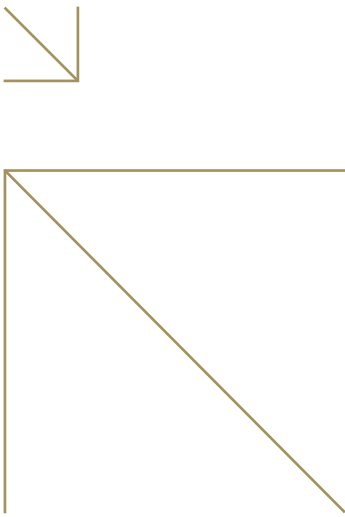
Prof ir. Jan Brouwer
Rijksadviseur voor de Infrastructuur

**Begrippenlijst**

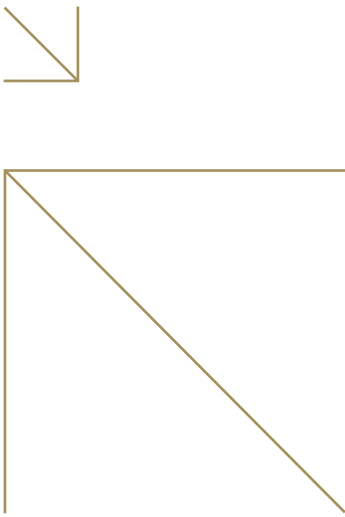
Bijlage 5

Lijst van Afkortingen en Begrippen

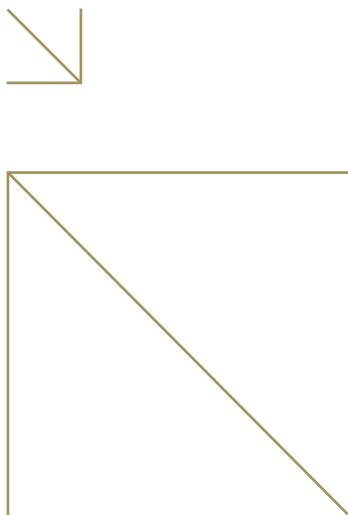
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
ILG	Investeringsbudget Landelijk Gebied
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MNP	Milieu en Natuur Planbureau
RHS	Ruimtelijke Hoofdstructuur, het geheel van gebieden en netwerken die het rijk vanuit ruimtelijke optiek van nationaal belang acht en waarvoor het rijk veelal de resultaatverantwoordelijkheid neemt.
RPB	Ruimtelijk Planbureau
VHR	Vogel- en Habitatrichtlijn
WLO	Welvaart en leefomgeving
NWro	nieuwe Wet ruimtelijke ordening (per 1-7-2008)



Architectonische specificaties	Functionele beschrijving van ontwerp- of vormgevingseisen voor relevante onderdelen van de weg op basis van een visie voor de weg als geheel in relatie met het omliggende landschap, waarbij gestelde kwaliteitsdoelen concreet worden vertaald naar kwaliteitseisen voor de uitvoering en aanbesteding. Het gaat hierbij om eisen voor o.a. verlichting, schermen (met name tegen geluid en fijn stof), viaducten/ecoducten, onderdoorgangen, bruggen, aquaducten, knooppunten, midden- en zijbermen, aansluitingen en verzorgingsplaatsen.
Basiskwaliteit	Een beperkt aantal generieke regels voor heel Nederland dat een heldere ondergrens vormt voor de ruimtelijke kwaliteit.
Bovenplanse verevening	Een systeem waarmee kosten en baten niet alleen binnen een plan zelf, maar ook tussen verschillende plannen verevend kunnen worden.
Burgerraadpleging	Burgers konden in de maand juni 2007 op een speciaal voor dit doel ontwikkelde website hun favoriete uitzichten vanaf de snelwegen op een kaart van Nederland markeren en hun keuze motiveren. Ook konden de deelnemers zich uitspreken over hun beleving van de snelwegzone door te reageren op een aantal stellingen.
Continuïteit in het wegontwerp	De vormgeving ondersteunt de verwachtingen van weggebruikers over het gehele wegverloop en alle elementen van het wegontwerp zijn in overeenstemming met deze verwachtingen.
Coulisselandschap	Een halfopen landschap dat door de beplanting en bebouwing het karakter van een toneel met coulissen heeft.
Gesloten landschap	Een landschap met zeer beperkte tot geen visuele openheid.
ja, mits-regime	Een planologisch regime waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, mits de kernkwaliteiten van het landschap behouden of versterkt worden. Geldt voor de Nationale Landschappen.
Landschap	Een gebied, zoals door mensen wordt waargenomen, waarvan het karakter bepaald wordt door natuurlijke en/of menselijke factoren en de interactie daartussen. Het heeft betrekking op natuurlijke, landelijke en stedelijke gebieden.
Landschappelijke inpassing	Mate waarin bij een verstedelijkingsontwikkeling rekening is gehouden met de landschappelijke kwaliteiten van het gebied waarin gebouwd wordt.
Lintbebouwing	Lintbebouwing is een nederzettingsvorm die bestaat uit vrijwel aaneengesloten bebouwing van alleenstaande gezinswoningen en/of bedrijfsgebouwen langs wegen, waarbij achterliggende gronden onbebouwd blijven.



Migratie saldo nul	Betreft de woningbouwmogelijkheden binnen de Nationale Landschappen en betekent dat zoveel woningen gebouwd kunnen worden als overeenkomt met de natuurlijke bevolkingsaanwas binnen het gebied, ofwel: het aantal woningen dat nodig is wanneer het saldo van alle verhuisbewegingen op nul wordt gesteld.
Nationaal Landschap	Beleidsmatig vastgelegde gebieden met internationaal zeldzame of unieke en nationaal kenmerkende landschapskwaliteiten, en in samenhang daarmee bijzondere natuurlijke en recreatieve kwaliteiten.
Nationaal Snelwegpanorama	Specifieke open gebieden langs snelwegen binnen Nationale Landschappen met als kwaliteit de zichtbaarheid, herkenbaarheid en beleving van bijzondere landschappelijke- en cultuurhistorische waarden. Het rijk selecteert negen Nationale Snelwegpanorama's en neemt verantwoordelijkheid voor deze gebieden die liggen binnen de nationale ruimtelijke hoofdstructuur.
Nee, tenzij-regime	Binnen de gebieden waar het 'nee, tenzij'-regime van kracht is, zijn nieuwe plannen, projecten of handelingen niet toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Voor ingrepen die aantoonbaar aan de criteria voldoen geldt het vereiste dat de schade zoveel mogelijk moet worden beperkt door mitigerende maatregelen. Resterende schade dient te worden gecompenseerd. Dit regime is van toepassing op NB-wet- en EHS-gebieden.
Open landschap	Een landschap dat gekenmerkt wordt door visuele openheid.
Overgangsgebieden	Gebieden aan de rand van steden die een overgang vormen tussen 'stad' en 'land'.
Provinciale verordening	Juridisch instrument uit de nieuwe Wet ruimtelijke ordening waarmee provincies doorwerking van planologisch beleid kunnen afdwingen.
Resultaatverantwoordelijkheid	Beleed waarbij de eindverantwoordelijkheid voor het bereiken van gestelde doelen door het rijk wordt genomen.
(College van) Rijksadviseurs	Naast de Rijksbouwmeester zijn dit de Rijksadviseurs voor het Landschap, de Infrastructuur en het Cultureel Erfgoed. Tezamen vormen zij het College van Rijksadviseurs.
Routeontwerp	Het ontwerp van onze snelwegen in samenhang met hun landschappelijke omgeving.
SER-ladder	Systematiek die provincies dienen toe te passen bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen. De systematiek gaat uit van een gedegen behoefteanalyse op regionaal niveau. Er wordt kritisch gekeken naar de capaciteit op bestaande bedrijventerreinen en de mogelijkheden om ruimtewinst te behalen door herstructurering van verouderde terreinen worden onderzocht.



Snelweg	Alle autosnelwegen (de zgn. "A"-wegen) van het hoofdwegennet in Nederland.
Snelwegpanorama	Open gebieden langs snelwegen met als kwaliteit de zichtbaarheid, herkenbaarheid en beleving van bijzondere landschappelijke en cultuurhistorische waarden.
Snelwegomgeving	Omgeving van de snelweg waarbij de begrenzing wordt bepaald door landschappelijke kenmerken. De 'diepte' van het gebied kan dus sterk variëren.
Snelwegzone	Gebied langs de snelweg, waarin ruimtelijke ontwikkelingen 'het meest in visuele zin' naar voren komen. Het betreft een strook van ca. 500 meter aan beide zijden van de snelweg. Bij knooppunten en afslagen wordt de zone bepaald door een straal van ca. 1800 meter.
Structuurvisie	Een op basis van de nieuwe Wro beschikbaar beleidsinstrument om een voor de overheid zelfbindende ruimtelijke visie vast te leggen. Elke overheid (rijk, provincies en gemeenten) is volgens de nieuwe Wro verplicht tot (minimaal) één gebiedsdekkende visie.
Uitzichten	Hetgeen vanaf de snelweg zichtbaar is.
Verrommeling	Ruimtelijke ontwikkelingen die tot breed gedragen maatschappelijk ongenoegen leiden, doordat sprake is van bouwwerken die zich slecht verhouden met het algemeen gewaardeerde beeld van het landschap ter plaatse.
Versnippering	Het door aanleg van infrastructuur doorsnijden van ruimtelijke eenheden, waarbij barrièrewerking optreedt voor de gebruikers van het gebied (mens, dier en plant).
Verstedelijkingsdruk	Mate van waarschijnlijkheid waarin een feitelijk nog niet verstedelijkt gebied binnen een decennium zal verstedelijken.
Zichtbaartijdskaart	Kaart met vanaf de snelweg zichtbare gebieden begrensd in ruimte en tijd.
Zichtlocatie	Geografische aan te duiden plek, die zichtbaar is vanaf de snelweg, hetgeen veelal een positieve vestigingsfactor is voor bedrijven.





Polder Glimmen, Nationaal Snelwegpanorama Drentsche Aa



