



Nota van B&W

Onderwerp Plan van aanpak Ringdijk en Ringvaart

Portefeuillehouder Adam Elzakalai
Collegevergadering 21 april 2015
Inlichtingen ir. Annemarie Lodder (023 5676020)
Registratienummer 2015.0015816

Samenvatting

De Ringdijk is de basis van de Haarlemmermeerpolder. Ringdijk en Ringvaart hebben prachtige kwaliteiten. Ambitie is om de beleving, de cultuurhistorie en de recreatieve functie meer aandacht te geven en te midden van de andere functies een goede plek te geven. Er liggen kansen voor ommetjes in de dorpen, de bijzondere plekken, zwemmen in de Ringvaart, de verhalen van de dijk en de bewoners, voor toerisme en watersport. Daarnaast willen we de problemen die bewoners ervaren op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, inrichting, gebruik en functioneren oplossen dan wel zorgen voor een verbeterde situatie. In deze nota is beschreven hoe we hier aan gaan werken.

Inleiding

In april 2014 hebben zeven dorpsraden een brief gestuurd aan het college waarin zij zeven problemen rond de Ringdijk benoemen: gevaarlijke verkeerssituaties, verzakte stoepen, rommel en zwerfvuil, verrommeling van percelen, vervuiling achter de dijk, de verkoop van kades door Rijnland aan particulieren en het ontbreken van participatie.

Context

Wie een rondje langs de Ringvaart en Ringdijk maakt komt enorme contrasten tegen: rust en bedrijvigheid, historie en actualiteit. Van hangars met vliegtuigen bij Schiphol tot uitzicht op de twintig authentieke windmolens van Kaag en Braasem. Van overslag van miljoenen kubieke meters zand voor miljarden-projecten tot vangst en verkoop van paling. De diversiteit is een kwaliteit en biedt kansen voor verdere ontwikkeling.

De Ringvaart is een belangrijk onderdeel in het regionale waternetwerk zowel voor de ontwatering van West-Nederland (boezem van Rijnland) als voor de regionale beroepsscheepvaart en het toeristische scheepvaartverkeer. De beroepsvaart wil snel en makkelijk doorvaren. Sommige beroepsvaart heeft een bestemming op de Ringdijk voor overslag. De beroepsvaart stelt haar eisen aan de vaarweg en aan de andere vaartuigen. De recreatievaart wil aangenaam en snel doorvaren, aanleggen en eventueel overnachten, heeft jachthavens en steigers nodig, wil aanleggen bij toeristische bestemmingen. Het water wordt recreatief gebruikt: zwemmen, vissen, aan de oever zitten, aanleggen bij horeca op de dijk.



De Ringdijk is een belangrijk onderdeel in het verkeersnetwerk in de regio. Omdat het al lange tijd onderdeel is van het verkeersnetwerk en er (regionaal) weinig vervangende wegen zijn, blijft het een route die druk gebruikt wordt. Langs de ruim 60 km Ringdijk zijn honderden bedrijven gevestigd en wonen duizenden mensen. De dorpen aan de Ringdijk kennen een bloeiend verenigingsleven, een hechte sociale structuur en grote betrokkenheid bij de eigen omgeving, het eigen dorp. Elk dorp is anders, in omvang, in ligging, in relatie met de overkant, qua ligging in het verkeersnetwerk, de sociale samenstelling en geschiedenis. De bedrijven geven enerzijds (soms) overlast door het verkeer wat ze aantrekken, anderzijds vertellen ze vaak ook een stuk van de geschiedenis van de Haarlemmermeer. De dorpen aan de Ringdijk hebben vaak aan de overzijde van de Ringvaart een 'dubbeldorp'. En de ontwikkeling van dubbeldorpen is een speerpunt in ons collegeprogramma.

Ringdijk en Ringvaart vallen wat betreft regelgeving onder drie verantwoordelijke overheden, de gemeente Haarlemmermeer, het Hoogheemraadschap van Rijnland en de Provincie Noord-Holland. Voor inwoners is het onduidelijk wat de taken, rollen, verantwoordelijkheden van eigendom, beheer, handhaving en toezicht van de verschillende overheden zijn. In de praktijk kunnen ook de elf¹ gemeenten aan de overzijde een rol spelen en de provincie Zuid-Holland, omdat zij direct grenzen aan de Ringvaart.

Vanaf 1993 is de weg op de Ringdijk in eigendom van de gemeente Haarlemmermeer. Vanaf 1996 is er beleid gemaakt voor de Ringdijk. Dit beleid is in 2006 en 2010 geëvalueerd en geactualiseerd. In 2010 is uitgebreid onderzoek gedaan per dijkvak naar de beleving van de gebruikers, het gebruik, de ongevallen en de genomen maatregelen. Deze resultaten zijn nog bruikbaar, maar moeten wellicht geactualiseerd worden. In 2011 zijn de doelstellingen voor de Ringdijk bevestigd en opgenomen in het Deltaplan Bereikbaarheid, te weten: verkeersintensiteit en verkeersveiligheid, in het ruimtelijk beleid terughoudend omgaan met nieuwe functies en groei aan de Ringdijk, het versterken van de recreatieve functie, het realiseren van alternatieve routes. Een deel van deze ambities op verkeersvlak wordt uitgevoerd onder de vlag van het Deltaplan Bereikbaarheid. De ambities voor de (middel)lange termijn zijn opgenomen in de structuurvisie Haarlemmermeer. Een eerste indruk is dat de uitvoering van de korte termijn verkeersmaatregelen uit het Deltaplan een zeer groot eind gevorderd is. Uitvoering van de lange termijn maatregelen wordt deels opgepakt in projecten zoals bijvoorbeeld de Duinpolderweg.

Probleemstelling

De problemen kunnen worden verdeeld in drie thema's die sterke samenhang vertonen.

1. Organisatie en samenwerking

In 1996 is er een convenant gesloten tussen de Gemeente Haarlemmermeer en destijds het Waterschap Groot-Haarlemmermeer over het beheer van de Ringdijkweg, het dijklichaam en de bermen en oevers. Op dit moment leiden beleidswijzigingen bij Rijnland tot het aanpassen van de legger en de verkoop van gronden. Zowel Rijnland als de provincie Noord-Holland hebben een rol in het beheer van de Ringvaart. Voor honderden bewoners is de dijk hun directe woonomgeving, het gaat om de leefbaarheid van hun dorpen. Voor de burger is het erg ondoorzichtig wie waarvoor verantwoordelijk is, welke overheid welke taken doet en met welk oogmerk. Dorpsraden willen graag (meer) betrokken worden in beleid en uitvoering.

¹ De legger is een document waarin o.a. van alle wateren is aangegeven hoe breed en hoe diep ze moeten zijn en van alle waterkeringen hoe hoog en hoe breed.

2. Identiteit en betekenis

Een belangrijke vraag die beantwoord dient te worden is 'Wat is de identiteit van de Ringdijk en de Ringvaart?' Ringdijk en Ringvaart zijn het begin van de Haarlemmermeer als droogmakerij en het eind van het Haarlemmermeer als meer. Wat betekent deze identiteit tegenwoordig en hoe kunnen we die laten (her)leven? Wat betekenen Ringvaart en Ringdijk voor bewoners, gebruikers, passanten, waterbeheerders en vele anderen. Wat is de betekenis van de Ringdijk en Ringvaart voor Haarlemmermeer? Hoe komt die betekenis tot uitdrukking, sociaal, ruimtelijk, cultureel, in beleving en gebruik? In Haarlemmermeer is de Ringdijk op sommige plekken een vergeten gebied, met name daar waar buiten de dorpen grote infrastructuur kruist.

3. Functionaliteit en duurzame inrichting

Vanuit de identiteit kunnen we de vraag beantwoorden: 'wat is de duurzame functionaliteit van de Ringdijk en Ringvaart en hoe zou die moeten zijn?'. Per deelgebied kan de nadruk van sommige functies verschillen. In een dorp is het anders dan buiten de bebouwde kom. Hoe vertalen deze functies zich in de ruimtelijke verschijning, de inrichtingsmogelijkheden, de planologische mogelijkheden, etc. De laatste vraag is dan hoe is die functionaliteit moet worden ingevuld, uitgewerkt, zowel inhoudelijk als qua concrete inrichting van de dijk.

Doelstelling

Ambitie is om de beleving, de cultuurhistorie en de recreatieve functie meer aandacht te geven en te midden van de andere functies een goede plek te geven. Er liggen kansen voor ommetjes in de dorpen, de bijzondere plekken, zwemmen in de Ringvaart, de verhalen van de dijk en de bewoners, voor toerisme en watersport. Het duurzame gebruik, de duurzame inrichting en beheer van de openbare ruimte (water en dijk) is een belangrijk streven. We gaan dit doen in samenspraak met direct betrokkenen, bewoners en bedrijven, en de verantwoordelijke overheden om de kwaliteiten en kansen van de Ringdijk en Ringvaart beter benutten. We willen zo mogelijk een verbetering of oplossing bewerkstelligen voor de problemen, op het vlak van ruimtelijke kwaliteit, inrichting, gebruik en functioneren die door bewoners ervaren worden.

Oplossingen

Rondom de Ringdijk en Ringvaart zijn al vele lopende projecten en processen aan de gang. Deze kunnen niet stil gezet worden en wachten op de resultaten van nieuw beleid. Ook zijn er al veel participatieprocessen aan de gang, zoals in Badhoevedorp (vervanging Sloterbrug) of Rijsenhout. De eerste stap is zo snel mogelijk vanuit het thema identiteit en betekenis onderzoek te doen, zodat dit direct input kan leveren voor de lopende projecten. Begin 2015 is hiermee een start gemaakt. De inzichten hieruit laten zich vertalen in generieke, ruimtelijke en functionele uitgangspunten voor het versterken van de identiteit en betekenis van de Ringdijk en Ringvaart. Tegelijk, de tweede stap, is gestart met meedenken in de lopende projecten en processen. De uitgangspunten uit het thema identiteit en betekenis worden nu al meegenomen bij de advisering van deze lopende projecten, zoals een bijdrage aan het Programma van eisen voor de vervanging van de Sloterbrug in Badhoevedorp en advisering over de Schipholdijk. We sluiten zoveel mogelijk aan bij bestaande overleggen en lopende participatieprocessen.

Daarnaast willen we gehoor geven aan de oproep van de zeven dorpsraden in hun brief van april 2014. In deze kernen starten we per kern samen met de dorpsraden met een werkgroep met als doel de problemen die bewoners ervaren op te lossen én de kansen en kwaliteiten te benutten.

Op enkele punten is het noodzakelijk nieuwe, tijdelijke overleggen te starten, waarin naast betrokken overheden ook het geluid van bewoners, dorps- en wijkraden gehoord moet worden. Vanuit de actualiteit is het zaak om het thema organisatie en samenwerking snel op te pakken in een nieuwe werkgroep. Rijnland is bezig met een nieuwe legger en een nieuwe keur, de Provincie is bezig met nieuw ligplaatsenbeleid in haar vaarwateren, onder andere de Ringvaart.

Prioriteiten/Agenda 2015

Thema identiteit en betekenis

1. *Start met het opstellen van generieke uitgangspunten voor de identiteit van de Ringdijk en Ringvaart.*
2. *Start met een actieprogramma per kern: Vervolg van de schouwen van de afgelopen jaren in de zeven dorpen*

Het gaat in eerste instantie om de kernen die de brief hebben gestuurd in april 2014. Nieuwe Brug/ de Liede, Nieuwe Meer, Oude Meer, Rijsenhout, Vijfhuizen, Weteringbrug en Zwaanshoek. Hier gaat het enerzijds om de klachten van de dorpsraden en bewoners, anderzijds om de kansen en kwaliteiten van de Ringdijk en Ringvaart.

Lopende processen

1. *Badhoevedorp vervanging Sloterbrug*
Vanuit identiteit bijdragen ruimtelijk PVE vervanging Sloterbrug. Deze bijdrage is reeds geleverd en als bijlage bijgevoegd.
2. *Schipholdijk, aanleg HOV-baan Schiphol-oost*
Vanuit identiteit bijdragen aan ruimtelijke inpassing Fokkerweg, N232, vormgeving dijk en fietspad.
3. *Rijsenhout*
Vanuit identiteit bijdragen aan overwegingen voor wel of niet afsluiten van de Aalsmeerderdijk / N196.
Vanuit identiteit bijdragen aan Ontwikkelingskader Rijsenhout.
4. *Lisserbroek*
Vanuit identiteit bijdragen aan kruising HOV (type brug, aansluiting op de Ringdijk, gevolgen voor de Ringdijk). In 2017 staat op de rol voor B&O om hier ook aan de rijbaan onderhoud te plegen.
5. *Zwaanshoek: verkeersmaatregelen en kruising Ringdijk/ Duinpolderweg*
Vanuit identiteit bijdragen aan Duinpolderweg en de oversteek bij de Ringvaart (afweging hoge brug, lage brug etc)
Vanuit identiteit bijdragen aan verkeersmaatregelen Bennebroekerweg en mogelijke gevolgen voor de Ringdijk.
6. *Groot onderhoud Cruquiusdijk te Cruquius*
Vanuit identiteit bijdragen aan project groot-onderhoud, gebruik oevers en bermen.
7. *Bestemmingsplan Beinsdorp*
Bij opstellen bestemmingsplan verkeer aantrekkende bedrijven strak bestemmen.
Vanuit identiteit bijdragen aan dit bestemmingsplan.

Thema organisatie en samenwerking

1. *Start werkgroep taken en verantwoordelijkheden*
2. *Start paraplu bestemmingsplan Water Ringvaart*

Het is noodzakelijk de gemeentelijke instrumenten voor duurzaam beheer en gebruik van de Ringdijk (weg, berm, kades) en Ringvaart (ligplaatsen, boten) goed op orde te hebben. Naast een juiste bestemming, kan het ook nodig zijn de Algemene Plaatselijke Verordening aan te passen, mede als gevolg van de wijzigingen in de keur en legger van Rijnland.

Eind 2015 zal de voortgang worden gerapporteerd en op basis van een evaluatie de prioriteiten voor 2016 worden bepaald.

Prioriteiten in 2016

Doorlopende zaken uit 2015

Uitvoering actieprogramma's uit 2015

Actieprogramma voor zeven andere kernen

Akerdijk en Lijnderdijk Staan op de rol voor groot onderhoud.

Participatie en Communicatie

Dit plan van aanpak is het resultaat van het pré plan van aanpak, dat is gepresenteerd op een participatieavond op 17 december 2014. Hier waren 12 dorpsraden aanwezig (verslag in bijlage 2). Enerzijds werd toen de zorg geuit dat dit plan van aanpak zal leiden tot vertraging en de zorg dat onderzoeksresultaten uit het verleden niet gebruikt worden (zoals het VIA-onderzoek uit 2010, de diverse schouwen, verslagen van collegebezoeken). Anderzijds was er wel waardering voor de aanpak vanuit een breder perspectief. Ook is duidelijk dat hinder door teveel verkeer of door zwaar verkeer nog steeds een belangrijk onderwerp is op de Ringdijk. Verder leefde breed de wens per kern of met enkele kernen samen naar identiteit en functionaliteit te kijken. Dit leidt tot aanpassing van het voorstel. We beginnen hiermee bij de zeven kernen die in april 2014 de brief aan het college hebben gestuurd, de aanleiding voor dit plan van aanpak. De dorps- en wijkraden zullen over de voortgang van dit plan van aanpak geïnformeerd worden tijdens het halfjaarlijkse overleg van het college met de raden, te weten op 11 mei aanstaande. Daarnaast wordt gestart met de werkgroepen in de zeven kernen met de inwoners.

Middelen

In 2015 worden diverse werkgroepen opgestart. Kosten hiervoor zijn de ambtelijke uren opgenomen in de werkplannen van de verschillende clusters. Kosten voor participatie worden betaald uit het Programma Ruimtelijke Ontwikkeling. In de loop van 2015 wordt duidelijk welke extra middelen nodig zijn, bijvoorbeeld voor inrichtingsmaatregelen. De voorstellen en bijbehorende ramingen zullen bij de Voorjaarsrapportage 2016 ingediend worden.

Besluit

Op grond van het voorgaande besluiten wij:

1. het plan van aanpak Ringdijk en Ringvaart vast te stellen;
2. te starten met de prioriteiten voor 2015, zoals aangegeven in het plan van aanpak;
3. het definitieve plan van aanpak te presenteren aan de dorps- en wijkraden;
4. deze nota ter informatie aan de raad te zenden.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
namens dezen,
de portefeuillehouder,

b/a

Adam Etzkalaj

Bijlage(n)

- Plan van aanpak Ringdijk en Ringvaart
- Verslag participatieavond dorps- en wijkraden 17 december 2014
- Bijdrage aan het programma van eisen vervanging Sloterbrug Badhoevedorp

CONCEPT
Plan van aanpak Ringdijk en Ringvaart



Versie 14 april
Cluster RO

CONCEPT

Plan van aanpak Ringdijk en Ringvaart

INHOUD

Inleiding en aanleiding
Waarom een plan van aanpak?
Communicatie en Participatie
Probleemstelling
Visie en ambities
Opgaven per thema
 Thema organisatie en samenwerking
 Thema Identiteit en betekenis
 Thema functionaliteit en duurzame inrichting
Proces
 Participatieavond 17 december 2014
 Stap 1
 Stap 2
 Stap 3
Prioritering onderwerpen Ringdijk en Ringvaart
Aansturing
Begroting en dekking

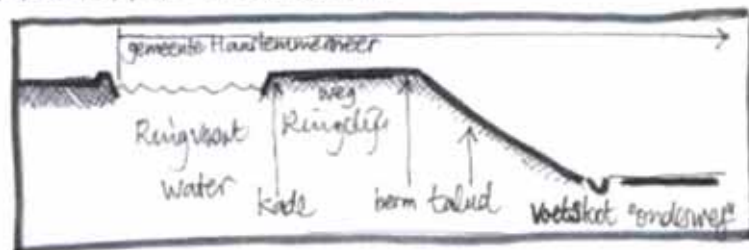
Bijlagen

1. brief Dorps- en wijkraden van april 2014
2. Verslag participatieavond 17 december 2014 (los bijgevoegd)
3. Organisatie ambtelijk
4. Kwesties per dorp aan de Ringdijk
5. Kwesties met Rijnland
6. Kwesties met de provincie Noord-Holland
7. De Sloterbrug, een brug met een verhaal. Bijdrage aan het programma van eisen (los bijgevoegd).

Inleiding en aanleiding

De Ringdijk is één van de oudste wegen en in ieder geval de langste weg van de Haarlemmermeerpolder. De Ringvaart is het overblijfsel van de vier meren die een steeds groter gebied in beslag namen. De grillige vorm van de Ringvaart en Ringdijk vormen een mooi contrast met de rechte lijnige verkavelingsstructuur van de polder. Ringdijk en Ringvaart zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

KARAKTERISTIEK DIJKPROFIEL



Wie een rondje langs de Ringvaart en Ringdijk maakt komt enorme contrasten tegen: rust en bedrijvigheid, historie en actualiteit. Van hangars met vliegtuigen bij Schiphol tot uitzicht op de twintig authentieke windmolens van Kaag en Braasem. Van overslag van miljoenen kubieke meters zand voor miljarden projecten tot vangst en verkoop van paling. De diversiteit is een kwaliteit en biedt kansen voor verdere ontwikkeling.

De Ringvaart is een belangrijk onderdeel in het regionale waternetwerk zowel voor de ontwatering van West-Nederland (boezem van Rijnland) als voor het regionale en toeristische scheepvaartverkeer. De Ringdijk is een belangrijk onderdeel in het verkeersnetwerk in de regio. Omdat het al lange tijd onderdeel is van het verkeersnetwerk en er (regionaal) weinig vervangende wegen zijn, blijft het een route die druk gebruikt wordt.

Langs de 60 km Ringdijk zijn honderden bedrijven gevestigd en wonen duizenden mensen. De dorpen aan de Ringdijk kennen een bloeiend verenigingsleven, een hechte sociale structuur en grote betrokkenheid bij de eigen omgeving, het eigen dorp. Elk dorp is weer anders, in omvang, in ligging, in relatie met de dorpen aan de overkant, qua ligging in het verkeersnetwerk, de sociale samenstelling en geschiedenis. De bedrijven geven enerzijds (soms) overlast door het verkeer wat ze aantrekken, anderzijds vertellen ze vaak ook een stuk van de geschiedenis van de Haarlemmermeer. De dorpen aan de Ringdijk hebben vaak aan de overzijde van de Ringvaart een 'dubbeldorp'.

Ringdijk en Ringvaart vallen wat betreft regelgeving onder drie verantwoordelijke overheden, de gemeente Haarlemmermeer, het Hoogheemraadschap van Rijnland en de Provincie Noord-Holland. Voor burgers is het onduidelijk wat de taken, rollen, verantwoordelijkheden van eigendom, beheer, handhaving en toezicht van de verschillende overheden zijn.

Vanaf 1993 is de weg op de Ringdijk in eigendom van de gemeente Haarlemmermeer. Vanaf 1996 is er beleid gemaakt voor de Ringdijk. Dit beleid is in 2006 en 2010 geëvalueerd en geactualiseerd. In 2010 is uitgebreid onderzoek gedaan per dijkvak naar de beleving van de gebruikers, het gebruik, de ongevallen en de genomen maatregelen. Deze resultaten zijn nog bruikbaar, maar moeten wellicht geactualiseerd worden. In 2011 zijn de doelstellingen voor de Ringdijk bevestigd en opgenomen in het Deltaplan Bereikbaarheid, te weten: verkeersintensiteit en verkeersveiligheid, in het ruimtelijk beleid terughoudend omgaan met nieuwe functies en groei aan de Ringdijk, het versterken van de recreatieve functie, het realiseren van alternatieve routes. Een deel van deze ambities op verkeersvlak wordt uitgevoerd onder de vlag van het Deltaplan Bereikbaarheid. De ambities voor de (middel)lange

termijn zijn opgenomen in de structuurvisie Haarlemmermeer. Een eerste indruk is dat de uitvoering van de korte termijn verkeersmaatregelen uit het Deltaplan een zeer groot eind gevorderd is. Uitvoering van de lange termijn maatregelen wordt deels opgepakt in projecten zoals bijvoorbeeld de Duinpolderweg.

In april 2014 hebben zeven dorpsraden een brief gestuurd aan het college waarin zij zeven problemen rond de Ringdijk benoemen: gevaarlijke verkeerssituaties, verzakte stoepen, rommel en zwerfvuil, verrommeling van percelen, vervuiling achter de dijk, de verkoop van kades door het Rijnland aan particulieren en het ontbreken van participatie.

Bij het halfjaarlijks bezoek van het college aan de dorpsraden in mei en november 2014 is dit onderwerp opnieuw onder de aandacht gebracht. Naar aanleiding van een memo van Gebiedsmanagement heeft cluster RO de opdracht opgepakt een inhoudelijke analyse te maken van de problematiek rond de Ringdijk. De eerste resultaten laten zien dat er diverse problemen spelen, die diverse externe en interne partijen raken. Het gaat om de weg Ringdijk, de Ringvaart met oever en bermen.

Waarom een plan van aanpak?

Ondanks de vergevorderde uitvoering van het Deltaplan zijn er nog klachten met name over verkeer en parkeren op en langs de Ringdijk. Een eerste stap is om te evalueren in hoeverre de maatregelen zijn uitgevoerd en leiden tot het gewenste resultaat. Echter de ambities genoemd in dit plan van aanpak reiken verder en zijn nog niet of nauwelijks belegd.

Een plan van aanpak is niet alleen nodig om samen met bewoners en dorpsraden de klachten op te lossen maar ook om de kansen en kwaliteiten die de Ringvaart en Ringdijk hebben beter te benutten en tot hun recht te laten komen. Daarnaast is het plan van aanpak nodig om de taken en verantwoordelijkheden van de betrokken overheden beter op elkaar af te stemmen.

In de volgende paragrafen komen aan de orde: de probleemstelling, visie en ambitie, een uitwerking per thema (organisatie, identiteit en functionaliteit), het proces en de organisatie/aansturing, begroting en dekking.

Communicatie en Participatie

Communicatie met en participatie door bewoners, dorpsraden, bedrijven en andere betrokkenen is in dit proces heel belangrijk. Door middel van participatieavonden worden belanghebbenden uitgenodigd om over de problemen, oplossingen en aanpak te praten.

Het concept Plan van Aanpak is op 17 december 2014 besproken met vertegenwoordigers van 12 dorpsraden. Een uitgebreid verslag van deze avond is als bijlage opgenomen. De conclusies en aanbevelingen zijn opgenomen in dit plan van aanpak.

Problemanalyse

Ringdijk en Ringvaart vallen wat betreft regelgeving onder drie verantwoordelijke overheden, de gemeente Haarlemmermeer, het Hoogheemraadschap van Rijnland en de Provincie Noord-Holland. De gemeentegrens van Haarlemmermeer ligt in het algemeen tot aan de oever aan de overzijde, behalve bij Amsterdam.

De betrokken overheden voeren veranderingen door in hun taken en verantwoordelijkheden voor de waterkering, vaarweg en wegonderhoud. Zo is Rijnland bezig de legger¹ en de keur te herzien. Voor burgers is het nu al onduidelijk wat de taken, rollen, verantwoordelijkheden van eigendom, beheer, handhaving en toezicht van de verschillende overheden zijn. Dat wordt straks nog onduidelijker. Verheldering van taken en rollen, betere onderlinge samenwerking tussen de overheden en communicatie naar betrokkenen is noodzakelijk. Van belang is om met de betrokken overheden eerst het gezamenlijke doel en de doelstellingen te formuleren en de verschillende belangen helder te krijgen (privaatrechtelijk en publiekrechtelijk).

Voor burgers is het niet duidelijk bij wie ze moeten aankloppen. In sommige gevallen moeten ze bij drie overheden een vergunning of ontheffing aanvragen. Daarnaast zijn er verschillen tussen eigendom, recht van opstal en verhoudingen ontstaan door gewoontes en langdurig gebruik. Zo is er een aantal kwesties met Rijnland die vragen om heldere afspraken (beheerkades en bermen, eigendom kades en opwegen, maai-beheer bermen, handhaving boten in de Ringvaart, etc.). Lange tijd was er weinig aandacht voor de Ringdijk en Ringvaart. Nu komt daar een kentering in, getuige de aandacht voor de dubbeldorpen en het stuk 'Parels aan de Ringvaart'. De Ringdijk en Ringvaart moeten niet meer als een scheiding of grens gezien worden, maar als een vaart en weg in het midden van een groter gebied. Daarom hebben we ook te maken met de elf aangrenzende gemeenten.

*Binnen de bebouwde kom
Huidige situatie*

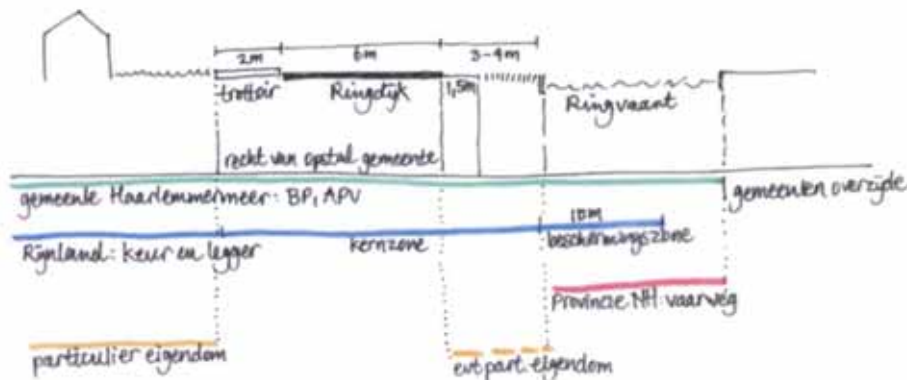


Fig. Verdeling van verantwoordelijkheden over overheden (binnen bebouwde kom)

Primaire betekenis van de Ringdijk is zorgen dat de polder droog blijft en niet onderloopt. Ringdijk en Ringvaart hebben inmiddels een lange geschiedenis, specifiek voor Haarlemmermeer. Er zijn

¹

Legger = vastgesteld document waarin voor alle wateren in het gebied wordt aangegeven hoe breed en diep ze moeten zijn en voor alle waterkeringen hoe hoog en hoe breed. Ook staat er in wie waar voor welk onderhoud verantwoordelijk is. Er zijn drie soorten leggers, voor de Ringdijk geldt de legger regionale keringen.

Keur = een juridisch document waarin is vastgelegd wat zonder vergunning niet is toegestaan in, op en rond water, dijken, gemaien enz. De keur is het laatst herzien in 2009 en nu is een hernieuwde keur in procedure.

Ringdijken die zodanig in een stedelijk weefsel liggen dat ze niet meer herkenbaar zijn, bv de Ringdijk van de Watergraafsmeer. Dat willen we hier voorkomen.

De betekenis van de Ringdijk en Ringvaart beperkt zich niet tot het dijklichaam en de vaart. Aan de polderzijde is er een randzone, 'oud land', ouder dan de droogmakerij. Dit heeft geleid tot ander grondgebruik dan in de polder. De polder was lange tijd naar binnen gekeerd. De Ringvaartzone was en is een grensgebied, het lag en ligt verder van het bestuurlijke centrum, kreeg minder aandacht en minder bemoeienis.

Veel dorpen aan de Ringvaart hebben een verbondenheid met de 'overkant'. Voor het dorp is de Ringvaart geen scheiding. Zo hoort Lisserbroek van oudsher meer bij Lisse, Beinsdorp bij Hillegom, Zwanenburg is een tweelingdorp met Halfweg, Rijsenhout en Aalsmeer zijn ook sterk bij elkaar betrokken. De brug en/of het pontje in de dorpen spelen een grote rol in het dagelijkse verkeer en hebben grote betekenis.

In verschillende dorpen is ook een sterke verbondenheid met de Ringvaart. Het transport van tuinbouwproducten uit Rijsenhout ging lange tijd over water, veel beroepen en bedrijven langs de dijk hebben van oudsher een sterke band met het water. Hoewel deze band door de opkomst van het wegverkeer veranderd is, is dit nog steeds aanwezig. De band met het water wordt bovendien sterker door de groeiende recreatieve betekenis van water, waterwegen en waterrecreatie. De Ringvaart is een belangrijke schakel in het Hollands Plassengebied en de staande mast route naar Haarlem en Amsterdam.

De primaire functie van de hele Ringdijk is waterkering. Op de dijk zijn vele in- en uitlaten voor het water van de Haarlemmermeer polder, grote en kleine gemalen en inlaten verspreid langs de dijk. De Ringvaart is onderdeel van het boezemstelsel van Rijnland, het stelsel van hoofdwatergangen, van belang voor de aan- en afvoer van oppervlaktewater. Er is een veelheid aan andere functies voor zowel de dijk als de vaart. Deze functies zitten elkaar soms in de weg. Dit geldt met name voor de verkeersfunctie en de woonfunctie, de leefbaarheid van de Ringdijkdorpen. Sommige dijkdelen hebben nu geen functie, met name bij Schiphol-oost. Verwaarlozing en verrommeling treden dan op. Daarom is het belangrijk aan deze dijkdelen wel een functie toe te kennen en in te richten. Op diverse plaatsen bedreigen verkeersoplossingen de ruimtelijke kwaliteit en herkenbaarheid en continuïteit van de Ringdijk. In de gehele Ringvaart liggen 150 woonboten, waarvan nu nog de helft in de Gemeente Haarlemmermeer. Er worden geen nieuwe toegelaten.

De Ringvaart heeft grote betekenis voor de scheepvaart. Dat heeft verschillende gevolgen voor het gebruik. De beroepsvaart wil snel en makkelijk kunnen doorvaren. Sommige beroepsvaart heeft een bestemming op de Ringdijk voor overslag. De beroepsvaart stelt haar eisen aan de vaarweg (afmetingen, bruggen, brugtijden, afmeermogelijkheden, keermogelijkheden, etc.) en aan de andere vaartuigen. De recreatievaart wil aangenaam en snel doorvaren, aanleggen en evt. overnachten, heeft jachthavens en steigers nodig, wil aanleggen bij toeristische bestemmingen. Het water wordt recreatief gebruikt: zwemmen, vissen, aan de oever zitten, aanleggen bij horeca op de dijk.

De Ringdijk heeft naast de waterkering veel andere functies: verkeersfunctie, parkeren, woonomgeving, bedrijfsvestiging, overslag van de dijk naar de vaart, recreatie en toerisme. In de Uitvoering van het Deltaplan Bereikbaarheid is een flinke stap gezet in de inrichting van de Ringdijk maar het heeft nog niet overal tot bevredigende resultaten geleid. In 2015 zal een begin worden gemaakt met de herziening van de wegategorisering voor de gemeentelijke wegen in Haarlemmermeer. Dit gaat om de verkeersfunctie en bijpassende inrichting conform 'Duurzaam veilig' richtlijnen.

De problemen kunnen worden verdeeld in drie thema's die sterke samenhang vertonen.

1. Organisatie en samenwerking

In 1996 is er een convenant gesloten tussen de Gemeente Haarlemmermeer en destijds het Waterschap Groot-Haarlemmermeer over het beheer van de Ringdijkweg, het dijklichaam en de bermen en oevers. Op dit moment leiden beleidswijzigingen bij Rijnland tot het aanpassen van de legger en de verkoop van gronden. Naast Rijnland heeft ook de provincie Noord-Holland een rol in het beheer van de Ringvaart. Voor de burger is het erg ondoorzichtig wie waarvoor verantwoordelijk is. Voor honderden bewoners is de dijk hun directe woonomgeving, het gaat om de leefbaarheid van hun dorpen. Dorpsraden willen graag (meer) betrokken worden in beleid en uitvoering.

2. Identiteit en betekenis

Een belangrijke vraag die beantwoord dient te worden is 'Wat is de identiteit van de Ringdijk en de Ringvaart?' Ringdijk en Ringvaart zijn het begin van de Haarlemmermeer als droogmakerij en het eind van het Haarlemmermeer als meer. Wat betekent deze identiteit tegenwoordig en hoe kunnen we die laten (her)leven? Wat betekenen Ringvaart en Ringdijk voor bewoners, gebruikers, passanten, waterbeheerders en vele anderen. Wat is de betekenis van de Ringdijk en Ringvaart voor Haarlemmermeer? Hoe komt die betekenis tot uitdrukking, sociaal, ruimtelijk, cultureel, in beleving en gebruik? In Haarlemmermeer is de Ringdijk op sommige plekken een vergeten gebied, met name daar waar buiten de dorpen grote infrastructuur kruist.

3. Functionaliteit en duurzame inrichting

Vanuit de identiteit kunnen we de vraag beantwoorden: 'wat is de duurzame functionaliteit van de Ringdijk en Ringvaart en hoe zou die moeten zijn?'

Per deelgebied kan de nadruk van sommige functies verschillen. In een dorp is het anders dan buiten de bebouwde kom. Hoe vertalen deze functies zich in de ruimtelijke verschijning, de inrichtingsmogelijkheden, de planologische mogelijkheden, etc.

De laatste vraag is dan hoe is die functionaliteit moet worden ingevuld, uitgewerkt, zowel inhoudelijk qua concrete inrichting van de dijk.

Visie en ambities



De Ringdijk is de basis van de Haarlemmermeerpolder. Zonder dijk geen polder. De Ringvaart en Ringdijk hebben prachtige kwaliteiten. Er zijn niet alleen parels aan de westzijde, maar langs de hele Ringvaart liggen kansen en kwaliteiten.

Ambitie is om de beleving, de cultuurhistorie en de recreatieve functie meer aandacht geven en te midden van de andere functies een goede plek te geven. Er liggen kansen voor ommetjes in de dorpen, de bijzondere plekken, zwemmen in de Ringvaart, de verhalen van de dijk en de bewoners, voor toerisme en watersport. Bovendien zijn er binnen de metropoolregio Amsterdam diverse Ringdijken en Ringvaarten, het zijn belangrijke karakteristieke waterstaatkundige landschapselementen van ons polderland. Op schaalniveau van de MRA zijn er kwaliteiten en liggen er kansen. Zoals de Westfriese Omringdijk: 'een wonder van menselijke hand. Dit 126 kilometer lange lint is een schitterend podium voor culinaire streekproducten, sport, cultuur en recreatie'. Zo zijn ook de Ringdijk en Ringvaart voor bewoners een voorziening, het is hun buitenruimte, hun park en water.



Het duurzame gebruik, de duurzame inrichting en beheer van de openbare ruimte (water en dijk) is een belangrijke ambitie. De Ringvaart vormt de grens van de Gemeente Haarlemmermeer. De aandacht voor deze buitenrand is de afgelopen tijd niet groot geweest. Mede door de afnemende betekenis van vervoer over water en de toenemende betekenis van de dorpen midden in de polder. De Ringvaart wordt echter steeds meer het middelpunt van ruimtelijke ontwikkelingen en gebruik. Er zijn steeds meer bruggen, men kan makkelijker de vaart oversteken en het (recreatief) gebruik van het water neemt toe. Ook het plan 'Parels aan de Ringvaart', voor de westkant van de polder getuigt hier van.

Naast Rijnland en de provincie Noord-Holland zijn er elf gemeenten aan de 'overzijde' met wie overleg en afstemming over deze ambities en kansen noodzakelijk is. Ambitie is om met de betrokken

overheden gezamenlijk op te trekken, passende oplossingen te vinden en werkbare afspraken te maken, en heldere communicatie hierover naar bewoners en gebruikers.

***Ambitie** is om in samenspraak met direct betrokkenen, bewoners en bedrijven, en de verantwoordelijke overheden de kwaliteiten en kansen van de Ringdijk en Ringvaart beter benutten en zo mogelijk een verbetering of oplossing bewerkstelligen voor de problemen, op het vlak van ruimtelijke kwaliteit, inrichting, gebruik en functioneren die door bewoners ervaren worden.*

Opgaven per thema

1. Opgaven Thema Organisatie en samenwerking

Doelen

- I. Meer en beter betrekken van de dorpsraden, bewoners en ondernemers aan de Ringdijk;
- II. Betere interne samenwerking binnen de gemeente van de verschillende clusters betrokken bij Ringdijk en Ringvaart;
- III. Betere samenwerking en taakverdeling van verantwoordelijke overheden: Gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland en Hoogheemraadschap van Rijnland. Dit geldt op het vlak van vergunningverlening, eigendom, beheer en onderhoud, handhaving en toezicht, ligplaatsen boten;
- IV. Nastreven van rechtsgelijkheid in gebruik, rechtspositie, vergunningen en vergoedingen voor gebruik van (delen van) de Ringdijk en de Ringvaart;

Beoogde resultaten

- Vaststellen van gezamenlijke doelen en belangen van de drie betrokken overheden, erkennen ieders belang;
- Verhelderen en zo mogelijk versimpelen van de organisatie, taken en verantwoordelijkheden van de verschillende overheden voor de overheden zelf en de burgers. Een mogelijke (deel)oplossing kan zijn het instellen van één loket voor burgers,
- Betere afstemming tussen de verschillende overheden. Dit kan gestalte krijgen door aanpassing van regelgeving, door aanpassing van beleid, regelmatig onderling overleg en verantwoording aan de raad, en bijvoorbeeld aanpassing van het convenant tussen de gemeente en het Hoogheemraadschap.

2. Opgaven Thema Identiteit en betekenis

Doelen

- herstellen en versterken van de herkenbaarheid en identiteit van Ringdijk en Ringvaart,
- versterken van de betekenis;

Opgaven op het vlak van (nieuwe) ontwikkelingen, ruimtelijke kwaliteit en cultuur historie:

- Cultuur historische verkenning: wat is de geschiedenis van de Ringdijk en Ringvaart en wat is daarvan nu nog zichtbaar in het landschap, in de dorpen of in het gebruik van de dijk of zichtbaar te maken? Welke bijzondere plekken zijn er, wat is er nog te zien van de geschiedenis, de ontwikkelingen, het vroegere gebruik (bewoning, beroepen, bedrijven)?
- Wat zijn de verhalen van de Ringdijk en Ringvaart? Samen met bewoners uitzoeken wat het Ringvaartgevoel is en kijken hoe je dat kunt behouden of versterken. Is er een speciale band met de Ringdijk en Ringvaart per kern?
- Beeldkwaliteitsplan, ruimtelijke verkenning van de Ringdijk en Ringvaart, wat zijn de karakteristieke onderdelen qua bebouwing en dijktaalud. Hoe kunnen we die karakteristieken

behouden en versterken? Tevens evaluatie van de inrichting en de stedenbouwkundige ontwikkelingen.

Beoogde resultaten

- Generieke en specifieke ruimtelijke uitgangspunten voor identiteit en verschijning van de Ringdijk en Ringvaart. Is de Ringdijk een geheel of niet? Hoe belangrijk is de samenhang van het geheel. Generiek: geldend overal. Specifiek: wat zijn de lokale kenmerken, de bijzondere plekken en kwaliteiten langs de Ringdijk en Ringvaart, in hoeverre is lokaal maatwerk nodig en mogelijk zonder dat de samenhang met het geheel verloren gaat?
- De verhalen zijn de basis voor evenementen in de dorpen of langs (delen van) de Ringdijk, de volgende Ringbiënnale, bijzondere gebeurtenissen, dorpsfeesten, sportfestijnen, voorstellingen, etc.
- Borgen van de kwaliteit van de Ringdijk en Ringvaart

3. Thema Functionaliteit en duurzame inrichting

Ringvaart

Producten

- Functiekaarten voor de Ringvaart en gevolgen voor de Ringdijk;
- Mogelijk functietoekenning of functiebeperkingen voor de scheepvaart aan de Ringdijk (waar wel/geen steigers, waar wel/geen overslag van bv zand, ligplaatsenbeleid). Vastleggen in de APV, bestemmingsplannen, SV.
- In hoeverre beperken de vigerende bestemmingsplannen planologische ruimte langs de dijk? Welke ruimtelijke ontwikkelingen zijn er nu langs de dijk?
- Stimuleren recreatiefunctie, watersport, toeristische hotspots aan de Ringvaart en Ringdijk,

Ringdijk

Doel: vaststellen van de hoofd- en nevenfuncties van elk dijkvak. Wat vragen de functies, waar zijn ze in strijd met elkaar, welke keuzes moeten gemaakt worden. Hoe zijn de functies verankerd in wetten en regels (legger, bestemmingsplan, APV, vaarreglement, etc.).

Opgaven op het vlak van leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit:

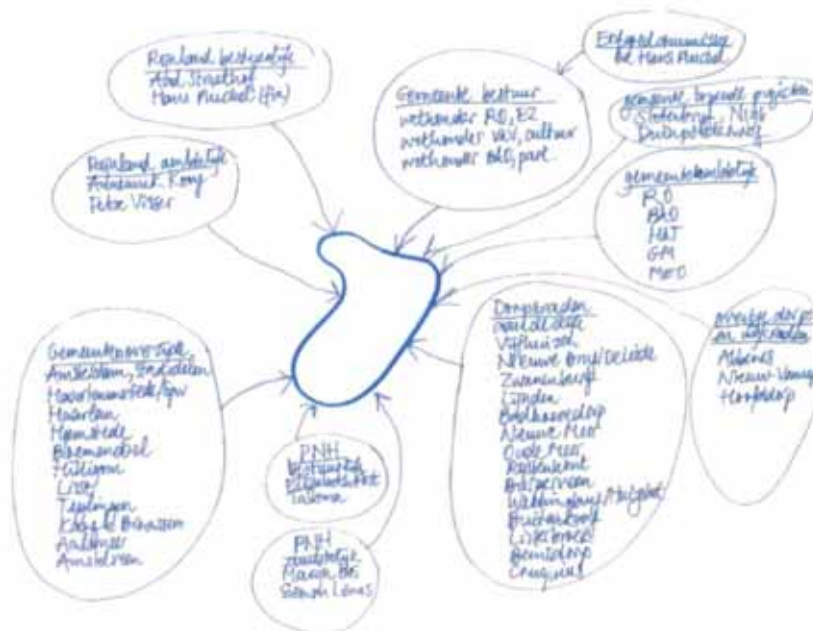
- oplossen problematiek rond verkeer, parkeren, fietsstroken, verkeersveiligheid;
- verminderen overlast door (zwaar) vrachtverkeer en sluipverkeer;
- beheer, gebruik en onderhoud bermen en oevers ;
- kansen benutten met recreatie en toerisme,
- kansen benutten met cultuur en cultuurhistorie,
- Kansen benutten voor de ruimtelijke kwaliteiten.

Producten

- Functie vaststelling per dijkvak;
- Verkeersregime per dijkvak (wegcategorisering);
- Kneipunten (vracht)verkeer benoemen en mogelijke oplossingen bekijken, afwegen, in gang zetten (bv stimuleren verplaatsing van bedrijven die het meeste (zwaar) verkeer aantrekken);
- Duurzame inrichtingsprincipes generiek en specifiek.

Proces

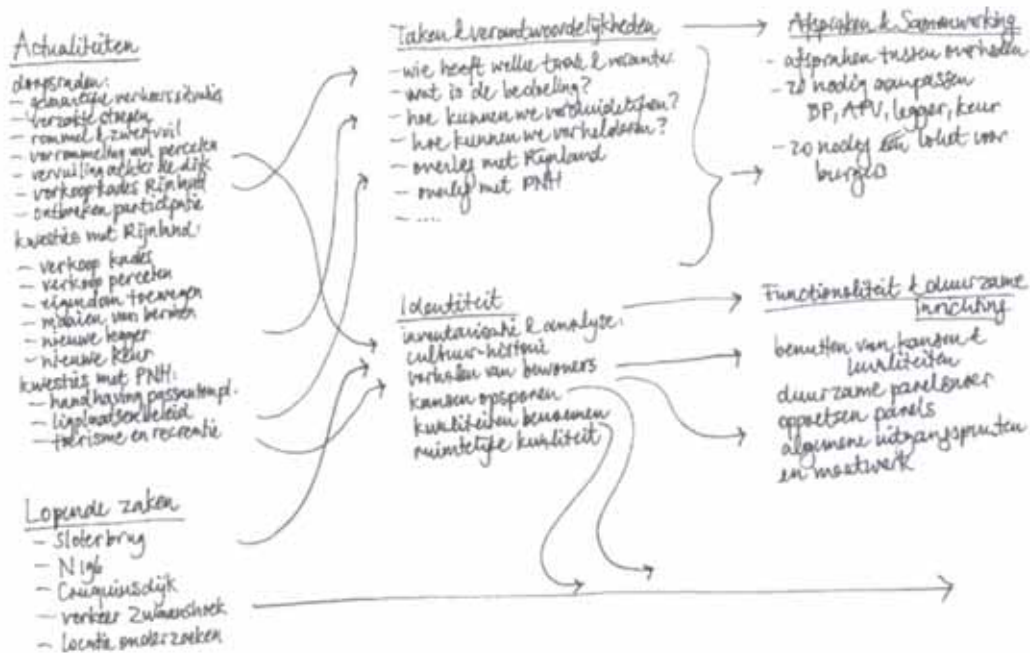
Rondom de Ringdijk en Ringvaart zijn al vele lopende projecten en processen aan de gang. Deze kunnen niet stil gezet worden en wachten op de resultaten van nieuw beleid. Ook zijn er al veel participatieprocessen aan de gang, zoals in Badhoevedorp (vervanging brug), of Rijsenhout. Daarnaast is Rijnland bezig met een nieuwe legger en een nieuwe keur, de Provincie is bezig met nieuw ligplaatsenbeleid in haar vaarwateren, onder andere de Ringvaart. De eerste stap in dit proces is dus meedenken met de lopende projecten en processen. De tweede stap is zo snel mogelijk vanuit het thema identiteit en betekenis nieuw onderzoek, zodat dit direct input kan leveren voor de lopende projecten. Vanuit de actualiteit is het zaak om ook het thema organisatie en samenwerking snel op te pakken in een nieuwe werkgroep.



Betrokkenen bij Ringvaart en Ringdijk

De Ringdijk en Ringvaart leven sterk bij bewoners en ondernemers. Directe aanleiding voor dit plan van aanpak is de brief van zeven dorpsraden met zorgen over de kwaliteit van de Ringdijk en Ringvaart. Uit bovenstaand plaatje blijkt dat er zeer veel betrokkenen zijn bij de Ringdijk en Ringvaart. Tegelijk loopt er al veel aan participatie en overleg. Doel is om zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaande overleggen. Op enkele punten is het noodzakelijk nieuwe, tijdelijke overleggen te starten, waarin naast betrokken overheden ook het geluid van bewoners, dorps- en wijkraden gehoord moet worden. In grote lijnen worden er twee nieuwe overlegvormen van bewoners/gemeente/ andere overheden voorgesteld en wordt voorgesteld extra inbreng te leveren in lopende processen.

1. De lopende projecten (die raken aan de Ringdijk en Ringvaart) met bestaande participatieprocessen worden versterkt en indien nodig uitgebreid met inbreng vanuit kansen en kwaliteiten voor de Ringdijk en Ringvaart;
2. Op het vlak van verantwoordelijkheden en taken van overheden wordt een overleg gestart met de drie overheden en belangstellende burgers.
3. Op het vlak van identiteit en functionaliteit wordt een overleg gestart met belangstellende burgers en betrokken overheden.



Participatieavond 17 december 2014

Boven beschreven werkwijze is gepresenteerd op de participatieavond in december. Hier waren 12 dorpsraden aanwezig (uitgebreid verslag in bijlage 2). Enerzijds werd de zorg geuit dat dit plan van aanpak zal leiden tot vertraging en de zorg dat onderzoeksresultaten uit het verleden niet gebruikt worden (zoals het VIA-onderzoek uit 2010, de diverse schouwen, verslagen van collegebezoeken). Anderzijds was er wel waardering voor de aanpak vanuit een breder perspectief. Ook is duidelijk dat hinder door teveel verkeer of door zwaar verkeer nog steeds een belangrijk onderwerp is op de Ringdijk.

Ook leefde breed de wens per kern of met enkele kernen samen naar identiteit en functionaliteit te kijken. Dit leidt tot aanpassing van het voorstel voor de werkgroep identiteit en functionaliteit. Deze zal starten met de zeven kernen uit de brief van april 2014. Daarnaast worden bewoners uitgenodigd mee te doen in de werkgroep 'Taken en verantwoordelijkheden'.

Stap 1 opstellen plan van aanpak en lopende projecten

A. Inventarisatie en analyse huidige problematiek

Desk research en interviews betrokkenen

Als eerste is gestart met een inventarisatie en analyse van de problematiek door onderzoek naar het beleid van de afgelopen 20 jaar en gesprekken met stakeholders van gemeente, Rijnland en provincie Noord-Holland, inventarisatie en analyse van de thema's rond de Ringdijk en Ringvaart. Door de complexe materie is dit nog geen afgeronde stap. Dit moet uitmonden in een helder document waarin de verschillende thema's op beeldende wijze snel duidelijk gemaakt kunnen worden, denk aan infographics, kaarten, afbeeldingen.

Noodzakelijke acties

- Inventarisatie en analyse beleid afgelopen 20 jaar,
- Gesprekken met stakeholders over beleid,
- Inventarisatie en analyse thema's, probleemstelling
- Evaluatie maatregelen uit het Deltaplan
- Verzoek aan Rijnland in verband met verkoop gronden

Gewenst resultaat

- gedragen Plan van aanpak

B. De Dorpsraden en bewoners aan de Ringvaart

De aanleiding voor dit plan van aanpak is de ontevredenheid bij zeven dorpsraden aan de Ringdijk, die hierover gezamenlijk een brief hebben gestuurd. De eerstvolgende stap in het proces moet dan ook zijn: luisteren naar deze klachten en ongenoegens. De klachten komen mede voort uit een besef dat men in een bijzondere en mooie omgeving woont en wil blijven wonen. Behalve de klachten willen we ook van de bewoners weten wat die kwaliteiten zijn, waar ze trots op zijn. Wat is voor hen de essentie van de Ringdijk en Ringvaart? Welke mogelijke oplossingen zij zien voor de gesignaleerde knelpunten en wat kunnen ze er zelf aan doen? Bovendien willen we niet alleen de zeven dorpsraden die ondertekenaars van de brief zijn, horen, maar alle dorpsraden.

Procesmatig uitgangspunten: iedereen mag meedenken en inbreng leveren, afspraken over omgangsvormen en afspraken over rollen en verantwoordelijkheden.

Noodzakelijke acties

- Brief beantwoorden, opzet
- inventarisatie en analyse voorleggen aan zeven dorpsraden uit de brief, aanvullingen vragen, hoe willen bewoners meedenken,
- inventarisatie en analyse voorleggen aan overige dorpsraden aan de Ringdijk (ofwel in apart overleg, ofwel aanhaken bij lopende participatietrajecten),
- Plan van Aanpak voorleggen aan dorpsraden

Gewenste resultaten

- Opzet en doel participatie
- Gedragen Plan van Aanpak

C. Samenwerking met Rijnland en Provincie Noord-Holland

Daarnaast is het noodzakelijk te werken aan organisatorische verbeteringen in de samenwerking tussen Gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland en Hoogheemraadschap van Rijnland. De opgaven op het vlak van organisatie en samenwerking.

Noodzakelijke acties

- Verzoek aan Rijnland verkoop voorlopig op te schorten,
- Presenteren plan van aanpak aan Rijnland en PNH, omliggende gemeenten,
- Verzoek aan Rijnland om mee te doen met dit programma Ringdijk en Ringvaart,
- Verzoek aan Provincie Noord-Holland om mee te doen met dit programma Ringdijk en Ringvaart,
- Overleg over verkoop, wie, wat etc
- Overleg met PNH over ligplaatsen, recreatie en toerisme

D. Lopende projecten

Ondertussen staat de wereld niet stil en zijn er ontwikkelingen die raken aan of gevolgen hebben voor de Ringvaart en de Ringdijk. In deze processen zullen we moeten interveniëren met als doel de gevolgen voor de Ringdijk en Ringvaart positief bij te buigen indien nodig en mogelijk. Enkele voorbeelden van lopende projecten zijn de nieuwe brug bij Lisserbroek, de vervanging van de Sloterbrug, het participatieproces over de verkeersdruk in Zwaanshoek, de nieuwe inrichting van de N196 bij Aalsmeer, de onderhandelingen van B&O over onderhoud van de toeritten op de Ringdijk, die nog in bezit zijn van Rijnland, de verkoop van gronden door Rijnland.

Wat levert het project op voor de kwaliteit van de Ringdijk en Ringvaart?

Daarnaast is er het 'gewone' beheer en onderhoud programma van de Ringdijk. Hierin kunnen de uitgangspunten algemeen toegepast worden en per situatie eventueel specifiek gemaakt.

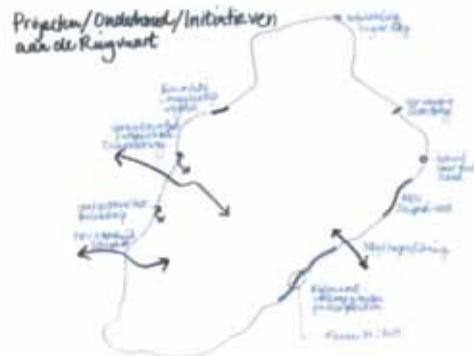
Noodzakelijke acties

- Inventariseren van de projecten (bv. Sloterbrug, N196, OV brug Lisse, Cruquiusdijk);

- Aanhaken bij lopende projecten, uitgangspunten meegeven, uitgangspunten checken, gevraagd en ongevraagd advies over de opgaven en de ontwerpen;
- meedoen in de participatie van de lopende projecten en kansen en kwaliteiten van de Ringdijk en Ringvaart inventariseren, benoemen en meegeven;
- Overleg met omringende gemeentes per project

Gewenste resultaten

- Input leveren, actie vanuit kwaliteit en kansen, kennis ontwikkelen en benutten uit stap 2



Mogelijke producten van stap 1 zijn genoemd onder 'opgaven per thema, organisatie en samenwerking'. Besluitvorming is noodzakelijk over mogelijke aanpassingen organisatie, communicatie naar burgers en bedrijven en regelgeving.

Een eerste advies voor een lopend project is inmiddels in concept gereed, "Bijdrage aan PVE Sloterbrug en parkje de Badhoeve" van 3 februari 2015 en aan de projectleider gestuurd (bijlage 7).

Stap 2 op zoek naar de identiteit en verantwoordelijkheden

A. Inventarisatie en analyse identiteit

Doel van deze inventarisatie en analyse is meer kennis over ontstaan van de Ringdijk en Ringvaart te verkrijgen en te bekijken wat daarvan nog te zien is in het veld. Dit vormt een basis om te gebruiken bij inrichting, recreatie, toerisme, verdere ontwikkeling. Het verhaal van Haarlemmermeer en de bewoners wordt ontwikkeld en versterkt. Enerzijds zal door een werkgroep samen met O&S een toegepast onderzoek gedaan worden naar de cultuur historie en de sociaalgeografische kant van de Ringdijk en Ringvaart. Anderzijds zal O&S een breder verkennend onderzoek doen naar betekenis en identiteit van de Ringvaart en Ringdijk voor Haarlemmermeer. Deze stap 2A wordt gecombineerd met stap 2B.

Noodzakelijke acties

- Archief en bureau onderzoek (opzet door O&S)
- Kwaliteiten en kansen benoemen (ruimtelijk, toerisme en recreatie, cultuur, cultuurhistorie)

B. Participerend onderzoek naar de identiteit

Bewoners langs de Ringdijk kennen als geen ander de geschiedenis, het gebruik en de verhalen. Ook zijn er talloze bedrijven met een lange historie aan de Ringdijk en Ringvaart. Dit beperkt zich overigens niet tot de Haarlemmermeerse kant van de Ringvaart.

Noodzakelijke acties

- Verhalen van de Ringdijk en Ringvaart, samen met bewoners, gebruikers, bedrijven op zoek naar de identiteit, per kern of deelgebied,
- Inspiratie uit voorbeelden van elders door gezamenlijk bezoek, een symposium, lezingenreeks, (bv Westfriese Omringdijk, Dijken van Nederland)
- Kwaliteiten en kansen benoemen samen met bewoners,

- Bevorderen leefbaarheid en gemeenschapszin,

Gewenst resultaat uit stap 2A en 2B

Algemene uitgangspunten voor de Ringdijk en Ringvaart vaststellen.

Specifieke kansen en kwaliteiten benoemen per plek, per dorp en deel van de Ringdijk of Ringvaart.

Vaststellen van de identiteit van de Ringvaart en Ringdijk, wat is de essentie?

Te denken valt aan uitgangspunten voor ruimtelijke kwaliteit en bebouwing, ontwikkelingen, openbare ruimte en verkeer. Enkele onderwerpen:

- Wat is de essentie van de Ringdijk en de Ringvaart, het Ringvaartgevoel;
- Wat gaat er mis bij de Ringdijk en Ringvaart, wat gaat goed?
- Wat zijn de ambities (leefbaarheid, betrokkenheid, cultuur historische betekenis, trots zijn op)
- Wat moet overal gelijk zijn?
- Welke uitgangspunten worden meegegeven aan lopende projecten?
- Waar zit ruimte voor lokale variatie, maatwerk?

Vastleggen in nieuw beleid, terug leggen bij de betrokkenen.

C. verantwoordelijkheden en taken van de overheden

Noodzakelijke acties

- Overleg over verkoop, wie, wat etc.;
- Overleg met PNH over ligplaatsen, recreatie en toerisme;
- Inventarisatie en besluitvorming over aankoop eigendommen Rijnland;
- Verantwoordelijkheden duidelijker afspreken met Rijnland, PNH;

Gewenste resultaten

- Afspraken met Rijnland en PNH over taken, verantwoordelijkheden, samenwerking;
- Helder aanspreekpunt voor burgers;

D. Lopende projecten

Noodzakelijke acties

- Vervolg lopende projecten en eventueel nieuwe;
- Input leveren, vanuit kwaliteit en kansen, kennis verder ontwikkelen en benutten;
- Overleg met omringende gemeentes per project;

Mogelijke producten van stap 2 zijn genoemd onder 'opgaven per thema, identiteit en betekenis en organisatie en verantwoordelijkheden'.

Besluitvorming is noodzakelijk over deze producten.

Stap 3 Kwaliteiten en kansen benutten in functionaliteit, inrichting en samenwerking

A. functionaliteit en inrichting in lopende en nieuwe projecten

Noodzakelijke acties

- Bevorderen leefbaarheid en gemeenschapszin per kern of deelgebied,
- Opstellen richtlijnen voor ontwikkeling,
- Bedenken / uitvoeren Ringvaart evenementen,
- Vervolg lopende projecten en eventueel nieuwe,
- Input leveren, vanuit kwaliteit en kansen, kennis verder ontwikkelen en benutten,
- Overleg met omringende gemeentes per project

B. samenwerking, verantwoordelijkheden en taken van de overheden

Noodzakelijke acties

- Afspraken over betere samenwerking met Rijnland, PNH,
- Heldere communicatie naar bewoners en gebruikers

Prioritering onderwerpen Ringdijk en Ringvaart

Directe aanleiding voor het Plan van Aanpak Ringdijk en Ringvaart is de brief van de zeven dorpsraden met klachten over verrommeling, verkoop van percelen, etc. Deze klachten zijn ingedeeld in de thema's taken en verantwoordelijkheden, identiteit en functionaliteit.

Werkgroep thema taken en verantwoordelijkheden

De werkgroep met het thema taken en verantwoordelijkheden gaat aan de slag met de onderwerpen zoals verkoop kades, onduidelijke taakverdeling, beleid en handhaving in de Ringvaart etc. Zowel Rijnland (vraag is bestuurlijk gesteld) als de provincie (ambtelijk gevraagd) zijn gevraagd mee te doen in deze werkgroep. Dat zal met een aparte trekker vanuit RO opgestart worden in 2015.

Thema functionaliteit: van schouwen naar een actieprogramma

Veel klachten uit de brief van de zeven dorpsraden hebben betrekking op verrommeling en vervuiling. Afgelopen jaren zijn er diverse schouwen gehouden langs de Ringdijk, door H&T, GM en tijdens de collegebezoeken aan de dorpen. Er ligt een zeer uitgebreid verkeersonderzoek over beleving van de Ringdijk uit 2010 (VIA-rapport). Op de participatieavond in december werd de zorg geuit dat we niet opnieuw moeten inventariseren, maar juist deze gegevens moeten gebruiken. Het is zaak om een stap verder te zetten, urgentie te bepalen en prioriteiten te benoemen, tot actie over te gaan. Voorstel is om in het tweede kwartaal van 2015 met de zeven dorpsraden van de brief (Nieuwe Brug/ de Liede, Nieuwe Meer, Oude Meer, Rijsenhout, Vijfhuizen, Weteringbrug en Zwaanshoek) samen met Gebiedsmanagement, Handhaving en Toezicht, Beheer en Onderhoud en RO het overzicht van de schouwen te bespreken, de kansen en kwaliteiten te benoemen, en een actieprogramma te maken met prioriteiten en verantwoordelijken. Niet alles kan tegelijk opgelost worden, niet alles kan door de gemeente gedaan worden en ook is er niet voor alles geld. Sommige zaken kunnen wellicht snel opgepakt kunnen worden, andere zaken zijn wellicht ingrijpender en vragen meer capaciteit, tijd en geld. Dan is de planning van Beheer en Onderhoud van belang². Vanwege de enorme lengte wordt onderhoud aan de Ringdijk stapsgewijs opgepakt. De planning hiervoor is afgestemd met Rijnland. Meer ingrijpend onderhoud dient gelijk op te lopen met deze planning. Ook de capaciteit bij Handhaving en Toezicht is van belang, niet alles kan tegelijk gedaan worden. Van belang is ook te kijken wat bewoners, dorpsraden en ondernemers zelf kunnen doen om de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de Ringdijk te vergroten.

Thema identiteit en betekenis

Ambitie van het college is om de kwaliteiten van de Ringdijk en Ringvaart te benutten. De Ringdijk is de basis van de polder. Afgelopen maanden is aan de hand van een concreet project, de vervanging van de Sloterbrug in Badhoevedorp, een begin gemaakt met onderzoek naar de identiteit van de Ringdijk en Ringvaart. Naast specifieke uitgangspunten voor de situatie bij de Sloterbrug, zijn er meer generieke uitgangspunten die algemeen voor de Ringdijk en Ringvaart gelden. Deze algemene

² Lijst van B&O afgestemd met Rijnland. Onder voorbehoud van beschikbaarheid budget.

2015 Schipholdijk tussen huisnr. 245 en Schipholweg, project wordt uitgevoerd door PNH en RO, Binnen het project HOV Schiphol wordt de weg op de dijk ingericht als fietspad.

2016 Cruquiusdijk tussen N201 en huisnr. 92, werkzaamheden aan rijbaan en trottoirs

2017 Hillegommedijk tussen Lisserweg en huisnr. 97, werkzaamheden aan rijbaan en trottoirs

2017 Lijnderdijk tussen IJweg en Hoofdweg-westzijde alleen werkzaamheden aan trottoirs waar nodig

2017 Akerdijk tussen Hoofdweg-westzijde en huisnr 116, werkzaamheden aan rijbaan en trottoirs

Voor 2018 staan werkzaamheden aan de trottoirs op de rol Aalsmeerderdijk (twee delen)

Voor 2019 staan werkzaamheden aan de trottoirs op de rol voor de Nieuwemeerdijk, Vijfhuizerdijk en Cruquiusdijk.

Voor alle andere dijkvakken zijn nog geen werkzaamheden voorzien.

uitgangspunten (bv houdt de Ringvaart beleefbaar vanaf de Ringdijk) moeten per project vastgesteld en ingebracht worden, maar ook daarnaast door B&W en de raad vastgesteld worden. Dit is het generieke Ringdijk- en Ringvaartbeleid. Het wordt dus werkenderwijs ontwikkeld gelijk op met lopende vraagstukken. In de participatie rond de lopende projecten is het goed om ook expliciet aandacht te besteden aan de generieke uitgangspunten. Wat willen we uiteindelijk met de Ringvaart en Ringdijk bereiken? We beginnen hiermee in 2015.

Eén van de acties die we vanuit Identiteit snel moeten en kunnen oppakken is het voorkomen van bouwwerken in de Ringvaart. In de bestemmingsplannen is het momenteel mogelijk om bouwwerken van maximaal 6 meter hoogte te bouwen op een steiger. Van die mogelijkheid is nu een enkele keer gebruik gemaakt. We willen voorkomen dit voorkomen. Daarom stellen we voor om de bestemmingsplannen met de Ringvaart erin te repareren.

Prioriteiten in 2015

Thema identiteit en betekenis

1. *Start met het opstellen van generieke uitgangspunten voor de identiteit van de Ringdijk en Ringvaart.*
2. *Start met een actieprogramma per kern: Vervolg van de schouwen van de afgelopen jaren in de zeven dorpen*
Nieuwe Brug/ de Liede, Nieuwe Meer, Oude Meer, Rijsenhout, Vijfhuizen, Weteringbrug en Zwaanshoek. Hier gaat het enerzijds om de klachten van de dorpsraden en bewoners, anderzijds om de kansen en kwaliteiten van de Ringdijk en Ringvaart.

Lopende processen

1. *Badhoevedorp vervanging Sloterbrug*
Vanuit identiteit bijdragen ruimtelijk PVE vervanging Sloterbrug. Deze bijdrage is reeds geleverd en als bijlage bijgevoegd.
2. *Schipholdijk, aanleg HOV-baan Schiphol-oost*
Vanuit identiteit bijdragen ruimtelijke inpassing Fokkerweg, N232, vormgeving dijk en fietspad.
3. *Rijsenhout*
Vanuit identiteit bijdragen aan overwegingen voor al of niet afsluiten Aalsmeerderdijk / N196. Vanuit identiteit bijdragen aan Ontwikkelingskader Rijsenhout.
4. *Lisserbroek*
Vanuit identiteit bijdragen aan kruising HOV (type brug, aansluiting op de Ringdijk, gevolgen voor de Ringdijk). In 2017 staat op de rol voor B&O om hier ook aan de rijbaan onderhoud te plegen.
5. *Zwaanshoek: verkeersmaatregelen en kruising Ringdijk/ Duinpolderweg*
Vanuit identiteit bijdragen aan Duinpolderweg en de oversteek bij de Ringvaart (afweging hoge brug, lage brug etc)
Vanuit identiteit bijdragen aan verkeersmaatregelen Bennebroekerweg en mogelijke gevolgen voor de Ringdijk.
6. *Groot onderhoud Cruquiusdijk te Cruquius*
Vanuit identiteit bijdragen aan project groot-onderhoud, gebruik oevers en bermen.
7. *Bestemmingsplan Beinsdorp*
Bij opstellen bestemmingsplan verkeer aantrekkende bedrijven strak bestemmen. Vanuit identiteit bijdragen aan dit bestemmingsplan.

Thema organisatie en samenwerking

1. *Start werkgroep taken en verantwoordelijkheden*
2. *Start paraplu bestemmingsplan Water Ringvaart*
Het is noodzakelijk de gemeentelijke instrumenten voor duurzaam beheer en gebruik van de Ringdijk (weg, bermen, kades) en Ringvaart (ligplaatsen, boten) goed op orde te hebben.

Naast een juiste bestemming, kan het ook nodig zijn de Algemene Plaatselijke Verordening aan te passen, mede als gevolg van de wijzigingen in de keur en legger van Rijnland.

Eind 2015 zal de voortgang van de prioriteiten in 2015 gerapporteerd worden en zal op basis van een evaluatie de prioriteiten voor 2016 worden bepaald.

Prioriteiten in 2016

Doorlopende zaken uit 2015

Uitvoering actieprogramma's uit 2015

Actieprogramma voor zeven andere kernen

Akerdijk en Lijnderdijk Staan op de rol voor groot onderhoud.

Aansturing en organisatie

Bestuurlijk Gemeente Haarlemmermeer

Coördinerend wethouder is wethouder RO, andere betrokken portefeuillehouders zijn wethouder Verkeer en Cultuur, en wethouder Beheer en Onderhoud en Participatie.

Stuurgroep gemeente met directeur RO, verkeer en betrokken clusters, te weten Ruimtelijke Ontwikkeling, Gebiedsmanagement, Beheer en Onderhoud, Handhaving en Toezicht, Maatschappelijk en Economische Ontwikkeling.

Participatie

Werkgroep Participatie identiteit en functionaliteit

Per kern ofwel aansluiten bij lopende participatieprocessen, zoals in Badhoevedorp, Rijsenhout, Zwaanshoek etc.

Daarnaast het actieprogramma, te starten met de zeven kernen van de brief, dus naast de bovengenoemde, overleg met Vijfhuizen, Nieuwe Meer, Oude Meer en Aalsmeerderbrug, Weteringbrug, Nieuwe brug/ de Liede.

Werkgroep Taken en verantwoordelijkheden

Bewoners en belangstellenden. Gemeente Haarlemmermeer, Rijnland en Provincie Noord-Holland.

Financiën

Begroting en dekking

2015 ambtelijke inzet, kosten uit reguliere werkplannen.

2016 uitvoering maatregelen, nader te bepalen in 2015

Werkgroep taken en verantwoordelijkheden, kostenpost: Uren,

Werkgroep Identiteit en functionaliteit, kostenpost: Uren

Lopende projecten, kostenpost: Uren

Kosten 2015

- Ambtelijke uren
- Participatie bijeenkomsten
- Communicatie
- Project ondersteuning (secretarieel, tekencapaciteit, voorzitters)
- Excursie met raad, bewoners, bestuur
- Bijeenkomsten met andere bestuurders

Besluitvorming

Dit plan van aanpak zal worden vastgesteld door B&W en ter bespreking aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Bijlage 1

Brief van de dorpsraden

Aan: het nieuwe College van B&W van Haarlemmermeer

Cc: de gemeenteraad

Betreft: aandacht Ringdijkbeleid

Geacht college,

De verkiezingen liggen achter ons en binnenkort start u met een nieuw college een nieuwe bestuursperiode. Wij willen als (kleine)kernen aan de Ringdijk graag voor een goede start uw aandacht vragen voor het volgende;

Als voorlopers op het Deltaplan bereikbaarheid was er al een Ringdijkbeleid en een Rekenkamer onderzoek over het Ringdijkbeleid. Dit is helaas vrijwel onzichtbaar geworden, in het recent geüpdate Ringdijkbeleid. Graag vragen wij opnieuw aandacht voor de Ringdijk. Dit betreft zowel de Ringvaart, de oever met groenstrook als ook de inrichting van de dijk voor het verkeer. Een paar voorbeelden van de problemen waar de aan de Ringvaart gelegen dorpen tegenaan lopen:

- Gevaarlijke verkeerssituaties: hard rijden en geen eenduidigheid tav chicanes
- Verzakte stoepen en andere verzakkingen als gevolg van zwaar (vracht)verkeer;
- Rommel en (zwerf)vuil in de bermen;
- Verrommeling van percelen aan en achter de Ringdijk gelegen;
- Vervuiling achter de dijk door bedrijven e.d. ten koste van leefbaarheid en natuur;
- Verkoop door Rijnland van de kades langs de dijk.

Het in het verleden beoogde en doorgevoerde uniforme beleid ten aanzien van de inrichting Ringdijk heeft nogal wat onvoorziene problemen en veiligheidsrisico's met zich meegebracht. De noodzakelijk geachte aanpassingen hierop zijn nog altijd niet afgerond. Dit leidt dan ook tot onduidelijke verkeerssituaties. Geplaatste chicanes zijn geheel of gedeeltelijk verwijderd maar de weg geeft deze nog altijd wel aan, met onduidelijkheden tot gevolg, verkeerssnelheden worden niet gehandhaafd, en dat geldt ook voor de 30 km zones.

Het is alweer jaren geleden dat de stoepen op nivo werden gebracht, uitzonderingen daar gelaten.

Langs de Ringdijk zijn veel bedrijven gevestigd. Deze veroorzaken veel overlast in de vorm van (zwerf)vuil en verrommeling langs de dijk. Hoe en door wie kan hier handhavend worden op getreden? Tevens blijkt het bijna onmogelijk een bestemming te wijzigen, zelfs naar een lager niveau, bijvoorbeeld Garage/autobedrijf naar Watersport, hoe kan dit ?

Graag willen wij met u bekijken hoe eerder gemaakte fouten/tekortkomingen kunnen worden rechtgezet. Hierbij lijkt ons het in gesprek gaan met de kernen en lokale ervaringsdeskundigen een goed startpunt. In het verleden heeft het met betrekking tot de inrichting van de Ringdijk steeds ontbroken aan participatie. Dat is jammer en heeft geleid tot oplossingen en situaties waar de bewoners en (fietsende) gebruikers aan de Ringdijk niet gelukkig mee zijn.

Wij vragen u het Ringdijkbeleid weer leven in te blazen door het prioriteit te geven in het collegeprogramma. Samen met de dorpsraden en buurtverenigingen kan maatwerk worden gemaakt van het Ringdijkbeleid. U heeft allen aangegeven dat u Participatie hoog in het vaandel heeft staan. Door gezamenlijke visie op en inspanning voor een goed Ringdijkbeleid kunt u hier uitwerking aan geven. Bovendien biedt deze gezamenlijke aanpak een goede gelegenheid om nader kennis te maken met alle kernen aan de Ringdijk en om de specifieke problematiek van deze dorpskernen in beeld te krijgen.

In afwachting op uw (re)actie verblijven wij

Hoogachtend,

de vertegenwoordigers van de Dorps en wijkraden van;

Nieuwe Brug / de Liede

Buurtvereniging
Anne Ruth Leenman

Nieuwe Meer

VROM Commissie
Buurtvereniging Nieuwemeer
Erik Hoogenboom

Oude Meer

ORA
Kees Jansen

Rijsenhout

dorpsraad Rijsenhout
Ellen Sijbring

Vijfhuizen

dorpsraad
Ton Overgaag

Weteringbrug

Dorpsraad
Erik Verpaalen

Zwaanshoek

Dorpsraad Zwaanshoek
Wim Kuyt

Bijlage 2

Verslag participatie avond 17 december 2014 (los bijgevoegd)

Bijlage 3 Organisatie ambtelijk (niet bijgevoegd)

Bijlage 4

Kwesties Ringdijk en Ringvaart per dorp

Cruquius

- Onderhoud Cruquiusdijk nodig. Schouw oktober 2014 met GM, B&O, Rijnland, RO. Parkeeronderzoek nodig.

Zwaanshoek

- Verkeersoverlast tussen Bennebroekerweg en brug naar Bennebroek.
- 26 september 2014 avond in het dorps huis, verkeersmaatregelen Bennebroekerweg. Daarna is een e-participatietraject opgestart, dat inmiddels is afgerond.

Beinsdorp

- Email bewoner aan de raad over verkeersoverlast vrachtverkeer (zomer 2014);
- Bedrijf Loon op Zand heeft (vestiging o.a. aan de Hillegommerdijk) verplaatsingswens.
- Aan Hillegom zijde bouw plan Ringvaartoever (ca 320 woningen), aanleg steigers in Ringvaart, toename verkeersdruk in Beinsdorp? Vragen van CDA raadsleden;

- Inmiddels is er een brief gestuurd aan het college van Hillegom, dat bouw van passantensteigers prima is als de gemeente Hillegom de handhaving op zich neemt.
- Voorjaar 2015 is er een schouw geweest in Beinsdorp. Alle verkeers- en beheerzaken zijn in beeld. Er wordt binnenkort nog geteld en dan vindt afronding plaats aan de hand van een bestuurlijk gesprek.

Lisserbroek

- HOV Noordwijk – Schiphol, nieuwe brug over de Ringvaart bij Lisserbroek,
- Openingstijden brug?

Buitenkaag

- Parkeren voor medewerkers Van Lent op Kaageiland opgelost door aanleg groot parkeerterrein;
- Dubbeldorp met Kaageiland ivm voorzieningen.

Huigslot

Weteringbrug

- Parkeerplan van dorpsraad, tegen fietsstroken waar je niet op mag parkeren (zomer 2014)

Burgerveen

Rijsenhout

- Verkoop kades zorgt voor onrust;
- Plannen van De Lente, parkeren recreanten op Ringdijk;
- Plannen van Piet Brantjes;
- Afwaardering oude N201 en herinrichting N196;

Aalsmeerderbrug

- 4 maart 2015 is er een informatiemarkt voor bewoners over alle infrastructurele en overige projecten rond de Aalsmeerderbrug, in verband met de vraag over wel of niet aansluiten van de N196 op de Aalsmeerderdijk.

Oude Meer

- HOV Schiphol-oost, aanleg nieuwe infrastructuur komt op/aan/tegen talud van de Ringdijk.

Nieuwe Meer

- Verleggen rotonde door RWS en afslag Ioswal;

Badhoevedorp

Vervanging Sloterbrug bij voormalige plek van de Badhoeve;

Lijnden

Zwanenburg

Nieuwe Brug/ De Liede

- Aanwezigheid Van der Stoel zorgt voor veel vrachtwagens op de dijk.

Vijfhuizen

- Wens Kunstfort Vijfhuizen voor aanlegsteiger rondvaartboten.
- Verplaatsing benzinstation Hendriks van de dijk naar een andere locatie.

Bijlage 5

Kwesties met Rijnland

Verkoop kades

Het algemene beleid van Rijnland is om alles te verkopen wat niet nodig is voor de kerntaken. Het gaat om verkoop, niet recht van opstal. De keur blijft gelden. De breedte van de kades verschilt langs de Ringdijk. De afdeling eigendommen gebruikt luchtfoto's om te kijken waar ze wat kunnen verkopen, dus ze verkopen geen grond waar de gemeente een parkeerplaats op heeft aangelegd. Deze parkeerplaatsen zijn privaatrechtelijk niet altijd goed geregeld met de gemeente (recht van opstal). De verkoop van de kades levert onrust in een aantal dorpen omdat sommige mensen hier een privé parkeerplaats van maken en zo de mogelijkheid voor openbare parkeerplaatsen afneemt. Ook ontstaat er versnippering doordat er veel verschillende eigenaren zijn.

Stand van zaken verkoop kades?

Wat is de stand van zaken van de verkoop van de gronden? Zou aankoop van gronden door gemeente mogelijk zijn? Wat gebeurt er met gronden die niet door huidige (legale) gebruiker worden aangekocht. Binnen de bebouwde kom zijn alle aanwonenden aangeschreven. Buiten de bebouwde kom niet. Hier is ook weinig belangstelling. Het gaat om circa 2100 bewoners.

Verkoop van percelen

Aan de binnenzijde van de dijk heeft Rijnland ook diverse percelen, waar bv schapen op geweid worden. Deze zijn ze ook aan het verkopen, aan de pachters. Dit loopt heel goed, er is veel belangstelling voor.

Toewegen

Er zijn circa 30 opritten de dijk op die ook nog eigendom zijn van Rijnland. Hierover zijn in het verleden (convenant) geen goede afspraken gemaakt. Een voorbeeld is de Molenweg in Aalsmeerderbrug. Rijnland wil deze wegen graag overdragen aan de gemeente, omdat de weg onderlangs openbare weg is en nodig om een aantal woningen te bereiken.

Het maaien van de bermen

Rijnland maait de bermen langs de weg op de Ringdijk, ook volgens afspraak de delen die eigendom zijn van de gemeente. Voor Rijnland is 1 x per jaar voldoende, maar op verzoek van de gemeente gebeurt het 2 x per jaar. Bij sommige bermen is het van belang dat de begroeiing laag blijft vanwege het uitzicht voor het verkeer. Het is dan volgens toezichthouders van de gemeente nodig om 4 maal per jaar te maaien. Het is wenselijk om over de kwestie nadere afspraken worden gemaakt.

De legger

Rijnland heeft begin dit jaar een nieuwe legger gemaakt voor alle regionale keringen in haar gebied. In de legger stond de Ringdijk als waterkering van 11m breed. Dat is nu terug gebracht tot 1,5 meter, omdat dit voldoende is voor de stabiliteit van de waterkering. De kruin van de dijk ligt dan aan de binnenkant van de weg, de weg komt buitendijks te liggen. De Ringdijkweg is geen onderdeel meer van de waterkering. In theorie kan de weg onderwater komen te staan, omdat de kruin eraan hoog genoeg is. Het is niet helemaal duidelijk wat de wijziging precies inhoudt en wat de eventuele gevolgen kunnen zijn voor de gemeente. Het convenant tussen gemeente en Rijnland blijft echter gelden. In het convenant staat dat Rijnland mee betaalt aan de wegoophoging voor zover dit nodig is voor de waterkering.

Steigers

De gemeente wil graag weten hoeveel en waar vergunningen voor steigers zijn aan niet-aanwonenden verleend. Dit is een enorm werk om allemaal uit te zoeken.

Toestemming aanleg plezierjachten voor langere tijd. Waar speelt dat? Contact hierover met gemeente/provincie? Het is voor plezierjachten mogelijk om met toestemming van Rijnland aan de oever (dus niet aan steiger) van de Ringvaart aan te leggen. Dit geldt alleen op plekken waar geen verbod is. Voor het gebruik van de oever moet huur worden betaald. Dat is veel goedkoper dan in jachthaven. Rijnland kan de huur opzeggen maar moet dan wel een goede reden hebben. Belemmering van uitzicht bewoners is geen reden.

De keur

Mogelijkheden voor beplanting op de dijk en langs de oevers.

Bijlage 6 kwesties met de provincie Noord-Holland

Bij PNH directie Beheer en Uitvoering is nieuw ligplaatsenbeleid in voorbereiding. Bij dezelfde directie gaat men over openingstijden bruggen over de Ringvaart, vaarwegbeheer, beheer van provinciale wegen die op de Ringdijk liggen (N232, N231)

PNH gaat over Stelling van Amsterdam. De Ringdijk is deels hoofdverdedigingslijn van de Stelling, de forten Vijfhuizen, De Liede, Aalsmeer en de forterreinen bij Cruquius en Nieuwe Meer liggen aan de Ringdijk. In de Ringvaart liggen twee damsluizen.

PNH heeft toeristisch beleid, recreatiebeleid en landschappelijk beleid, cultuur (historisch) beleid waarin de Ringdijk en Ringvaart een rol spelen.

Bijlage 7 De Sloterbrug: een brug met een verhaal (los bijgevoegd)



Dit memo bevat persoonlijke beleidsopvattingen voor intern beraad en is daarom op grond van artikel 11 lid 1 Wet openbaarheid van bestuur niet openbaar.

Aan Wethouder Elzakalai, collega's
Van ir. Annemarie Lodder
Datum 19 januari 2015
Onderwerp Verslag participatie avond Concept Plan van Aanpak Ringdijk en Ringvaart

Cluster Ruimtelijke Ontwikkeling
Team Gebied West

Inhoud

1. Aanwezigen op de avond
2. Verslag van de discussie tijdens de presentatie
3. Verslag van de ingevulde flappen
4. Verslag van de binnen gekomen reacties tot 16 januari 2015
5. conclusies

1. Aanwezigen op de avond

Aanwezig waren vertegenwoordigers van 12 verschillende dorpsraden, Weteringbrug had wel aangemeld maar kon niet aanwezig zijn vanwege ziekte.

Dorpsraden van Zwanenburg/Halfweg, Nieuwe Meer; ORA; Rijsenhout; Burgerveen; Cruquius; Zwaanshoek; Aalsmeerderbrug; Beinsdorp; Nieuwe Brug de Liede; Badhoevedorp, Vijfhuizen; enkele 'losse' bewoners.

2. Verslag van de discussie tijdens de presentatie

Presentatie:

Vraag: Wat is leidend? Grote geheel of kleine projecten? Bij Sloterbrug moeten keuzes gemaakt worden. Hoe gaat het met de integraliteit? We zijn al jaren bezig met de brug.

Antwoord: Wij gaan kijken vanuit de kansen. Kwestie van praten en elkaar beïnvloeden.

Vraag: wij zijn al jaren bezig met Sloterbrug. Ik heb een droge mond van het praten. Is er toch een stip aan de horizon?

Antwoord: het is een zoektocht. Eerst principes en uitgangspunten bepalen. Ambitie is om binnen 4 jaar af te ronden. Als het kan ook dingen al eerder tot uitvoering brengen. Voor bijv. verplaatsing van bedrijven zijn meerdere partijen nodig. Voor 60 km. dijk moet in kaart gebracht worden wat belangrijk is.

Vraag: Goed om het in bredere zin te bekijken. Wel bang dat dit weer als een drempel gaat werken. Dat gewacht moet worden tot het Plan van Aanpak klaar is om verder te gaan.

Graag kleine dingen eerst. Wordt er budget vrijgemaakt?

Antwoord: de gemeenteraad gaat over het budget. We gaan aan hen voorleggen wat het gaat kosten.

Vraag: Het plan "Parels" aan de westkant van Haarlemmermeer wordt gemist in de presentatie.

Antwoord: plan gaat vooral over uitbreiding van enkele dorpen. Parel worden groter. Gaan we meenemen, samen optrekken.

Dorpsraad Rijsenhout: er zijn al veel plannen gemaakt. Uitvoering moest wachten op Deltaplan Bereikbaarheid. Bang dat we weer moeten wachten. Onze generatie gaat het niet meer meemaken dat er iets gebeurt.

Antwoord: we gaan niet alles opnieuw doen. We gaan gebruik maken van wat er is. Er is nu meer ruimte voor participatie, eerder bewoners betrekken. We hebben 3 werkgroepen voorgesteld maar mensen hebben zelf de keuze.

Vraag: Hebben we keuze? Nu weer van te voren groepen ingedeeld. Ervaring leert dat met z'n allen praten over veiligheid geen zin heeft. Behoeft verschilt. Liever groepsindeling per kern.

Antwoord: er zijn al groepen bezig. Het logisch om aan te sluiten bij wat er al is. De identiteit van de ringdijk moet worden vertaald naar de dorpen. Het is een zoektocht hoe we dit precies gaan doen.

Vraag: Wie zitten in de 2 werkgroepen?

Antwoord: Ambtenaren en burgers.

Vraag: We hebben in periode 2007 – 2010 ook bij elkaar gezeten. Hier is een rapport over verschenen. We hoeven dat toch niet meer over te doen?

Antwoord: We gaan natuurlijk deze rapporten gebruiken (het gaat om de VIA rapporten uit 2010). Als er nieuwe ontwikkelingen zijn moeten we opnieuw nadenken.

Reacties bij afronding:

Op het water en op de weg heerst anarchie.

Niet alle recreatie is gewenst. Wat willen we wel/niet? Bijv. geen massarecreatie/ racende wielrenners.

Waarom eerst alle aandacht naar P21 en nu pas naar ringdijk, het randje van de polder?

Als je de ringdijk afsluit komt recreëren vanzelf.

Veiligheid is prioriteit.

Diversiteit is kwaliteit.

Sommige zaken moet je met buurdorpen oplossen.

Jammer dat met input van bewoners afgelopen jaren niets is gedaan.

Participatie moet wel hoopvol zijn, moet wel resultaat hebben..

Het is daarom belangrijk dat we al snel resultaten kunnen laten zien aan de bewoners. Dit geeft hoop en vertrouwen dat de rest ook komt.

3. Verslag van de ingevulde flappen op 17 december

Verslag per vraag

Onderstaand een letterlijk verslag van de woorden die op de stickers zijn geschreven tijdens de avond. De opmerkingen zijn deels geplakt op de kaarten, of bijgeschreven op de vellen met de vragen.

Zaken die missen, zijn er zaken niet benoemd?

- welke uniformiteit criteria worden gehanteerd op het gebied van verkeersveiligheid, verkeersintensiteit, leefomstandigheden en veiligheid op het water?

- Niet benoemd: Duinpolderweg (inrichting) bijv: onderdoor, overheen e.d., boulevard Zwanenburg, bruggen, onderhoud ringdijk (fiets- en voetpaden e.d.)
- er zijn vele belanghebbenden van de RD/Rv. Deze zijn niet allemaal even invloedrijk en gezaghebbend. Wees eerlijk door prioriteiten te stellen.
- Geen extra woningbouw langs de Ringdijk.
- je kunt mensen niet aanspreken want veel gebruikers van de dijk zijn van buiten de woonkern,
- aandacht voor openbare orde en veiligheid, mentaliteitsverandering pleziervaart t.o.v. de snelheid en het niet handhaven van de waterpolitie.
- Ontsluiting van De Liede niet over de dijk, maak werk van uitplaatsing.
- fietsbrug voor recreatieve verbinding, participatie van gebied tot gebied, zowel voor lokale opgaven en verhalen. Recreatie op de dijk met parkeerplaatsen en verbindingsweg achter de dijk?
- Bedreiging fort de Liede door in- en ombouw van industrie De Liede.
- Historie, Meerhistorie. Ringdijk bij Nieuwe Brug komt voor in boek van Renate Dorrestein 'Dit is mijn lichaam' (Boekenweek geschenk).
- woonboten: wrakken en beleid, erfpachtkwestie, vervuilingsgraad en wie is verantwoordelijk voor de dijk als waterkering en daarmee de veiligheid voor de polderbewoners.
- Boot neerleggen, moet je naar de overkant.
- veiligheid heeft een te lage prioriteit en een onduidelijke, onveilige onbegrijpelijke onwettige RVV onwerkbaar inrichting.
- de duidelijkheid m.b.t beheer en onderhoud van de dijkbermen want wat is van wie?

Wat ging goed en niet goed tot nu toe in de participatie rond de Ringdijk en Ringvaart?

- vervolg Deltaplan onduidelijk, communicatie, wordt geluisterd maar geen resultaat, overzicht in plannen, het is onduidelijk wat er wel of niet is, terugkoppeling van resultaten, zien te weinig resultaat
- goed betrokken worden, helaas zijn in het verleden de plannen voortijdig gestrand.
- veel kennis en positieve inbreng en creativiteit, waar zit de concentratie van opgaven, problematieken en vraagstukken en ga daar aan de slag. Hou verbinding tussen de diverse werkgroepen. Zorg voor een inhoudelijk projectleider die aanspreekbaar is, betrek dorps- en wijkraden, pas op voor behoudzucht en individuele belangen. Je kan niet iedereen tevreden stellen maar weeg belangen af en leg uit waarom je een keuze maakt. Probeer onderliggende knelpunten weg te werken en te begrijpen om overstijgend gemeenschappelijk doel te halen.
- denk aan de toegezonden brief;

Wat vindt u van de aanpakken en de werkgroep?

- dorpsraden zijn de werkgroepen, de onderwerpen zijn n.v.t. op iedere dorpsraad, niet avonden lang praten in grote happening maar snelle communicatie via Pieter, gebruik Internet website Ringdijk te gebruiken door iedereen, e-participatie, ergens beginnen, dus werkgroep die dorpsraad overstijgt.
- over de werkgroep: laat deze bestaan uit onafhankelijke deskundigen, bewonersoverleg, gebruikers, HHR, ondernemersvereniging en verkeersdeskundigen

- werkgroepen prima vooral met verschillende betrokkenen. In later stadium groepen verkleinen naar verdeling van beleving van Ringdijk.
- goed dat er breder naar de Ringdijk en Ringvaart gekeken wordt, als het maar niet vertraagd.
- betrek buurtvereniging, betrek burger (ook bij overleggen tussen overheden), houd je ook aan je groen toezeggingen/compensatie en wie gaat over wat. Verwijzingen naar verschillende overheden, maak hier het liefst 1 loket voor. Zorg ervoor dat er 1 aanspreekpunt (ambtenaar) is die communiceert naar verschillende overheden. Tip Hogeschool Utrecht heeft kenniscentrum gebouwde omgeving.
- toen Participatie 1.0 niks met de inhoud gedaan. Werkgroep moet per kern ism buurkern vanwege unieke situatie, functie, wens en locatie.
- maatwerk!
- Overleg met de bewoners;

Wat vindt u de grootste ergernissen en evt. veranderingen/ oplossingen?

- geen handhaving op het water, verkeer en parkeren/voorzieningen, a sociale racefietsers, snelheid, vrachtverkeer, zwerfvuil, onveilige oversteekplaatsen, slechte trottoirs, particulieren tuintjes in de berm, steigers binnen bebouwde kom toestaan voor niet bewoners, onrechtvaardige grondaankoop HHR en de impact daarvan en te veel bedrijven
- de groei van steigers en het beleid van Rijnland in deze door verkoop aan derden, te weinig oeverbeplanting, de mogelijkheid tot bijvoorbeeld niet kopen, teveel soorten gebruikers van de Ringdijk en de te grote drukte en smeekbeden
- : overlast van recreanten per fiets, motoren en pleziervaart. Fietsen is gevaarlijk bij wegversmallingen motorvoertuigen rijden te hard, meer handhaven op snelheid, onduidelijke rolverdeling van de overheden, je wordt van het kastje naar de muur gestuurd, Rijnland is een log orgaan. Op de Aalsmeerderdijk het vrachtverkeer is na afsluiting terug op de dijk, er wordt geen gebruik gemaakt van de Pudongweg, de bewegwijzering staat niet goed en het landbouwverkeer wordt steeds groter (meer).
- verwaarlozing van bestaande natuurwoud (zie aangegeven locatie op kaart). De toegankelijkheid vanuit jachthaven (buiten de polder) om de Ringvaart te bereiken.
- Belasting van de dijk door zwaar verkeer. Wat heeft de gemeente over om een Ringdijk vrachtwagenluw te maken? Natuurgebied bij De Liede wordt verwaarloosd. Polanenpark/De Liede behoud natuurgebied doorschuiven tussen overheden. Meer verkeer onderlangs en verkeer tijdelijk afzetten. Mbt De Liede de groencompensatie voor industrieontwikkeling vervalt, wel geld voor Park 21. Gevoel is afvoerputje.
- Rijsenhout daar verzakken de parkeerplaatsen langs de dijk en wordt je heen-en weer verwezen van Rijnland naar gemeente. Een andere ergernis is het ontbreken van verlichting op de Geniedijk tussen Rijsenhout en Hoofddorp. Wanneer is het Geniepark klaar en koop de kwekerij van Van der Knaap aan. Het openbaar vervoer (op de dijk heel weinig) wordt minder vanaf Ringdijk. De Zuid tangent is te ver vanaf Rijsenhout. PP bij haltes ZT missen om vanuit de dorpen bij de ZT te komen. Als je niet aan de dijk woont, kun je geen boot neerleggen, moet je naar de overkant.
- Veiligheid en gebrek aan handhaving.
- Veiligheid, verkeer, "recreatief gebruik, handhaving;
- Verkeersveiligheid is het meest belangrijke onderwerp: bij de Sloterbrug en spitsverbod.

Wat vindt u de grootste kwaliteit Ringdijk en Ringvaart en wat moet er bewaard blijven?

- beleving van de dijk als plezierige infrastructuur voor alle verkeersdeelnemers meer dan andere wegen, historische waarde en erfgoed, vergezichten over het water vooral over de meren (zorg voor bescherming hiervan)
- waterkwaliteit is goed om te zwemmen, maximale snelheid 50-60 km/u is veel beter dan delen met 30km/u, probeer het verkeersluwer te maken vooral voor de fietsers en het mooie uitzicht (water).
- Recreatie op het water, kans voor een jachthaven aan de Ringvaart, verlegging van de dijk en zorg voor recreatie voor de 120.000 eigen inwoners, niet direct toeristen. Overleg per deelgebied over de concentratie problematiek bijv Nieuwebrug/ Vijfhuizen en Rijsenhout/Burgerveen. Samenhang tussen dorpsontwikkeling en Ringdijk. Een wandelpad Burgerveen – Rijsenhout, vissteigers, Park 21 doortrekken tot Ringvaart achter hotel A4 groenstroken door 't dorp. Onderliggende last boven krijgen, een gezamenlijk doel/idee ontwikkelen en proberen overstijgend te kijken. Een andere manier van het benutten van de dijk dan autoweg bijvoorbeeld skeeleren, hardlopen skateboarden. Veel activiteiten aan de dijk zoals vissen en fietsen.
- recreatieve functie/waarde, waterkering, waterbeleving, historie in huizenbouw, rust op sommige stukken, landschapsschoonheid, wonen aan het water en identiteit Haarlemmermeer.
- woongenot, het unieke en diversiteit.
- Verfraaien van de openbare ruimte (knotwilg en bankje);
- Ringdijk als recreatief gebruik (Park 21).
- Een kenmerk van de Ringdijk is de diversiteit;
- Profiel van de weg: zonder chicanes en 30 km;
- Een begrijpelijke inrichting, Sloten hoog op de agenda, lopende zaken, prioriteit en geen nieuwbouw maar wel verbouw.

4. Verslag van de binnen gekomen reacties

Samenvatting ingezonden reacties tot 15 januari 2015

Badhoevedorp

- Geen vertraging bij vervanging brug;
- Brug voor alle verkeersdeelnemers;
- Fietsveiligheid belangrijk;

Rijsenhout

- Tip voor deskundige en waardevolle partij om eventueel te betrekken bij de Ringdijkontwikkeling;

Zwanenburg, verslag van overleg met dorpsraad en enkele bewoners

- Veiligheid van fietsers en voetgangers problematisch, met name door zwaar vrachtverkeer;
- Oversteekplaats veiliger maken bij de Bietenbrug;

- Dorpsraad vindt bijna unaniem chicanes onwenselijk;
- Zaken die missen wonen aan de Ringdijk is kwaliteit; te weinig mogelijkheden voor watersporters; parkeren voor Sugar City; sport op de Ringvaart, bv Haarlemmermeerse Roeiclub;
- Evaluatie van maatregelen verkeersveiligheid is op zijn plaats;
- Werkgroepen: geen ellenlange vergaderingen, ipv presentatie in reguliere dorpsraad, website;
- Grootste ergernis verkeersonveiligheid;
- Duo dorpen hebben invloed op Ringdijk;
- Verscheidenheid en fraaie uitzichten Ringdijk bewaren;
- Rondje Ringdijk al bijna niet meer mogelijk;
- Oude wens van dorpsraad: Ringvaartboulevard (verbeterpotentieel leefbaarheid 2008)

Bewoner Vijfhuizen

- Aandacht voor uitvoering en handhaving noodzakelijk, niet blijven steken in beleidsvorming;
- Primaire doelgroep zijn aanwonenden, rest is 'te gast';
- Dorpsraden kunnen geen gronden aankopen van Rijnland;
- Genoemde actualiteiten zijn prima voorzet voor werkgroepen;
- Welke deelnemers en met welke kwaliteiten in de werkgroepen, minimale kwaliteitseisen?
- strakke procesregie gewenst;
- Per werkgroep precieze opdracht, resultaat, hoe lang?
- Financiële paragraaf mist;

Cruquius, reacties van bewoners Cruquiusdijk en Bennebroekerdijk

- De bewoners van beide delen van de Ringvaardijk hebben veel last van zwaar verkeer op de dijk. Vooral de bewoners van de niet-onderheide huizen. Bij sommige huizen is sprake van scheurvorming door het zware verkeer. Aktie van de gemeente: maak de dijk in Cruquius met bebording vrij van zwaar verkeer. Er zijn 2 bedrijven op de Cruquiusdijk waar soms een vrachtwagen komt laden en lossen, die zouden een vergunning moeten krijgen voor de Cruquiusdijk.
- De kleine kernen zouden aangesloten worden op het glasvezel net, de bewoners hopen dat dat snel zal gebeuren. Aktie van de gemeente: laat glasvezel aanleggen in Cruquius.
- Het verstrekken van een steiger vergunning voor je perceel aan "vreemde" moet stoppen, dit geeft alleen ergernis en ruzie. Zeker als dit gebeurt zonder dat de aanwonenden er ook maar iets van weten en er ineens mee geconfronteerd worden. Dit speelt nu weer op drie plaatsen aan de Cruquiusdijk. Aktie van de gemeente: zorg dat Rijnland **én de gemeente** alleen toestemming voor steigerbouw geven aan bewoners van de dijk.

Opmerkingen van de bewoners van de Cruquiusdijk

- Het wegdek van de Cruquiusdijk is slecht en dient vernieuwd te worden. (het wegdek werd meer dan 30 jaar geleden voor het laatst vernieuwd...)
- Er zijn geen fietsstroken en de berm is niet voorzien van bestrating.
- Er zijn zonder enig overleg paaltjes op de stoep geplaatst en die moeten volgens de meerderheid van de bewoners weg.

- Als bewoners langdurig auto's of aanhangwagens volledig op de stoep zetten, handhaaf dan.
- Aktie van de gemeente: vernieuw het wegdek, leg fietsstroken aan, haal die paaltjes weg en bestraat de berm.

Opmerkingen van de bewoners van de Bennebroekerdijk:

- Haal de "varkensruggen" weg die nu op het parkeerplaatsen liggen. (zie foto)
- Plaats fietsenrekken bij de bushalte op de kruising van de Bennebroekerdijk en de N 201 (zie foto)
- Zet meer coniferen neer op de hoek van de N 201 en de Bennebroekerdijk. Het staat mooier en houdt geluid van de weg tegen. (zie foto)
- Zorg ervoor dat fietsers op de kruising gelijk "groenlicht" krijgen, dat is veiliger.
- Maak bij de afslag naar de Oude Kruisweg een oversteekplaats voor fietsers door het trekken van 2 witte lijnen. (zie foto) Aktie van de gemeente: voer de beschreven verzoeken uit.

5. Conclusies

Veel zaken zijn genoemd, die aanvullend in het Plan van Aanpak kunnen worden opgenomen, bv missende projecten.

Op vallende zaken:

- verkeersveiligheid is en blijft een belangrijk aandachtspunt;
- Overlast door zwaar verkeer
- eigendom steigers belangrijk aandachtspunt, alleen voor aanwonenden;
- geen vertraging in lopende projecten door dit nieuwe proces,
- Gebruik resultaten van participatie uit het verleden.
- vele kwaliteiten benoemd (woongenot, diversiteit, recreatie maar geen massarecreatie, verre uitzichten)
- onduidelijkheden in de taken en verantwoordelijkheden tussen overheden, en/of logge overheden;
- aanpak in niet te grote groepen, liefst per dorp of enkele dorpen bij elkaar, niet hele Ringdijk in één (geldt met name voor werkgroep identiteit)

CONCEPT

De Sloterbrug: een brug met een verhaal

Bijdrage aan
PVE voor de Sloterbrug Badhoevedorp en park de Badhoeve

Cultuur historische achtergrond van de locatie, kwaliteiten en kansen bij
ontwikkeling



CONCEPT 14 april 2015

Ruimtelijke Ontwikkeling, Annemarie Lodder
Onderzoek & Statistiek, Michiel Overkamp

Inhoud

0. Aanleiding
1. Sloten en de verdwenen dorpen van Haarlemmermeer
2. Geschiedenis en betekenis Ringdijk en Ringvaart
3. De verbinding tussen Sloten en Badhoevedorp
4. Locatie Sloterbrug
5. Locatie van de Badhoeve
6. Kernwaarden Ringdijk en Ringvaart
7. Wensen en eisen voor PVE voor brug en parkje
8. Architectonische wensen en eisen voor het ontwerp van de brug

Bijlagen voorbeelden brugontwerp en ecologische oevers

0. Aanleiding

De Sloterbrug voldoet niet langer aan de verkeerskundige eisen en wensen van deze tijd. De huidige Sloterbrug geeft een slechte fietsveiligheid en –doorstroming. Ook het openbaar vervoer en de auto's hebben last van een slechte doorstroming.

Doel van project 'Sloterbrug Badhoevedorp' is verbetering van de fietsveiligheid en –doorstroming, verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer (bus) en tegengaan van (groei van) doorgaand autoverkeer.

Resultaat van het project Sloterbrug Badhoevedorp dient te zijn een nieuwe brug met een lange levensduur, een versnelde en veilige fietsdoorstroming, een versnelde en veilige doorstroming voor de bus én een zodanige aansluiting op bestaande infra dat doorgaand auto verkeer niet wordt gestimuleerd.

Eén van de stappen in de projectstrategie is het opstellen Programma van Eisen. Het gaat dan om architectonische en stedenbouwkundige randvoorwaarden alsmede afmetings- en constructieve eisen voor de Sloterbrug. Het voorliggende document is de architectonische en ruimtelijke bijdrage aan het programma van eisen.

De Sloterbrug ligt over de Ringvaart en sluit aan op de Nieuwemeerdijk. Op dit moment wordt een Plan van Aanpak voorbereid voor de Ringdijk en Ringvaart Haarlemmermeer. Dit plan van aanpak komt enerzijds voort uit de zorg van zeven dorpsraden langs de Ringdijk over verkeer op de dijk en de kwaliteit van de openbare ruimte. Anderzijds heeft het college met dit plan van aanpak de ambitie om de kwaliteiten en kansen van dit mooie stuk van Haarlemmermeer beter te benutten.

Hoewel het plan van aanpak nu nog niet is vastgesteld, is dit wel een bijdrage vanuit de doelstellingen voor dit vernieuwde Ringdijkbeleid: het benutten van de kwaliteiten en kansen. In samenwerking met O&S heeft RO gekeken naar de kansen en kwaliteiten op deze plek. Dit heeft geleid tot een aantal uitgangspunten voor de nieuwe Sloterbrug en het parkje de Badhoeve, dat als het ware aan de voet van de Sloterbrug ligt. Voor een optimaal resultaat zou ook de overzijde betrokken moeten worden in de ontwerppoging.

Tevens zijn er uitgangspunten geformuleerd, die ook breder kunnen worden toegepast op de Ringdijk en de Ringvaart. Deze vormen de eerste opmaat naar nieuw beleid voor de Ringdijk en Ringvaart Haarlemmermeer. Die uitgangspunten zullen dus ook gaan gelden voor alle andere projecten die raken aan de Ringdijk en Ringvaart.

1. Sloten en de verdwenen dorpen van Haarlemmermeer

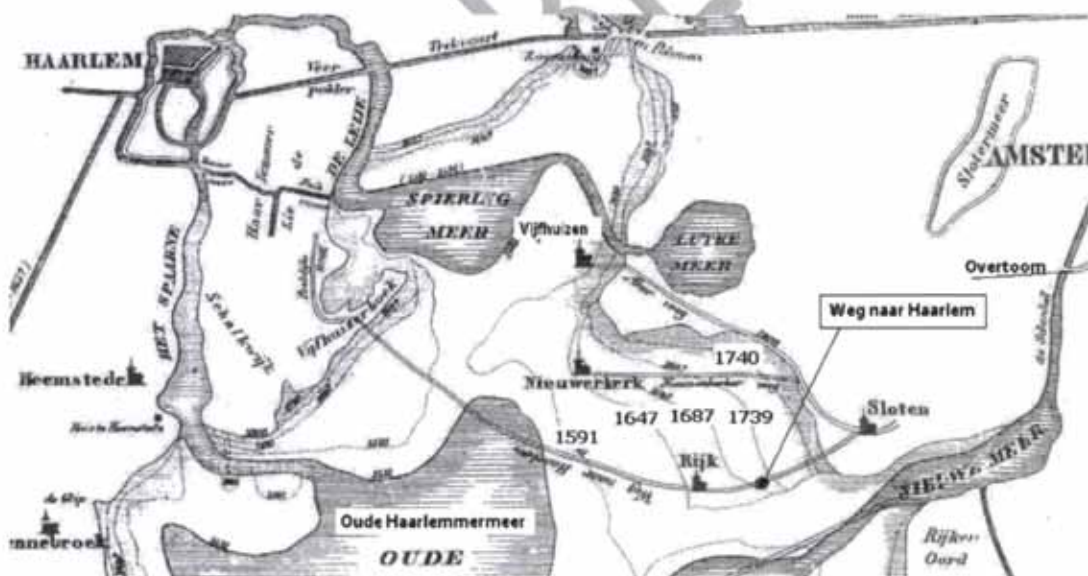
Het dorp Sloten grenst tegenwoordig aan de westkant aan de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Ten westen daarvan ligt de Haarlemmermeerpolder die in 1852 droogviel. Vanaf eind 19e eeuw is Badhoevedorp hier verrezen.

Voor de droogmaking lag hier de Haarlemmermeer, dit meer was ontstaan uit drie kleinere meren die in de Middeleeuwen in het gebied tussen Amsterdam, Haarlem en Leiden lagen. Dit waren de Spieringmeer, de Oude Haarlemmermeer en de Leidsemeer. Deze drie meren waren door smalle stroken veenland van elkaar gescheiden.

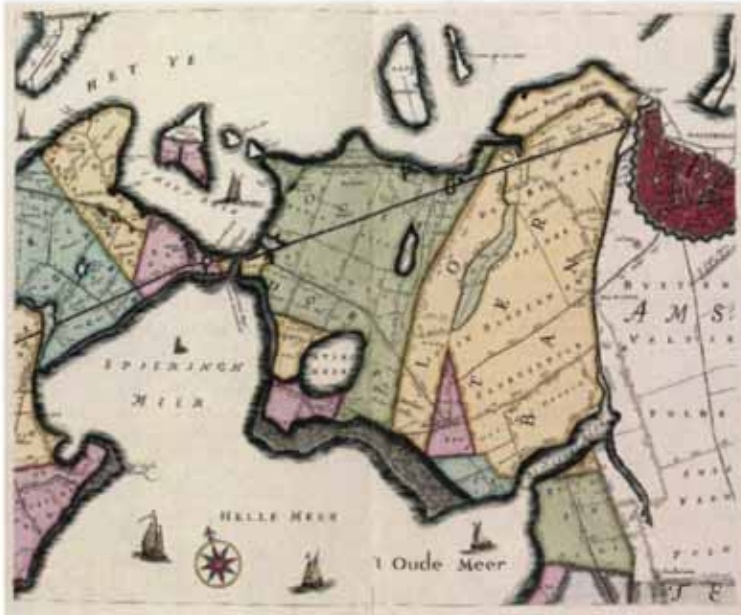
Door de combinatie van turfwinning en golfslag op het meer kalfden de oevers steeds verder af. Zo groeide de Haarlemmermeer van een oppervlakte van circa 9.100 hectare in 1250 naar circa 15.030 hectare in 1650. Daarna werden de maatregelen tegen oeverafslag effectiever, zodat de groei van het meer minder snel ging, doch er ging nog bijna 2.000 hectare land verloren. Kort voor de droogmaking was de oppervlakte in 1840 gegroeid tot 16.850 hectare. Vooral aan de noordoostelijke en zuidoostelijke oevers was het landverlies groot door de overheersende westenwinden. De dorpen aan de oostkant verloren zo een groot deel van hun land. Het grondgebied van Aalsmeer werd ongeveer gehalveerd, maar de dorpskern bleef bestaan. Slechter verging het Nieuwerkerk en Rijk (Rietwijk).

Route

Naast de landroute via de Spaarndammerdijk was er nog een tweede route over land tussen Kennemerland en Amsterdam. Deze liep van Haarlem via Noord- en Zuidschalkwijk, Vijfhuizen en Nieuwerkerk naar Sloten en zo verder via de Slotenweg naar de Overtoom. Van daaruit liep de route verder via de Heiligeweg(se vaart) naar de Kalverstraat. Dit was in de veertiende en vijftiende eeuw een belangrijke pelgrimsroute naar de Kapel ter Heilige Stede, gebouwd op de plek van het Mirakel van Amsterdam uit 1345.



Bij een storm in 1508 gebeurde het onvermijdelijke: de landstroken sloegen weg en de meren smolten samen tot een grote watervlakte. Bij Polanen brak de dijk in 1509 door en pas een jaar later slaagde men er met veel moeite in om de Spaarndammerdijk met een kistdam weer te herstellen, zodat het zoute water van het IJ, dat in verbinding stond met de Zuiderzee het gebied ten zuiden van de Spaarndammerdijk niet verder kon aantasten. De verbinding tussen Vijfhuizen en Nieuwerkerk bleef verbroken, zodat verkeer over land tussen Amsterdam en Haarlem voortaan slechts mogelijk was via de Spaarndammerdijk.



Verdwijning Nieuwerkerk

Nieuwerkerk raakte een groot deel van zijn grondgebied kwijt en ook vele huizen gingen verloren. In de Middeleeuwen was het een bloeiend dorp tussen Haarlem en Sloten met een grote kerk. Omstreeks 1450 was er al veel oeverafslag. In de vijftiende eeuw verdween het oorspronkelijke dorp in de golven. In 1502 waren er nog twee huizen over. De kerk werd in 1467 verplaatst naar het noordoosten. Dit mocht echter niet baten, want in 1690 was het water al zover opgedrongen dat ook deze tweede kerk van Nieuwerkerk moest worden verlaten. De derde locatie van het dorp kwam na 1690 te liggen vlakbij het huidige Lijnden, aan de zuidelijke oever van het Lutkemeer. Het werd toen Nieuwerkerk aan de Drecht genoemd. Toen het Haarlemmermeer uiteindelijk werd drooggelegd waren hiervan nog slechts enkele huizen over.

Vijfhuizen

Tot Nieuwerkerk behoorden ook Raesdorp en Vijfhuizen, gelegen aan de Liede en de daaruit ontstane Spieringmeer. De kerk van Vijfhuizen was al in 1605 verzwolgen. In de 19e eeuw waren alleen de eendenkooi en nog enkele huizen over. Toen de Haarlemmermeer werd ingepolderd waren van beide buurtschappen nog slechts kleine stukken land overgebleven. De eendenkooi bestaat nog steeds en is opgenomen in de Haarlemmermeerpolder. Vlakbij verrees een nieuw dorp Vijfhuizen.

Rijk

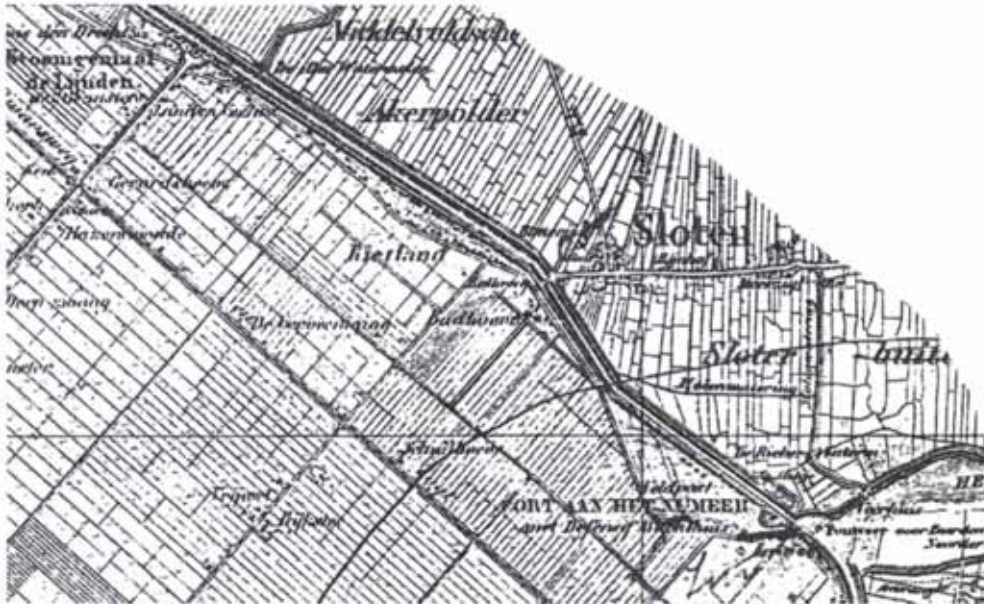
Ook het dorp Rijk (Rietwijk) onderging het zelfde lot, dit dorp verdween omstreeks 1600 in de golven. Rietwijk zou omstreeks de 11e eeuw ontstaan zijn en vormde tot halverwege de 14e eeuw een eenheid met Schalkwijk (ten zuiden van Haarlem). Deze beide dorpsgebieden grensden toen nog aan elkaar en aan het Spaarne. In 1392 werd het slagturven onder Rietwijk en Nieuwerkerk verboden, vanwege het landverlies. Ook halverwege de 15e eeuw werd veel oeverafslag gemeld. De kerk van Rietwijk is omstreeks 1600 verzwolgen. Slechts een beperkt stuk land ten zuiden van het dorp Sloten was het enige wat nog van het vroegere Rijk overbleef. Het land ten zuiden van de Sloterweg werd in 1636 een polder, met een poldermolen, de Riekermolen, die hier stond tot 1956 en sinds 1961 aan de Amstel bij de Kalfjeslaan te bewonderen is. De Riekerpolder is voor de zandwinning voor een deel vergraven tot een deel van de Nieuwe Meer.

(bron: Erik Swierstra, *Werkgroep Historie Sloten-Oud Osdorp, Dorpsraad Sloten-Oud Osdorp, 2008*)

Conclusie

De Sloterweg is in het verleden een belangrijke verbinding geweest tussen Amsterdam en Haarlem, waarbij men verschillende dorpen passeerde, die later door de waterwolf verzwolgen zijn.

2. Geschiedenis en betekenis Ringdijk en Ringvaart



In 1840 werd bij Hillegom begonnen met het graven van de Ringvaart Haarlemmermeer. De vaart werd in het oude land gegraven. Op oude kaarten is dit oude land langs de hele Ringdijk te herkennen. Soms zijn hele stukken ingepolderd, zodat de dijk niet te kronkelig zou worden. Vaak is de strook oud land smaller. Zo ook bij Badhoevedorp. Op de kaart zijn onderaan de dijk de oude, slingerende veldwegen te zien. Deze zijn uiteindelijk terug te vinden in het huidige wegenpatroon van Badhoevedorp.

De brug over de Ringvaart bij Sloten lag in het verlengde van de Sloterweg, de Sloterweg die voordat de Ringvaart er was, 'gewoon' doorliep naar Rijk, Vijfhuizen en Haarlem.

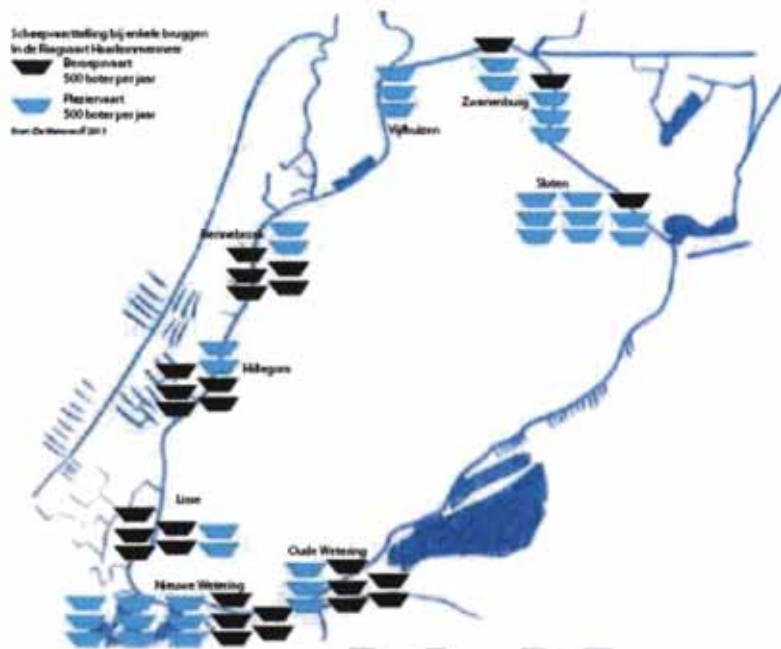
Betekenis van de Ringdijk en Ringvaart

In 1928 werden op de Ringvaart de Olympische roeiwedstrijden gehouden. De roeibaan in het Amsterdamse Bos was er nog niet. De aanleg van het Bosplan met de roeibaan startte pas in 1934. Er kwam veel publiek op af. Met als gevolg dat veel mensen voor het eerst de Ringvaart over staken en het nieuwe land ontdekten. Dit leidde tot een toenemende vraag naar woningen in Badhoevedorp. In 1935 werd het eerste uitbreidingsplan Badhoevedorp opgesteld door Wieger Bruin. Lange tijd was Badhoevedorp de grootste kern van de Haarlemmermeer, tot 1973.

Na de oorlog zijn er een groot aantal woonboten in de Ringvaart gekomen. Dit komt voort uit de woningnood destijds.



De Ringvaart is in nu gebruik door scheepvaart, zowel beroepsvaart als pleziervaart. Bij de brug bij Sloten passeren per jaar zo'n 550 beroepsvaartuigen en 3500 pleziervaartuigen. Bestemmingen van de pleziervaart en rondvaartboten zijn toeristische bezoeken aan de molen van Sloten, het Kuiperijmuseum daarnaast en het restaurant Syriana, het stoomgemaal bij Halfweg. Verder langs de Ringvaart liggen de jachthavens van Halfweg/Zwanenburg. Het sloepvaren neemt toe in de wateren die uitkomen op de Ringvaart, ook wordt gewerkt aan sloepennetwerken.



De Ringdijk vormt een geheel van 60 km rond de Haarlemmermeer polder. Het vormt voor racefietsers een prachtig trainingsrondje. De populariteit is af te lezen aan de blogs op internet over dit onderwerp.

Het Noord-Hollandpad (LAW-pad van Texel naar Huizen) passeert Badhoevedorp langs de noordzijde van de Ringvaart.

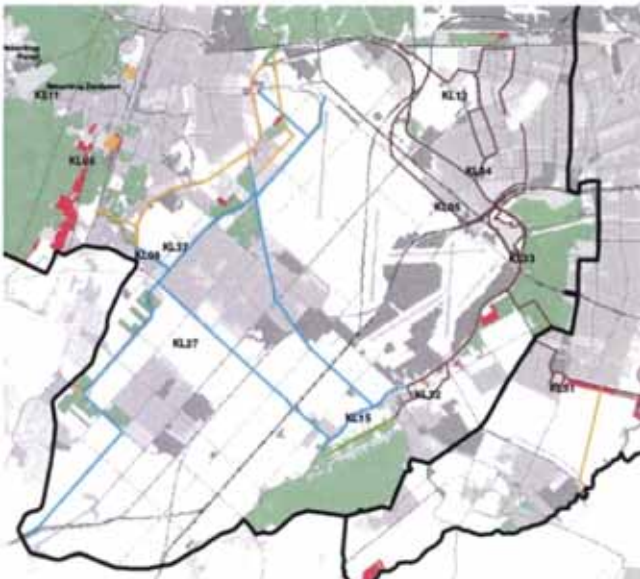


3. Even voor het stoomgemaal bij café de Linden zien we, in 1938, de start van de Ronde van de Haarlemmermeer. Op de foto de B. klasse waarvan de Amsterdamber Vogel de winnaar werd.

Toeristische trekkers

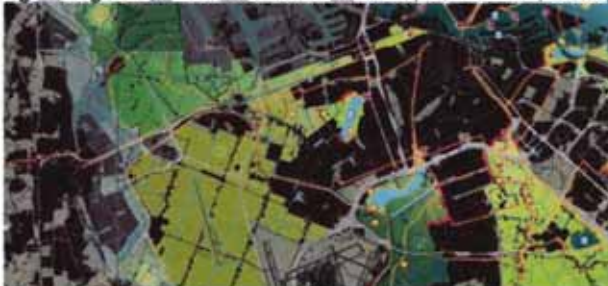


Molen van Sloten gezien vanaf de Ringvaart



KL11	Natuurbrug Zandpoort
KL12	Tuinen van West
KL13	Tussen IJ en Z/ recreatie tussen Beven
KL14	Binnenduinrand Egmond
KL15	Natuurcompensatie N207
KL16	Weidse Polders
KL17	Hergen- en Pettepolder
KL18	Natuurcompensatie Velsen HDV
KL19	Natuurcompensatie fietspad Castricum
KL20	Natura2000 PAS Schoorl
KL21	Natura2000 Schoorl
KL22	Houtrakpolder
KL23	Natura2000 PAS Zuid Kennemerland
KL24	Natura2000 Zuid Kennemerland
KL25	Natura2000 PAS Noordhollands Duin
KL26	Nieuwe Strandwal
KL27	Park 21
KL28	Natuurcompensatie Fietspad Berge
KL30	Groene AS: Bovenlanden
KL31	Groene AS: Wiagelweg
KL32	Groene AS: Groene AS door Raismeer
KL33	Groene AS: Amsterdamse Bos/Ecozone
KL34	Groene AS: Passage Akersluis deelpro
KL35	Wandelnetwerk Noord Kennemerland
KL37	Bosvelden

Agenda groen, Provincie Noord-Holland, 2015-2019, ecologische verbindingen langs de Ringvaart.



Structuurvisie Amsterdam, 2011

Sloterweg behoort tot hoofdnet fiets, SV kaart pagina 254

3. De verbinding tussen Sloten en Badhoevedorp

De Sloterweg was een belangrijke landverbinding tussen Amsterdam en de rest van Holland. Na de drooglegging van het Haarlemmermeer vormde deze weg ook de toegangspoort van de stad naar de polder. Een eeuw lang hief men in Sloten tol voor doorgaand verkeer. In 1923 werd de tolheffing opgeheven.



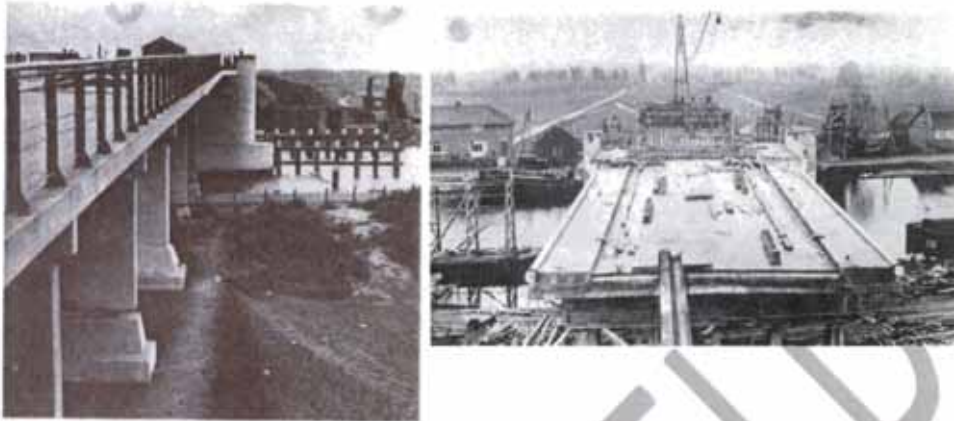
De tol van Sloten in 1913. Rechts café Kerkzicht.
 Het is aardig om eens de tolarieven te lezen uit die tijd:
 Voor elk los paard of muilezel 5 centen
 Voor elk rund of ezel 2 centen
 Voor elk kalf, schaap of varken 1 cent
 Voor elke kudde schapen of varkens
 sterker dan 33 stuks in eens 30 centen
 Voor elke bok, geit of hond gespannen voor
 een rij- of voertuig met 2 wielen 2 centen
 Voor elke bok, geit of hond gespannen voor
 een rij- of voertuig met 4 wielen 3 centen
 Voor elk rij- of voertuig met 2 wielen alsmede
 voor sleden voor elk aangespannen paard,
 muilezel, ezel of rund 8 centen
 Voor elk rij- of voertuig met 4 wielen alsmede
 voor sleden voor elk aangespannen paard,
 muilezel, ezel of rund 10 centen
 Voor elk rijwiel 2 centen
 Voor elk last-automobiel 35 centen
 Voor elke andere automobiel 25 centen
 Voor elk motorrijwiel met zijspan
 of aanhangwagen 15 centen
 Voor elk ander motorrijwiel 10 centen
 Wanneer 2 of meer rij- of voertuigen aan elkaar zijn
 gekoppeld zal bovendien betaald worden voor elk paar
 wielen.
 Hoe kon zo'n tolganger dit alles onthouden?
 Er was bij de Overtoom ook een tol. Men kreeg bij een
 der beide tollen na betaling een bewijs en kon dan tegen
 overgave van dit bewijs vrij door de andere tol.

Lücke C. (1984)- Oude prentkaarten vertellen over Badhoevedorp/Sloten en het verdwenen dorp Rijk, dl 1 & 2

In 1915 is de 'Verkeersvereniging Sloten en omstreken' opgericht. Deze vereniging wilde in eerste plaats de verbinding met Amsterdam verbeteren door de (paard)omnibus te vervangen door een regelmatig en vaker rijdende paardentram. Met subsidies van de gemeenten Sloten en Haarlemmermeer kwam dit in 1918 tot stand. Een belangrijke overweging voor de gemeenteraad om dit steunen was dat door zo'n goedkope verbinding kinderen uit het noordelijk deel van de polder voortgezet onderwijs konden volgen in Amsterdam. Overigens was een paardentram voor Amsterdam op dat moment al ouderwets, maar de gemeente Amsterdam wilde niet met Sloten samenwerken voor een baan van een elektrische tram.

In 1932 werd de buurtvereniging de Badhoeve opgericht. Twee aanleidingen waren hiervoor: moeizame belangenvertegenwoordiging door Verkeersvereniging Sloten in een buurgemeente en woonproblemen in Badhoevedorp. Door de groei van het aantal bewoners in Badhoevedorp ontstond allerlei woonproblematiek. Open riolen begonnen te stinken en de tuinders kregen problemen met het vervuilde water. Er was slechts één straatlantaarn en bij schemer en bij duister kregen winkels geen klanten meer. Ook de kwaliteit van wegen hield niet over voor het opkomende autoverkeer: een grindlaag met in het midden klinkers. Voor de dorpsvereniging voelde de bestrating van de Nieuwe Meerdijk als eerste succes. Een belangrijk argument voor de gemeente was dat de busrit van de passagiers tussen Amsterdam en Schiphol veraangenaamd werd.

De opening van de Haagse brug in 1938 bracht overigens wel verlichting qua verkeersdruk voor het doorgaande verkeer tussen Amsterdam en Den Haag. Deze brug was de eerste overgang over de Ringvaart die niet ter ontsluiting van het omliggende gebied diende.



Lücke C. (1984)- Oude prentkaarten vertellen over Badhoevedorp/Sloten en het verdwenen dorp Rijk, dl 1 & 2

Desalniettemin werd de smalle houten draaibrug uit 1879 een steeds groter probleem door het groeiende verkeersvolume en de bredere voertuigen. Het was echt gevaarlijk als men er zich tegelijk met een bus op bevond. Alleen door zich tegen de railing te drukken konden voetgangers en fietsers een ontmoeting met de bus op de brug overleven. De busmaatschappij was genoodzaakt om kleinere en smallere bussen in te zetten, die geschikt waren voor B-wegen. Als dan ook nog tijdens de suikerbietencampagne modderige wagens met bieten deze omgeving vervuilden kon de irritatie hoog oplopen. De oprit van de Sloterbrug vormde zelf ook een bron van zorgen. Vanaf die oprit was de directe omgeving bebouwd, maar tussen die bebouwing lagen de steeds meer in de knel rakende overgebleven gebouwen van de Badhoeve en het erf daarvan. Veel dorpelingen vonden deze enigszins slordige situatie bij de entree van hun zo zorgvuldige aangelegde dorp een smet die verwijderd diende te worden (Stokvis, 1982). Het duurde echter nog tot begin jaren '60 dat Badhoevedorp een nieuwe brug kreeg.

Een foto van de oude en de huidige Sloterbrug.



Oude houten draaibrug van 1879



Huidige brug van 1962

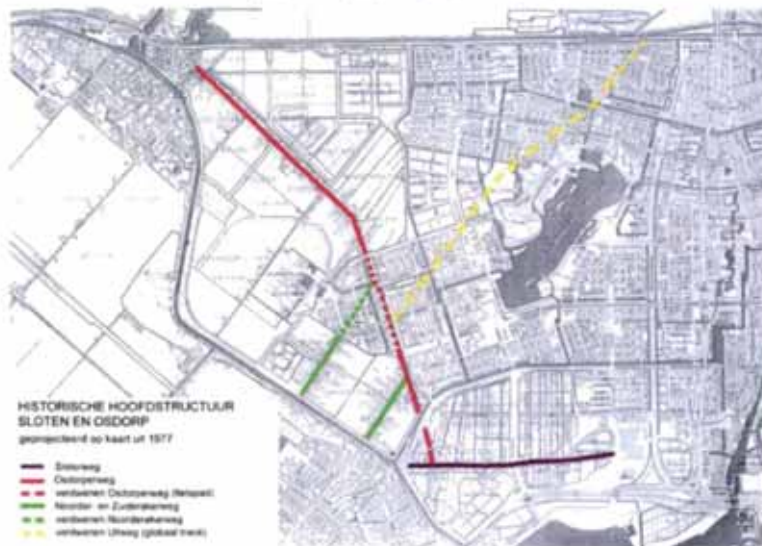
Lücke C. (1984)- Oude prentkaarten vertellen over Badhoevedorp/Sloten en het verdwenen dorp Rijk, dl 1 & 2

4. Locatie Sloterbrug

Allereerst enkele kaarten waarop de locatie van de brug te zien is ten opzichte van het dorp Sloten en de Sloterweg.



Op de Militaire topografische kaart van 1864 zijn de veldwegen te zien die onderlangs de Ringdijk liepen. Tracé hiervan liep door of langs de plek van de Badhoeve. In Badhoevedorp zijn restanten nog terug te vinden in het tracé van de Badhoevelaan, Jan van Gentsstraat. Dit geldt ook voor de Meidoornlaan en de Koekoekslaan (Nieuwe Meer)



Uit Cultuurhistorische verkenning dorpskern Sloten, Gemeente Amsterdam 2007



Tekening naar kaart Badhoevedorp uit 1953
 Duidelijk is te zien dat de Sloterweg ongeveer rechtdoor liep naar de Ringvaart. De brug landt aan dicht bij de Amersfoordtlaan. De oorspronkelijke veldweg is nog helemaal aanwezig.



Tekening naar luchtfoto uit Google, januari 2015.
 De Sloterbrug ligt in de huidige situatie meer naar het zuidoosten, waardoor de kruising met de Amersfoordtlaan een bajonet wordt.

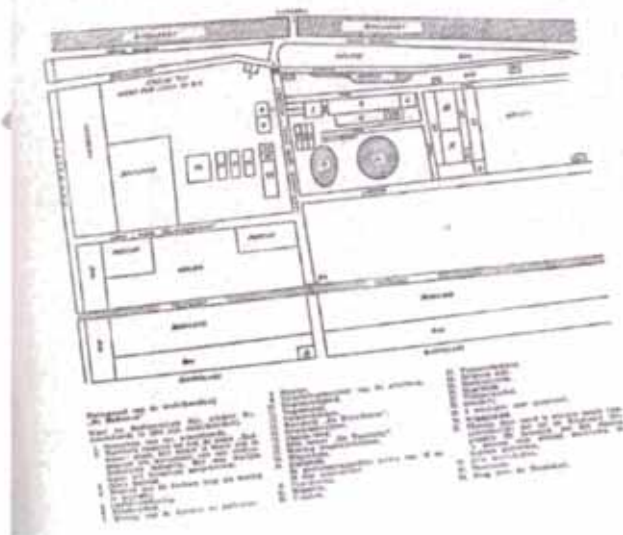
5. Locatie van de Badhoeve

Mr. J.P. Amersfoordt kocht op 19 mei 1854 ruim 206 hectaren in Haarlemmermeer. Hij was één van de 32 personen met meer dan 100 hectare in de nieuwe droogmakerij. Het woonhuis van Amersfoordt is gebouwd als buitenhuis. Ook de inrichting zag er zo uit. Onderstaand een tweetal prenten. De naam Badhoeve koos Amersfoordt, omdat de plek van de boerderij voor de drooglegging een oude zandplaat was. Deze was ontstaan uit het zand dat regelmatig aangevoerd werd om de Akerdijk te versterken. Deze plek vormde een 'badplaats' voor mensen uit de omgeving.

In Nederland was het gewoon als grootgrondbezitter om de grond die je in eigendom had te verpachten over een groot aantal boerderijen. Amersfoordt koos echter voor het Engelse systeem waarbij grootgrondbezitters de activiteiten van de boerderij bestuurden vanuit een landhuis. Het voordeel daarvan is dat het lonend was om over te gaan op mechanisering en specialisatie. Amersfoordt had veel gespecialiseerde beroepsbeoefenaren in dienst: tuinman, timmerman, kaasboer, schilder, bakker, machinist, smid, schaapsherder, ploeger en boekhouder. Deze beroepsbeoefenaren werkten vanuit verschillende opzichters en magazijnmeestergebouwen. Deze gebouwen waren verbonden met smalspoor (lorries).



Boven: Het woonhuis met enkele bedrijfsgebouwen.
Onder: Plattegrond waarop is aangegeven hoe de gebouwen ten opzichte van elkaar stonden.



Amersfoordt vond arbeiders in een door hem genoemde 'armenkolonie' naast zijn bezittingen (op oude of nieuwe land: waarschijnlijk veen- en landarbeiders). Zo'n 40 van hen waren regelmatig werkzaam op de Badhoeve. De Badhoeve werd een soort sluis waardoor nieuwe inzichten en opvattingen de polder inkwamen. Het bedrijf als geheel maakte verlies. Deels komt dit door de dure experimenten met onder meer de stoomploeg. Zover deze experimenten succesvol waren, werden ze vervolgens elders in de polder toegepast.

Amersfoordt had geen kinderen en in 1885 waren er geen gegadigden om het bedrijf in z'n geheel voort te zetten. De grond werd gekocht door de broers F.A. en P.H. Smithuysen. Op de oostelijke helft werden twee boerderijen gebouwd. De Badhoeve en de Schuilhoeve werden verpacht. In de loop der tijd werden bijgebouwen afgebroken. En bosranden die Amersfoordt had aangelegd gerooid. Ook de meeste plantsoenen en lanen werden omgeploegd. Het aanzicht leek weer meer op de rest van de polder. De invloed van de stad wisten de broers tijdelijk terug te dringen. Na de dood van de broers in 1909 werd het gebied in zes delen verkocht. Zo kocht Vink 30 ha met de Badhoeve. In 1918 verkocht hij dit weer aan de Amsterdamse Rijtuigmaatschappij. Zo kwam het gebied weer onder invloed van een stedelijke eigenaar. En ook nabij het voormalige Badhoeveterrein nam de stedelijke invloed toe door de grondaankoop van het ministerie van oorlog voor een militaire luchthaven in 1916. Deze stedelijke invloed groeide nog verder toen de Schuilhoeve met landerijen in 1932 in handen kwam van de nationale grondexploitatie maatschappij (voor onder meer woningen). Zij wisten de burgemeester te overtuigen dat zij woonhuizen mochten bouwen.

De oorspronkelijke boerderij de Badhoeve werd in 1990/1991 na vele jaren van verval gesloopt.

Bron: Stokvis R (1982), In de Polder nabij de stad.



De in de jaren '90 gesloopte Badhoeve met het oorspronkelijke melkhuysje.

Bron: Rijksdienst voor cultureel erfgoed

6. Kernwaarden Ringdijk en Ringvaart

De eerste bouwstenen voor beleid voor de Ringdijk en Ringvaart

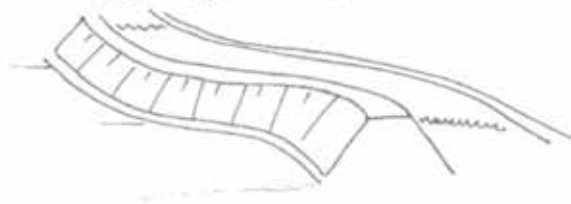
Generieke uitgangspunten

Dit is een eerste aanzet voor uitgangspunten voor het ontwikkelen van kwaliteit en het benutten van kansen langs de Ringdijk en Ringvaart. Het is een eerste set uitgangspunten geformuleerd aan de hand van de opgave vervanging Sloterbrug. Andere opgaven kunnen aanleiding zijn om andere kernwaarden te formuleren. In het onderstaande is bijvoorbeeld geen aandacht besteed aan de rol van bebouwing langs de dijk, begroeiing en beplanting, uitzichtpunten, het verloop van de Ringdijk en de kwaliteiten en kansen die dat oplevert.

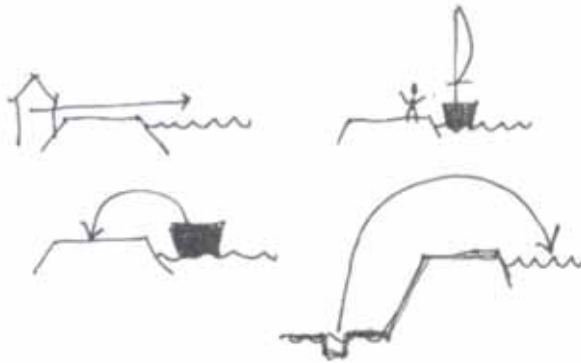
1. De Ringdijk met drie sterke gemalen zijn de kooi die de waterwolf in bedwang heeft gekregen. Op de Ringvaart, aan de buitenzijde van de polder eindigden de wegen die ooit een verbinding vormden naar landerijen en dorpen die ten prooi vielen aan de waterwolf. De namen van deze dorpen vinden we terug in de namen van nieuwe dorpen, wegen en waterlopen van de polder. Aan de binnenzijde van de polder liggen stukken land en veldwegen van het omliggende gebied, welke gespaard bleven. Samen vormt dit de herinnering aan de tijd van vóór de inpoldering.



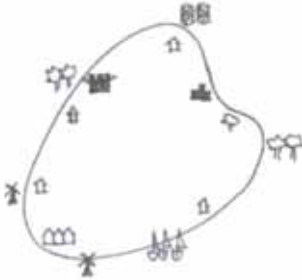
2. De Ringdijk is een dijk en die houdt de polder droog: het hoogteverschil tussen dijk en polder drukt dit uit. Zonder dijk geen polder. Dit hoogteverschil dient zoveel mogelijk beleefbaar te zijn. Op de plek waar het Badhoevepark ligt is dit goed mogelijk. Ook de kan Burgemeester Amersfoortlaan hier nadrukkelijk 'de diepte' ingaan. Ook de voetsloot hoort bij de Ringdijk, deze dient behouden te blijven of zo mogelijk terug te komen.



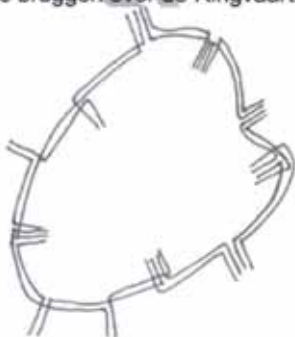
3. Ringdijk en Ringvaart horen bij elkaar. Van oudsher is er een uitwisseling in gebruik en activiteiten kenmerkend voor het duo dijk en vaart. Varen en aanleggen, wonen aan het water, vissen en vis verkopen, overslag en bedrijvigheid, water inlaten en water uitlaten. Deze uitwisseling willen we weer stimuleren door ruimte te geven aan activiteiten vanaf de Ringdijk naar de Ringvaart. Dit vraagt per situatie een specifieke uitwerking. In het geval van een (nieuwe) brug kan in het ontwerp ruimte worden gemaakt om de oever te gebruiken en van het water te genieten.



4. De Ringdijk en Ringvaart kennen veel bijzondere plekken. Op de lengte van 60 km vindt men een enorme diversiteit aan plekken en sferen. De meer stedelijke functies en sferen in het noorden, de landelijke en oud/Hollandse sferen in het zuiden. In het noorden kwam in 1852 de Badhoeve bij de brug vanuit Sloten en werd vernoemd naar de plek waar men ging baden in de Ringvaart. De eindeloos doorlopende dijk en vaart verbinden deze werelden. De continuïteit van de Ringdijk en Ringvaart is dus van belang. Aangezien beplanting op de regionale waterkering nog nauwelijks is toegestaan, is het belangrijk de groene kwaliteiten van direct aangrenzende plekken, waar het wel is toegestaan, zoveel mogelijk te benutten en versterken.



5. De Ringdijk is een lokale weg die op veel plekken een regionale functie heeft. Dit komt, onder andere, door een aantal eigenschappen van de Ringdijk zelf. Hij is heel lang en loopt 'eindeloos' door. Hij is heel herkenbaar, door de Ringvaart altijd aan zijn zijde ligt, raak je nooit gedesoriënteerd. Over de Ringvaart zijn op regelmatige afstand belangrijke aansluitingen. Gevolg is te veel regionaal verkeer op een weg die daar niet voor ingericht kan worden. Om dit te voorkomen is één van de maatregelen de bajonetten zoveel mogelijk te vermijden. Dus zoveel mogelijk haakse kruisingen en aansluitingen bij de bruggen over de Ringvaart.



6. De Ringvaart is onderdeel van het regionale vaarwegsysteem. Dit is een kans. Dit maakt de Ringdijk en de direct daaraan grenzende polder aantrekkelijk voor bepaalde functies, bedrijvigheid, aanvoer per schip en overslag, recreatie en toerisme. Het effect van deze functies op de Ringdijk dient goed afgewogen te worden. Bij vervanging van oude bruggen of de bouw van nieuwe bruggen verdient het aanbeveling de minimale hoogte zodanig te maken dat sloepjes kunnen passeren zonder dat de brug open moet. Dit verkort wachttijden bij bruggen, ook voor andere schepen. Wachtplekken voor boten die alleen door kunnen varen als de brug open is, zijn ook van belang.

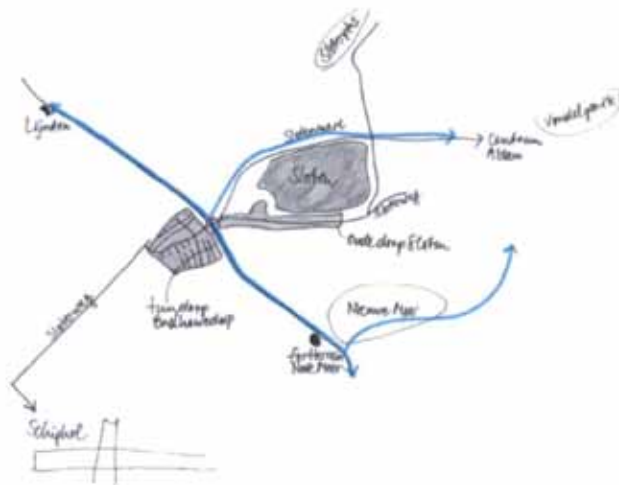


7. De Ringvaart is onderdeel van het ecologisch systeem van de Hollandse veenweidegebieden en waterplassen. De Ringvaart is een belangrijke schakel in het Nationaal Natuur Netwerk. Hoewel de ruimte aan de zijde van de Ringdijk beperkt is, is het de moeite waard te zoeken naar ruimte voor natuur. Dit verhoogt de beleving van Ringdijk en Ringvaart.

Specifieke uitgangspunten, kansen en kwaliteiten van deze plek

Een brug is meer dan een stuk beton over een vaart waar je zo snel en makkelijk mogelijk het water over steekt. Uit het voorgaand blijkt dat in de loop van de tijd deze plek een bijzondere betekenis heeft gehad. Eerst liep de Sloterweg van hier verder naar de dorpen Rijk en Vijfhuizen en Haarlem. Na de inpoldering werd het de plek waar nieuwe ideeën en de stedelijke invloed vanuit Amsterdam de Haarlemmermeerpolder inkwamen. Tegenwoordig steekt men bijna ongemerkt deze oude grens over, de Ringvaart lijkt een ondergeschikt onderdeel van het stedelijk netwerk in de regio. Niets is echter minder waar. Er ligt op deze plek nog steeds een grens, de gemeentegrens. Samenwerking over twee zijden is niet vanzelfsprekend. Toch is het noodzakelijk om de opgave van de vervanging van een brug als een geheel op te vatten met, minimaal, de beide oevers en beter nog de toe leidende wegen, de relatie met en de ligging aan het water van de functies in de directe omgeving.

De Sloterbrug ligt op een kruising van twee belangrijke lijnen. Enerzijds de lijn Amsterdam – Sloterweg en historisch dorp Sloten – tuindorp Badhoevedorp – Schiphol. Anderzijds de lijn van de Ringdijk en Ringvaart. Bewegend langs deze beide lijnen ervaart men een opeenvolging van bijzondere plekken.

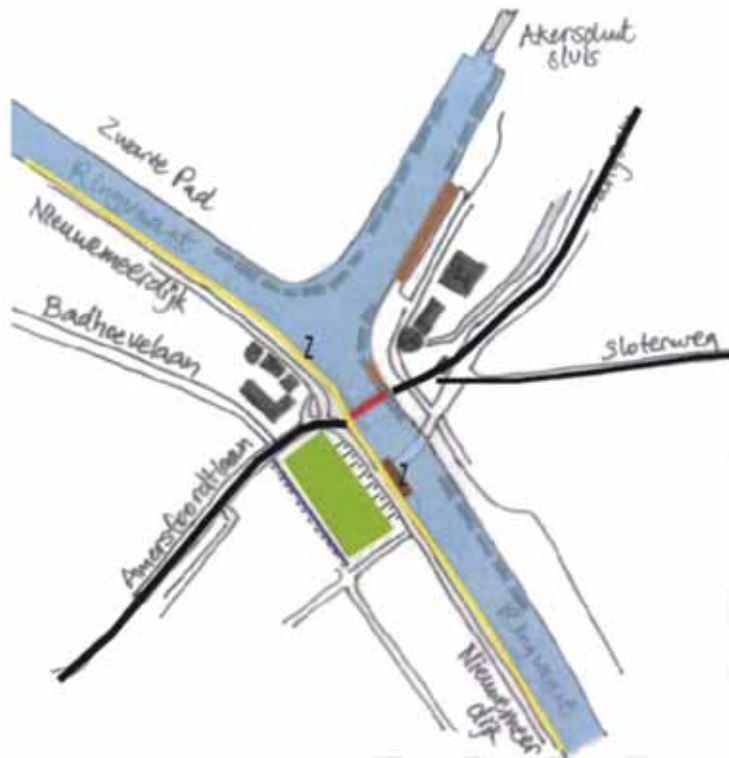


Verschillende functies in de directe omgeving van de brug vragen een betere relatie met de Ringvaart. Aan de Amsterdamse zijde is dit de molen van Sloten, deze heeft een functie in het uitslaan van water, maar ligt verstopt achter woonboten en oeverbegroeiing. Aan de Haarlemmermeerse zijde belemmert druk verkeer recreatief gebruik van de Nieuwemeerdijk. Door veranderingen in de dienstregeling van de bussen, is er een mogelijkheid bus 145 een andere route te geven, niet meer over de Nieuwemeerdijk maar te laten rijden door de burgemeester Amersfoortlaan. Door de kruising met de brug zo compact mogelijk te maken en zo min mogelijk een bajonet op de dijk te laten zijn, ontstaat meer ruimte en rust op de dijk. Het parkje de Badhoeve kan een inrichting krijgen die recht doet aan de bijzondere historie van de plek.

De locatie van het bruggenhoofd is sterk bepalend voor de omvang van het kruispunt en daardoor de afwikkeling van het verkeer. Hoe dichterbij de brug bij de doorgaande route, Burgemeester Amersfoortlaan, komt, hoe korter de route en hoe sneller het verkeer op het kruispunt kan worden afgewikkeld.

Door het bruggenhoofd zoveel mogelijk naar het westen te schuiven, naar de oorspronkelijke verloop van de Sloterweg, ontstaat ook de mogelijkheid de directe omgeving van de molen en de oevers van de Ringvaart te benutten voor een ontwikkeling die recht doet aan de cultuurhistorie, recreatie en toerisme. De omgeving van de molen, met het museum en het restaurant is nu al een toeristische attractie, maar kan een veel mooiere plek worden.

7. Wensen en eisen voor PVE



Eisen en wensen bij nieuwe inrichting Sloterbrug en omgeving

Generieke uitgangspunten voor de Ringdijk en Ringvaart:

- Continuïteit Ringdijk versterken, middelen; verloop wegen en paden, haakse aansluiting van de brug en van de Amersfoordtlaan, continue rand moeras en waterplanten langs de oever;
- Zicht op de Ringvaart behouden en versterken, dit geldt zowel voor de oevers als de brug.
- talud van de Ringdijk laten zien, overgang van het 'oude land' naar de nieuwe polder. Hoewel dit ter plekke waarschijnlijk breder was, aangezien langs grote delen van de polder stukken en stukjes oud land werden meegenomen;
- aanleg van een passantensteiger voor toerisme en recreatie om de cultuurhistorische waarden te kunnen bezoeken en bezichtigen. Dit kan zowel aan de zijde van Amsterdam als Haarlemmermeer op de vrijgevallen locatie van de huidige brug.
- Aanleg van een passantensteiger als entree vanaf het water voor Badhoevedorp. Dit kan gaan gelden voor elke kern aan de Ringvaart, de bereikbaarheid vanaf het water vergroten. Het kan ook gelden voor de bijzondere plekken en attracties langs de Ringvaart, zoals hier het Badhoevepark, het begin van Badhoevedorp.
- Maak een zwemplek langs de Ringvaart (Z in de tekening), zo mogelijk door een strandje te maken of vanaf een steiger. Belangrijk is een veilige plek te kiezen (wegverkeer, vaarverkeer).

Specifieke uitgangspunten situatie op en rond de Sloterbrug:

- Leg het bruggenhoofd in het verlengde van de Sloterweg, zo wordt de kruising op de Ringdijk zo kort mogelijk.
- Plek om aan het water te zitten
- Zo mogelijk bij verandering van busroutes lijn 145 niet meer over de Ringdijk laten rijden.
- Inrichting aan de Amsterdamse zijde meenemen: goede inpassing (ruimtelijk/functioneel) van brug in omgeving (gebied rondom molen).

Eisen en wensen bij de inrichting van het park de Badhoeve

Onderstaande eisen zullen meegegeven worden bij de ontwerpogave voor het Badhoevepark.

Hoewel er na de bouw van de Badhoeve veel andere dingen gebeurd zijn, afbraak, verkoop etc, vormt toch de boerderij van de Badhoeve het begin van Badhoevedorp. Ook de naamgeving BAD hoeve heeft een historie, de plek waar mensen gingen baden in de Ringvaart. Dit kunnen we opnieuw eer aan doen, zeker nu het water schoon genoeg is en we de recreatieve kant van de Ringvaart weer willen benadrukken. Echter wel op een veilige plek.

- Op de locatie van de oude Badhoeve dit laten terugkomen in bestrating, verloop van de muren?
- Tegenover de brug lag de fruitboomgaard, een mooi gegeven voor inrichting van het parkje. De geschiedenis kan deels herleven bij de nieuwe inrichting.
- Ook liep er de oude veldweg, van vóór de inpoldering. Deze weg is ook nog terug te vinden in de wegen en verkaveling van Badhoevedorp. Terug laten komen als wandelpad.
- Behoud van de monumentale boom in het huidige parkje.

Eisen voor herinrichting oevers (plek van de oude brug)

- Plek aanhelen
- Woonboot verleggen
- Steiger molen aan de Amsterdamse kant



Schets Sloterbrug



Natuur vriendelijke oever N201 (Nautilus Eco civiel)



Natuur vriendelijk oevers Kaageiland (Nautilus Eco civiel)



Voorbeeld van een steiger met zwemmogelijkheid
(Ringvaart ter hoogte van Rijsenhout)

8. Architectonische wensen en eisen voor de brug

Algemeen

De bruggen over de Ringvaart kennen geen samenhang in het brugontwerp. Er is qua functie en verschijning een grote diversiteit aan bruggen te zien langs over de Ringvaart. Wel zijn er veel ophaalbruggen.

Eisen aan het ontwerp voor de brug

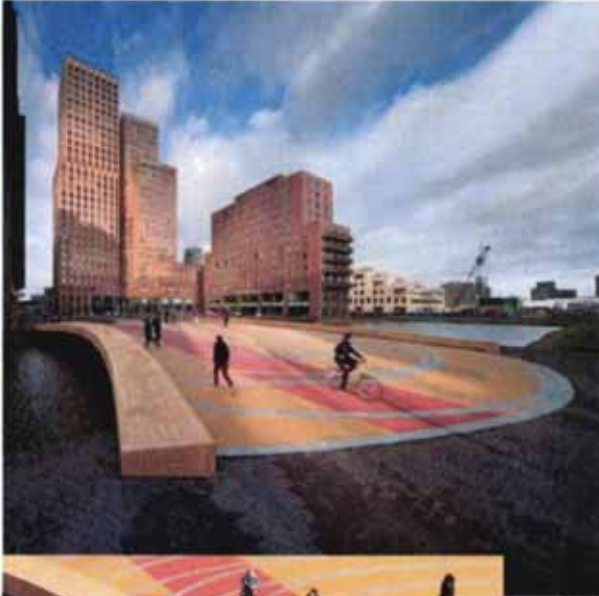
- De brug hoeft niet iconisch te zijn;
- Het brugontwerp dient wel te getuigen van zorgvuldige architectuur,
- Duurzaam in onderhoud en verschijning;
- Zorgvuldig en duurzaam in detaillering en materiaalgebruik;
- Er dient een integraal dag- en nachtbeeld te zijn;
- Verlichting dient integraal meegenomen te worden in het ontwerp van de brug;
- Het ontwerp van de brug is (mede) geïnspireerd op de historische en situationele context;
- Geen massieve brug, maar open en transparant (bv de leuning).
- Zitplek bij de brug

Eisen aan het ontwerpproces

- De brug dient onder architectuur te worden ontworpen;
- Het Programma van Eisen 'Sloterbrug Badhoevedorp en park de Badhoeve' wordt in zijn geheel meegegeven bij de opdrachtverstrekking;
- Vanuit de Gemeente Haarlemmermeer zijn bij de selectie van de architect betrokken: de Stadsarchitect, het Q-team Badhoevedorp, de opstellers van dit PVE;
- Keuze voor een ontwerp is kwaliteit gestuurd.
- Participatie is een belangrijk onderdeel van het proces.

BIJLAGE

Ter inspiratie: VOORBEELDEN BRUGONTWERP



Lex van Deldenbrug in Amsterdam, een brug als een plein, veel ruimte voor fietsers en voetgangers.
Ontwerp Dok-architecten.



Een fietsbrug in Voorhuizen met een podium aan het water, ontwerp Van Drost en Van Veen architecten.



Brug met ruimte voor ontmoeting, Heemsteedse Dreef



Amstelbrug in Heemstede over de Leidsevaart, tegenover het eerste pompstation van de waterleidingbedrijf Amsterdam. De brug werd ooit gebouwd voor de werknemers van het bedrijf. De brug kreeg transparante brugleuningen, voor meer zicht en veiligheid en meer ruimte voor de weggebruikers. In het onderzoek naar de historie van de brug kwam de kunstenaar diverse 'vreemde' woorden tegen die met processen rond de waterwinning en de drinkwaterbereiding te maken hebben, in heden en verleden. In de leuningen werden daarom als tekst woorden opgenomen die verwijzen naar gebouwen, processen, apparaten, gereedschappen en de distributie en consumptie van drinkwater.

(Bron: website gemeente Heemstede, Nieuwsbericht van 25 november 2003, Barbara Kletter, Amsterdam)



— Amstelbrug over de Leidsevaart, ontworpen door Barbara Kletter, 2003

Vernieuwde brug in Stadskanaal met gedicht van Ede Staal dat te lezen is als de brug openstaat.



Wat maakt het oet.

*Waar ik geboren bin, waar ik de mensen ken,
Dat is mien Grunneger laand, doar aan de woaterkaant,
Waar ie de woorden heuren, dij joen gedachten kleuren,
De ziel van elk verhoal,
Joen aigen toal.*

vertaling:

Wat maakt het uit.

*Waar ik geboren ben, waar ik de mensen ken / Dat is mijn Groningerland, daar aan de waterkant/
Waar je de woorden hoort, die je gedachten kleuren / De ziel van elk verhaal / Je eigen taal.*



De nieuwe Meerbrug (zuidelijke Haarlemmermeer) met aan de zuidzijde van de brug een terras aan het water (links op de foto)

BIJLAGE VOORBEELD ECO OEVER

Heemstede- Natuurvriendelijke oevers Ringvaart

In opdracht van de gemeente Heemstede heeft Nautilus een aantal Aqua-Flora® matten aangebracht. De Aqua-Flora® matten, 255m², afm. 5x1 m., zijn vervaardigd uit 100% kokosvezels en worden samengesteld uit een gevlochten onder- en bovenmat met maasopeningen van ca. 17-25 mm. Deze matten worden vastgezet met houten verankeringsringen. Alle matten zijn voorgegroeid met een plantschema onform wens van de klant. De planten worden minimaal

één volledige groeiperiode in de Aqua-Flora® kokosfilermatten in onze kwekerij voorgegroeid. Tevens heeft Nautilus 75 stuks losse *Butomus umbellatus* (zwanebloem) planten met de voorgegroide Aqua-Flora® matten meegeleverd en die zijn ter plaatse in de Aqua-Flora® matten in de oevers bijeplant.



Mei 2008, de Aqua-Flora® matten zijn zijuit aangebracht.



Mei 2009, ingezoomd op de Aqua-Flora® mat, de eerste begroeiing is zichtbaar



Juli 2009, de Aqua-Flora® matten staan in bloei en de verschillende soorten zijn goed te onderscheiden