

Beeldkwaliteitsplan van de N23 Westfrisiaweg

N23 westfrisiaweg



Voorwoord

Sinds enige tijd staat de beleving van snelwegpanorama's in de publieke belangstelling. Er is in de dagbladen veel over gepubliceerd en staat nu op de agenda van het Rijk. Noord-Holland mag bogen op de meest mooie panorama's van Nederland. Een ieder, die veel door de provincie rijdt, zal dat herkennen.

De provincie is verantwoordelijk voor het provinciale wegenstelsel, een ouder wegenstelsel, dat in de 19e en begin 20e eeuw is aangelegd. Die aanleg betekende toen al een inbreuk op het landschap. Of daar toen veel publieke discussie over was, is mij niet bekend. Maar ik kan mij voorstellen dat het wel zo was. Inmiddels moeten deze wegen opgewaarderd worden. De groeiende mobiliteitsvraag is daar debet aan. De N23, waarvan de Westfriisiaweg tussen Heerhugowaard en Enkhuizen het Noord-Hollandse deel vormt, is daar een voorbeeld van, net zoals de N201, die Hoofddorp en Schiphol verbindt met de Utrechtse regio. Voor de provincie en de aanliggende gemeenten betekent dit dat er, naast de verkeerstechnische opgave, een opgave ligt om deze wegwitbreidingen ruimtelijk in te passen.

Het is verheugend dat er bij de N23 voor is gekozen om het beeldkwaliteitplan - een instrument dat door de provincie verplicht is gesteld - een serieuze plaats in dit proces te geven. De kaders die hier ontwikkeld worden voor de ruimtelijke inpassing van de wegwitbreiding kunnen dienen als voorbeeld voor 'do's and dont's' in een dergelijk proces. De invalshoek van de beleving vanaf de weg naast de beleving van de weg vanuit de omgeving, is goed geformuleerd.

Wat nog ontbreekt, is aandacht voor de wijze waarop plannen straks op ruimtelijke kwaliteit worden getoetst. Het beeldkwaliteitplan richt zich op de hele Westfriisiaweg en spreekt zich uit voor dezelfde beeldtaal over het hele traject. Dat vraagt om dezelfde continuïteit in de toetsing van de kwaliteit van de plannen over het hele traject, bijvoorbeeld door een kwaliteitsteam of een supervisor.

Dit beeldkwaliteitplan bevestigt het belang dat de provincie heeft bij het ontwerp en de ruimtelijke inpassing van de infrastructuur. Er liggen nog mooie en complexe opgaven in het verschiet, waaronder de doortrekking van de A8 naar de A9. Het voorliggende beeldkwaliteitsplan is een mooie stap naar een werkwijze om ook die ingewikkelde opgaven goed te formuleren en tot een goed einde brengen.

Miranda Reitsma
Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit

Inhoudsopgave

Voorwoord	3		
Deel 1 - Inleiding	7	Deel 4 - Ontwerpprincipes	55
1.1 De beeldkwaliteit van de N23 Westfriisaweg	9	4.1 Inleiding	57
1.1.1 Ontwikkeling van de N23 Westfriisaweg	9	4.1.1 Ontwerppogaven voor de beeldkwaliteit	57
1.1.2 Beeldkwaliteitsplan	10	4.2 Wegelementen	59
1.1.3 Kaders voor de planvorming	10	4.2.1 Algemeen	59
1.1.4 Proces	11	4.2.2 Kunstwerken	60
1.1.5 Leeswijzer	11	4.2.3 Wegbermen	70
		4.2.4 Weggerelateerde ruimten	71
Deel 2 - Analyse	13	4.2.5 Rotondes	72
2.1 De N23 Westfriisaweg en zijn omgeving	15	4.2.6 Bermsloten	74
2.1.1 Plan- en studiegebied	15	4.2.7 Voorzieningen	75
2.1.2 Beleving	16	4.3 Landschappelijke inpassing	81
2.2 Wat is de N23 Westfriisaweg?	19	4.3.1 Ontwerp per deelgebied	81
2.2.1 Regionaal (West-Friesland)	19	4.3.2 De Zandhorst en De Vork	83
2.2.2 Bovenregionaal (van A tot Z)	20	4.3.3 Stadsrand Heerhugowaard	85
2.2.3 Opgave	21	4.3.4 Koggenland	87
2.3 Wat is het West-Friese landschap?	23	4.3.5 A7	89
2.3.1 Identiteit	23	4.3.6 Hoorn	91
2.3.2 Ontstaan	23	4.3.7 Polder Het Grootslag en westrand Hoogkarspel	93
2.3.3 Karakteristieken	26	4.3.8 Stede Broec	95
2.3.4 Ruimtelijke opbouw	30		
2.3.5 Ruimtelijke ontwikkelingen	34		
		Literatuurlijst	97
Deel 3 - Visie	41	Colofon	99
3.1 Vijf uitgangspunten voor de beeldkwaliteit	43		
I Beleving doorgaande route	45		
II Behouden en/of versterken van het West-Friese landschap	47		
III Terughoudende verschijningsvorm	49		
IV Het contrast tussen stad en land	51		
V Duurzaamheid	53		

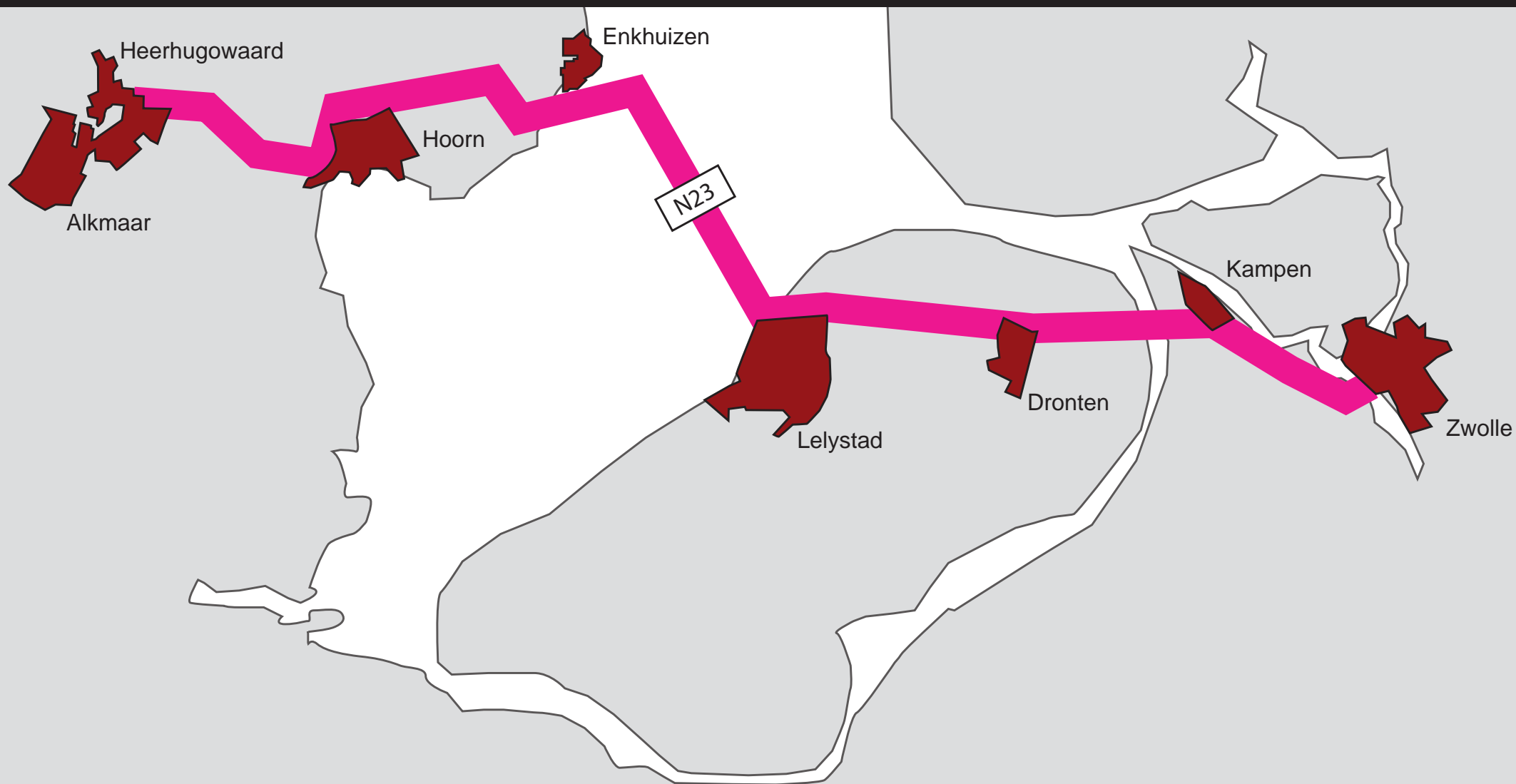


Deel 1 - Inleiding

N23  westfrisiaweg



De N23 van Alkmaar tot Zwolle



1.1 Beeldkwaliteit

1.1.1 Ontwikkeling van de N23 Westfriaweg

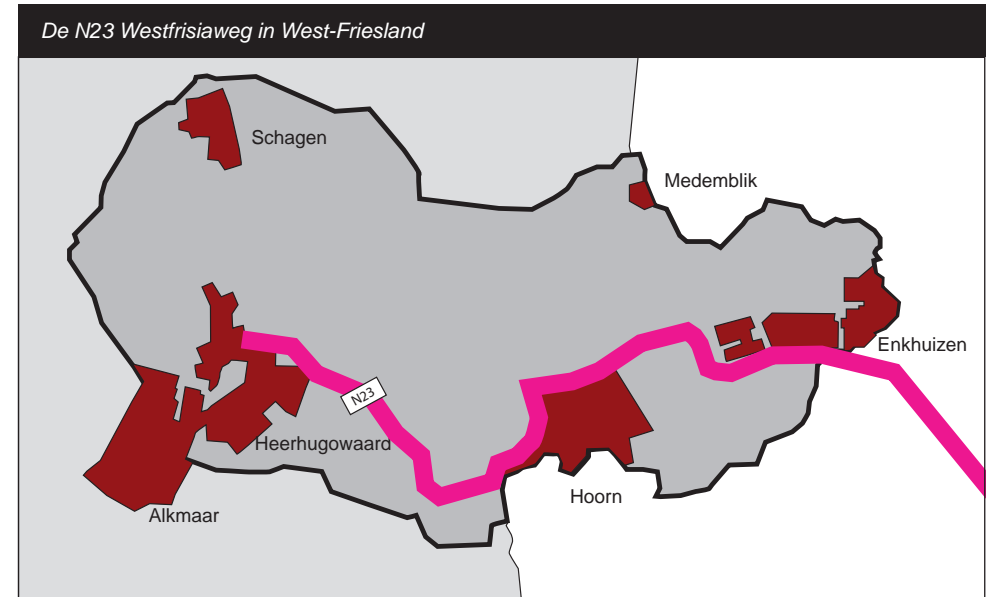
De N23 wordt ontwikkeld als snelle verbinding tussen Alkmaar en Zwolle. De ontwikkeling van de weg draagt bij aan het oplossen van de verkeersproblemen en ondersteunt de economische groei in de gehele regio.

De N23 Westfriaweg is het Noord-Hollandse deel van deze weg en heeft grote betekenis voor de regio West-Friesland. Een verbetering van de infrastructuur tussen de verschillende woonkernen in de regio is een oplossing voor het dichtslibbende wegennet van de snelgroeïende gemeenten. Uitgangspunt voor de ontwikkeling van de N23 Westfriaweg is om zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande wegenstructuur, zodat natuur, landschap, archeologie en milieu zo min mogelijk worden belast.

Drie provincies zijn verantwoordelijk voor de uitwerking en aanleg van de N23, te weten Noord-Holland, Flevoland en Overijssel. De verschillende delen van de N23 worden onafhankelijk van elkaar ontwikkeld. Voor het Noord-Hollandse deel is het projectbureau N23 Westfriaweg opgericht, dat onder andere zorg draagt voor de projectvoorbereiding en de projectcommunicatie. De N23 Westfriaweg heeft een herkenbare PR met een eigen naam en logo. Daarnaast is er de ambitie om de gehele N23 als één route te profileren met als thema 'van A tot Z (van Alkmaar tot Zwolle)'.

Er wordt tijdens de planvorming gekeken naar de gevolgen voor landschap, ecologie, recreatie, archeologie en water en de gevolgen voor lucht en geluid ten opzichte van de woningen. Dit komt voort uit wettelijke verplichtingen en vanuit de regionale ambitie om een duurzame weg te ontwikkelen met respect voor natuur en milieu.

Het proces van de landschappelijke inpassing, dat bedoeld is om de kwaliteit van het landschap te waarborgen, bestaat uit twee delen. Het eerste deel is het beeldkwaliteitsplan, waarin de kaders worden aangegeven voor de inrichting en vormgeving van de weg en het aangrenzende landschap. Wanneer het beeldkwaliteitsplan is vastgesteld en het ontwerp van het tracé definitief is, wordt begonnen met het tweede deel: het landschapsplan. Dit is een gedetailleerd ontwerp van de inrichting van de weg en de aangrenzende ruimten, zoals de bermen, de knooppunten, de restruimten en de sloten.



10 1.1.2 Beeldkwaliteitsplan

Het opstellen van een beeldkwaliteitsplan is verplicht vanuit het *Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord* (streekplan) van de Provincie Noord-Holland. Met het beeldkwaliteitsplan heeft de provincie een instrument om de kwaliteit van het landschap binnen de gemeentelijke planvorming te toetsen. De provincie beoordeelt een beeldkwaliteitsplan aan de hand van de volgende vijf elementen:

- aandacht voor de *ontwikkelingsgeschiedenis*;
- aansluiting bij de *ordeningsprincipes van het landschap*;
- aansluiting bij de *bebouwingskarakteristiek* (architectuur, stedenbouw, openbare ruimte);
- inpassing van het plangebied in de *wijdere omgeving*;
- aandacht voor de *bestaande kwaliteiten* van het gebied en voor maatregelen om negatieve effecten op deze kwaliteiten op te heffen.

Daarnaast toetst de provincie het beeldkwaliteitsplan aan het bestaande provinciale beleid zoals beschreven in het *'Beleidskader landschap en cultuurhistorie Noord-Holland'*. Het beeldkwaliteitsplan vormt tenslotte de wettelijk verplichte input voor het *'Inpassingsplan'* (Provinciaal bestemmingsplan). Ook deze doorvertaling zal door de provincie worden getoetst.

In het beeldkwaliteitsplan van de N23 Westfriaweg wordt aan de hand van een onderbouwde visie het gewenste beeld voor de weg in het plangebied beschreven. De cultuurhistorische en landschappelijke waarden spelen een belangrijke rol bij de visievorming over de gewenste beeldkwaliteit. Deze beeldkwaliteit is leidraad voor de vormgeving van de weg en voor de landschappelijke inpassing van de N23 Westfriaweg in zijn omgeving. Met de omgeving van de weg wordt hier de ruimte bedoeld die wordt beleefd binnen het zicht vanaf de weg (de open ruimte die begrensd wordt door de aanwezige bebouwing, wegbepanting, boerenerven en dijken).

Het beeldkwaliteitsplan gaat uit van het Voorlopig Ontwerp (VO) van de N23 Westfriaweg. De keuzes voor het tracé uit het VO zijn onder meer geformuleerd op basis van het resultaat van het milieueffectrapport (MER). In het MER uit 2007 is gezocht naar een tracé waarbij de negatieve gevolgen van de weg op het landschap en de omgeving tot een minimum zijn beperkt. Het belangrijkste uitgangspunt voor de keuze van het traject, is het zoveel mogelijk gebruiken van de bestaande wegenstructuur om natuur en milieu niet onnodig te belasten.

1.1.3 Kaders voor de planvorming

Naast het provinciale beleid vanuit het *'Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord'*, de eisen voor het beeldkwaliteitsplan en het *'Beleidskader landschap en cultuurhistorie Noord-Holland'*, houdt het beeldkwaliteitsplan rekening met bestaand regionaal en gemeentelijk beleid. Dit zijn bijvoorbeeld het *'Landschapsplan West-Friesland'* en zijn deelvormingen, het *'Landschapsplan A7'* en de relevante structuurschetsen, beeldkwaliteitsplannen en welstandsnota's van de verschillende gemeenten. Een uitgebreid overzicht van de geraadpleegde beleidsdocumenten is te vinden in de literatuurlijst (pagina 93).

Duurzaamheid staat hoog op de agenda van de provincie Noord-Holland. De ontwikkeling van de N23 Westfriaweg zal hierop aansluiten. Er loopt nog een onderzoek naar alle duurzame maatregelen die tijdens de realisatie van de weg kunnen worden toegepast. Het beeldkwaliteitsplan doet uitspraken over de toepassing van de principes van duurzaam bouwen die aansluiten op de gewenste beeldkwaliteit.

1.1.4 Proces

De opwaardering van de N23 Westfriisaweg wordt aangestuurd door de Stuurgroep N23 Westfriisaweg, bestaande uit afgevaardigden van de provincie, de gemeenten, het hoogheemraadschap en het regionale bedrijfsleven. Het dagelijks management van het proces is in handen van het projectbureau N23 Westfriisaweg, dat in het uitvoeren van diverse onderzoeken wordt ondersteund door verschillende adviesbureaus.

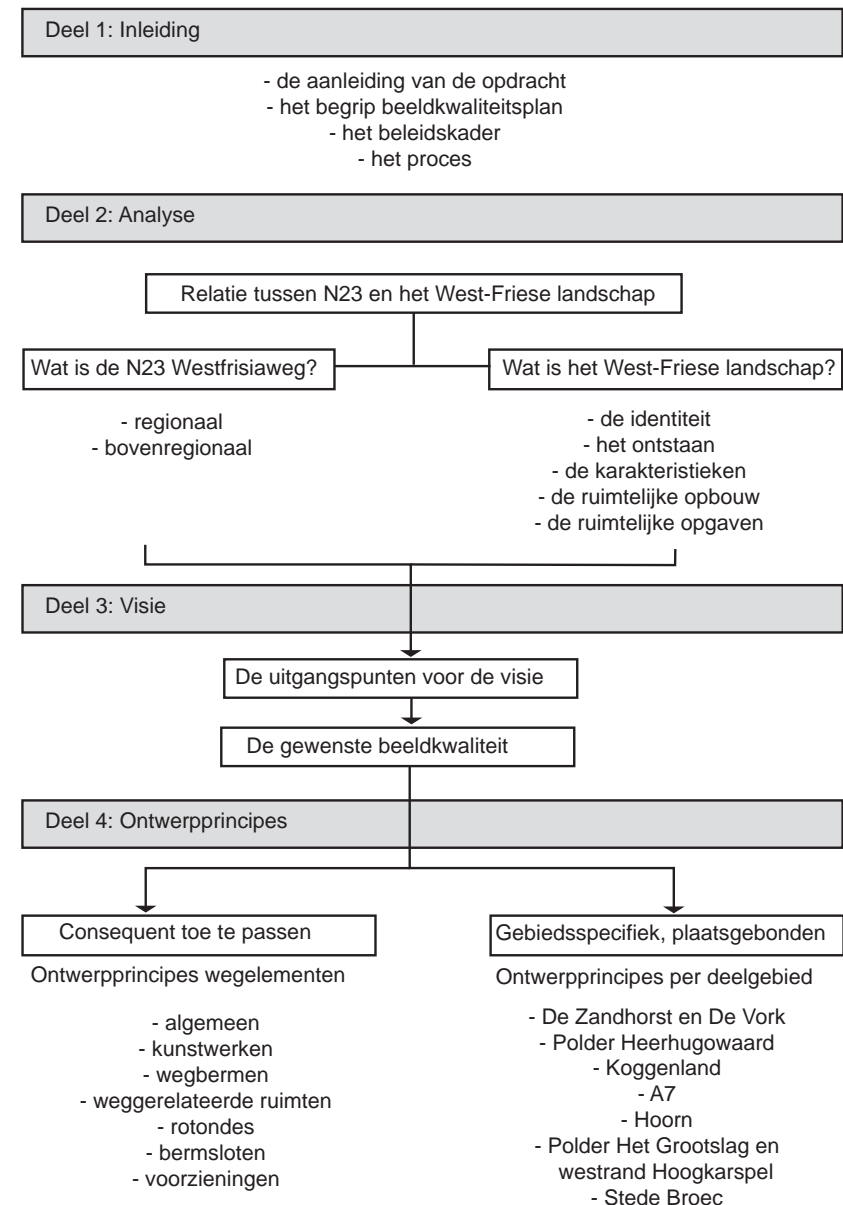
Het beeldkwaliteitsplan is opgesteld door Grontmij, onder leiding van het projectteam dat bestaat uit medewerkers van het projectbureau N23 Westfriisaweg en de provincie Noord-Holland. Na het opstellen van het eerste concept heeft er afstemming met de betrokken gemeenten plaatsgevonden. Na het goedkeuren van het beeldkwaliteitsplan door de Ambtelijke Kerngroep en de Stuurgroep moet het beeldkwaliteitsplan door de provincie worden goedgekeurd.

Het eerste concept van het beeldkwaliteitsplan is ook gepresenteerd aan de diverse klankbordgroepen. In deze bijeenkomsten is betrokkenen (omwoners, agrariërs en het bedrijfsleven) gevraagd mee te denken over de vraagstukken in het ontwerp van het tracé. Aan de hand van de opmerkingen uit de klankbordgroepen zijn de keuzes voor het ontwerp van het tracé nog eens tegen het licht gehouden.

Na het vaststellen van het beeldkwaliteitsplan en het definitieve ontwerp van het tracé wordt begonnen met het opstellen van het landschapsplan, de gedetailleerde uitwerking van de inrichting van de weg.

1.1.5 Leeswijzer

Het overzicht hiernaast geeft de opbouw van het beeldkwaliteitsplan weer:



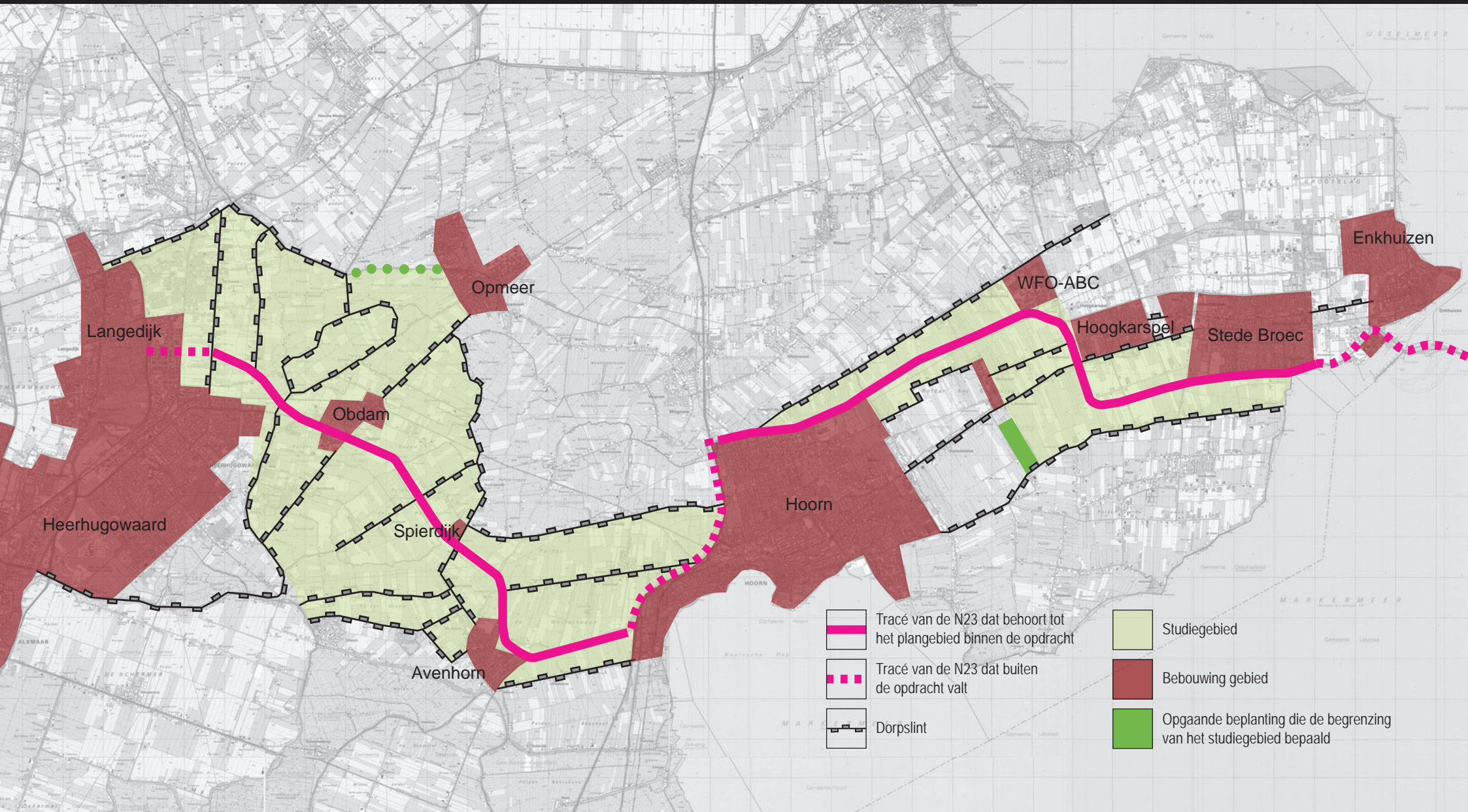


Deel 2 - Analyse

N23 westfrisiaweg



Overzicht van de reikwijdte van het plan- en studiegebied N23 Westfrisiaweg



2.1 De N23 Westfrisiaweg en zijn omgeving

2.1.1 Plan- en studiegebied

Plangebied

De opdracht voor de inrichting van de N23 Westfrisiaweg heeft in eerste instantie alleen betrekking op het plangebied van de weg. Dit is de daadwerkelijke ruimte die nodig is om de weg aan te leggen. Deze ruimte wordt bepaald door het dwarsprofiel van de weg tussen de buitenste bermsloten aan beide zijden van de weg. Ook de ruimte die nodig is voor afslagen, knooppunten en kunstwerken behoort tot het plangebied. Het tracé dat in het kader van deze opdracht tot het plangebied behoort, is exclusief het deel dat door de gemeente Heerhugowaard wordt ontwikkeld en loopt vanaf de rotonde op het bedrijventerrein De Vork in Heerhugowaard tot aan kruising met de Florasingel in Stede Broec.

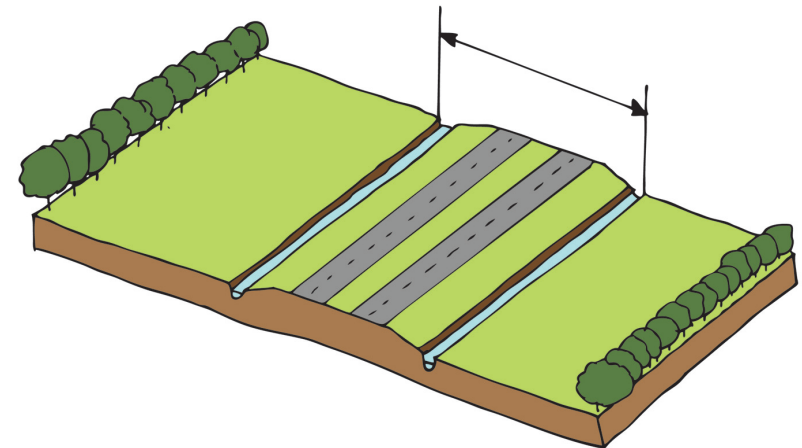
Studiegebied

De inrichting van het plangebied wordt echter beïnvloed door de directe omgeving van de weg, het studiegebied. Het studiegebied bestaat uit het landschap waar vanaf de weg zicht op is. Het wordt gevormd door de open ruimte rondom de weg, begrensd door de aanwezige bebouwing en beplanting.

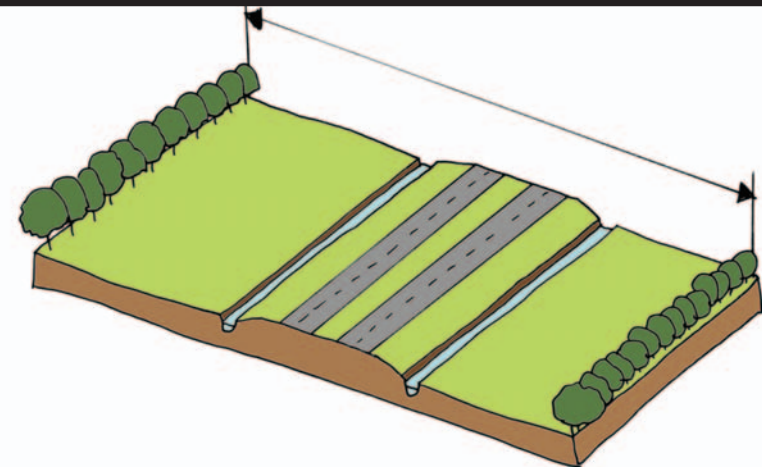
De N23 Westfrisiaweg kan echter ook invloed hebben op een breder gebied. Het kan voorkomen dat de ontwikkeling van de weg gevolgen heeft voor een landschappelijke structuur die verder reikt dan de omgeving waar vanaf de weg zicht op is, zoals een doorgaande waterroute of een groenstructuur.

Tot het studiegebied behoren ook de tracédelen van de N23 Westfrisiaweg in West-Friesland die buiten het plangebied vallen, bijvoorbeeld doordat ze door een andere partij worden ontwikkeld.

Principe plangebied



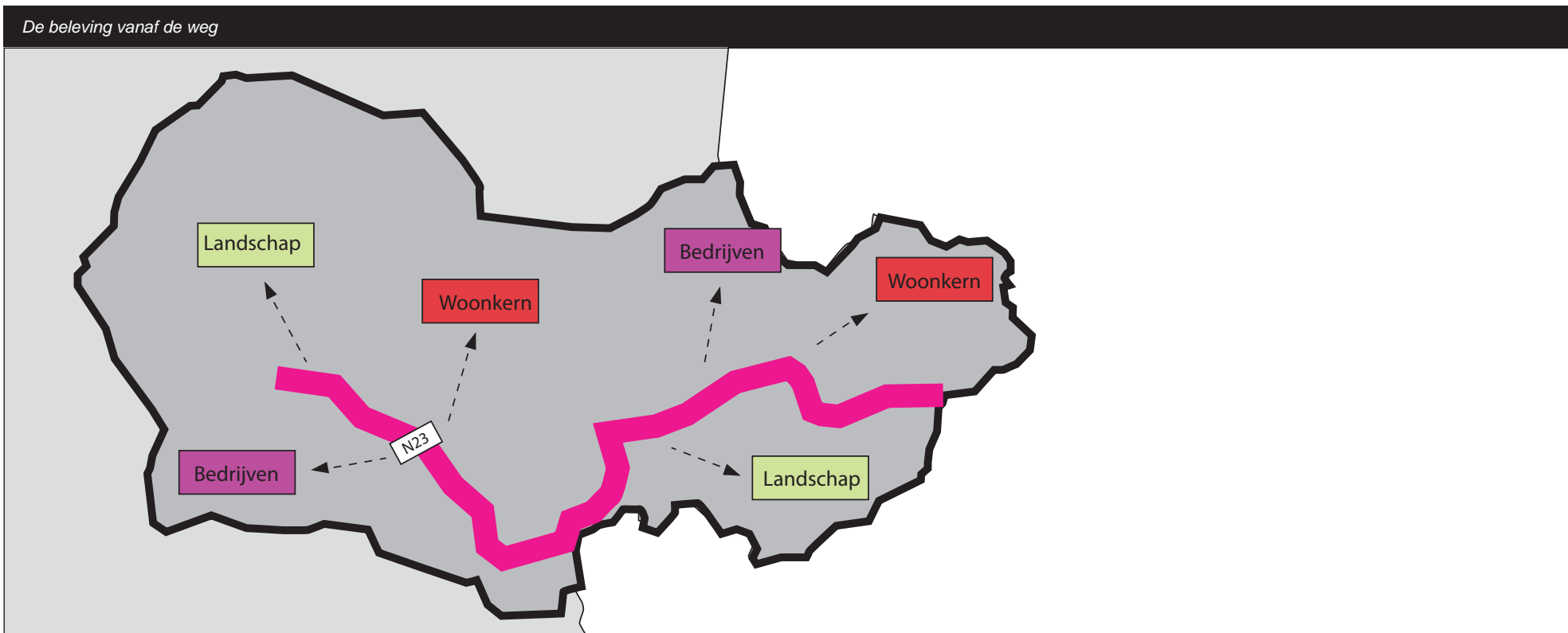
Principe studiegebied



16 **2.1.2 Beleving**

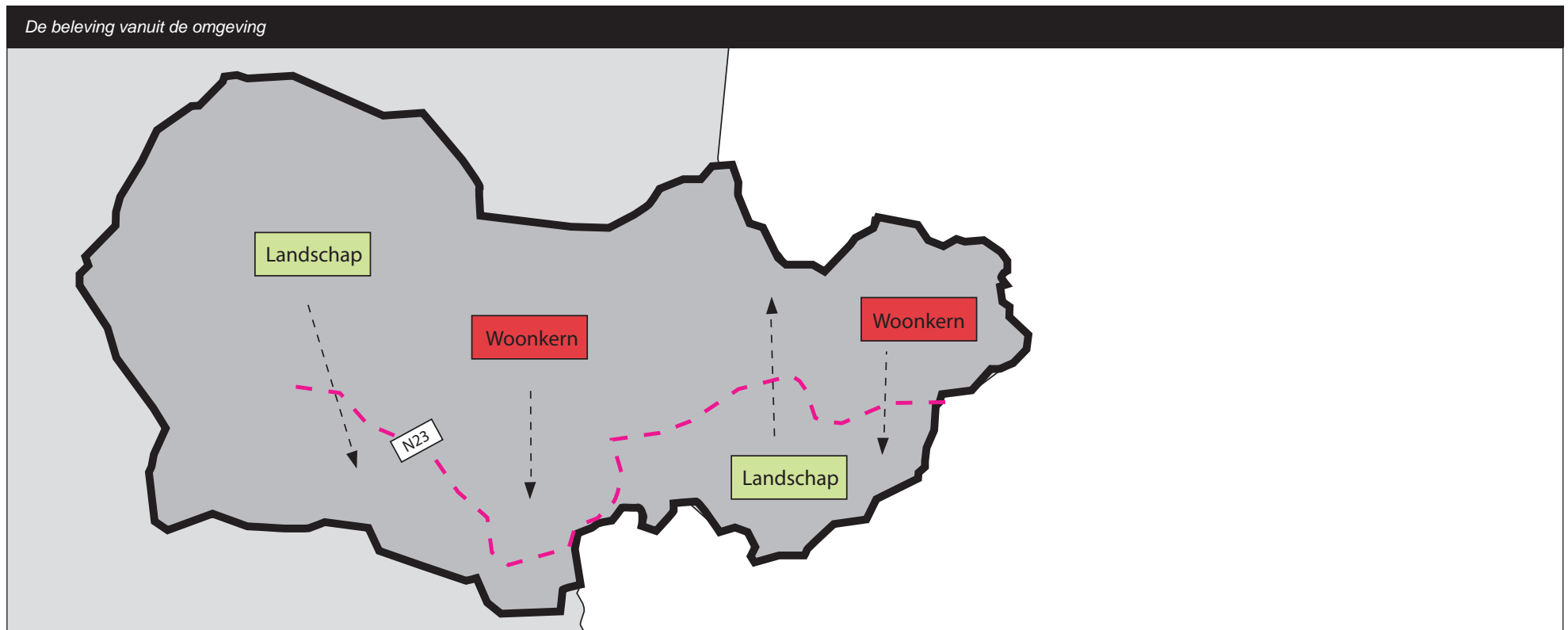
Binnen dit studiegebied wordt de N23 Westfrisiaweg vanuit twee invalshoeken beleefd:

1. *Vanaf de weg.* De weggebruikers verplaatsen zich op lokaal, regionaal of internationaal niveau en kunnen bestaan uit personenverkeer, vrachtverkeer, recreatief en toeristisch verkeer of openbaar vervoer. De vele weggebruikers hebben verschillende achtergronden en kijken op hun eigen manier naar de weg en het aanliggende landschap.

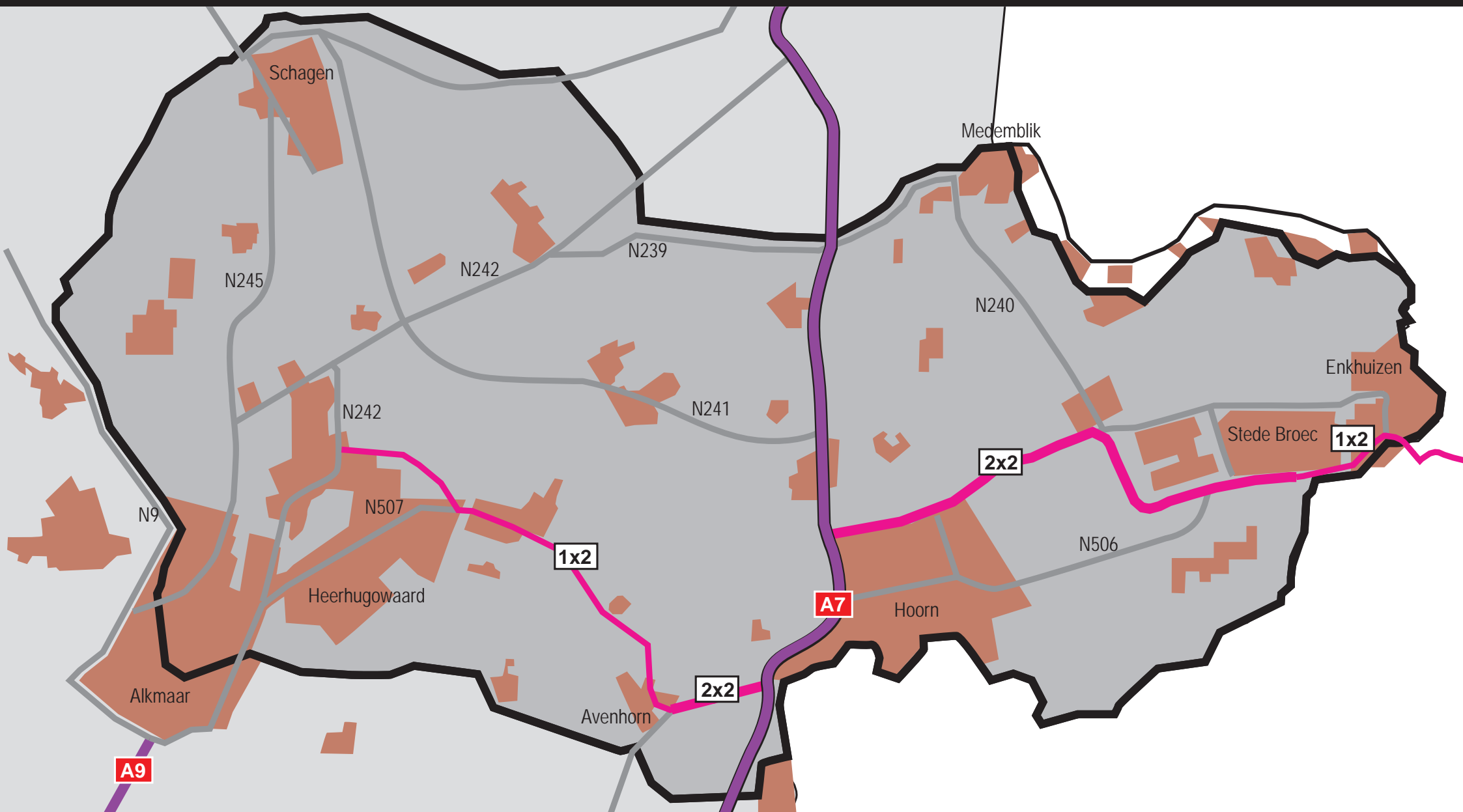


2. *Vanuit de omgeving.* De omgeving bestaat uit omwonenden, agrariërs, recreanten en toeristen. Voor hen beïnvloedt de weg hun beleving van het landschap.

Deze tweeledige beleving van de N23 Westfrisiaweg schept een opgave voor de relatie tussen de weg en zijn omgeving. De gewenste beeldkwaliteit zal enerzijds gericht zijn op de beleving van de weg en het landschap vanaf de N23 Westfrisiaweg. Anderzijds richt het beeldkwaliteitsplan zich op de beleving van het landschap vanuit de omgeving en de effecten die de N23 Westfrisiaweg op deze beleving heeft.



De toekomstige N23 in het regionale wegennet



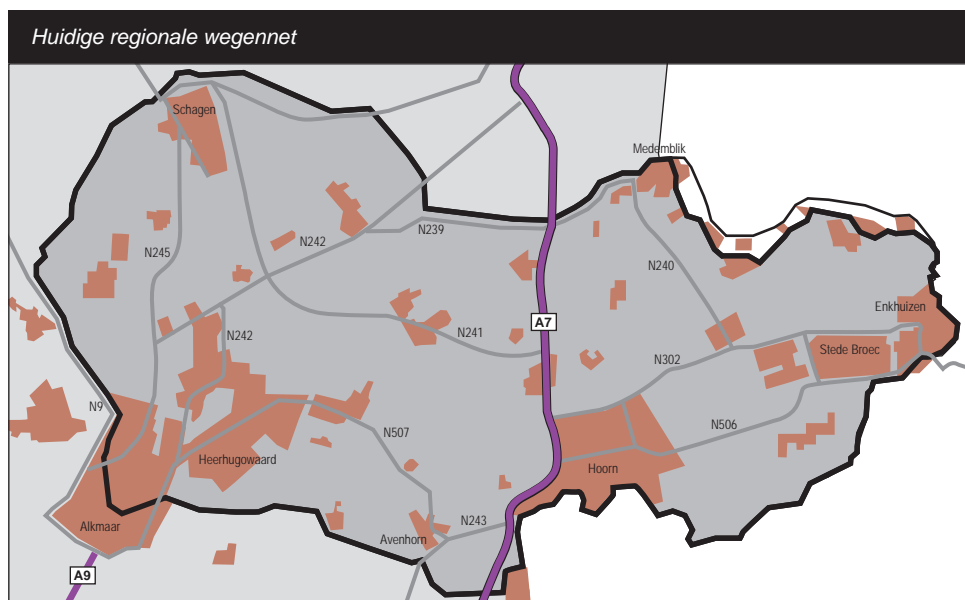
2.2 Wat is de N23 Westfriisiaweg?

De ontwikkeling van de N23 Westfriisiaweg bestaat deels uit het opwaarderen van bestaande wegen en deels uit de aanleg van nieuw tracé. De weg wordt gevormd uit delen van de huidige N507, N243, N302 en N506 en zal over een lengte van 5 kilometer het tracé van de A7 volgen.

2.2.1 Regionaal (West-Friesland)

De opzet van het regionale wegennet is gericht op de ontsluiting van West-Friesland op de A7. Veel van de regionale wegen voeren van west naar oost en takken aan op de noord-zuid lopende rijksweg A7 die een belangrijke positie binnen West-Friesland heeft. Binnen het regionale wegennet hebben de meeste doorgaande wegen een gelijke inrichting (twee rijstroken zonder middenberm, gelijkvloerse kruisingen).

De A7 zal in de toekomstige situatie een knip vormen in de beleving van de doorgaande route van de N23 Westfriisiaweg. Hierdoor ontstaat een tweedeling van de N23 Westfriisiaweg. Rijdend op de A7 zal het kruisen van de N23 Westfriisiaweg, volgens het huidige voorontwerp van het wegtracé, echter ongemerkt aan de weggebruiker voorbij gaan.



Ten westen van de A7

De N23 Westfriisiaweg wordt van Heerhugowaard tot Avenhorn ingericht als een weg met 1x2 rijstroken¹ met rotondes. Voor langzaam verkeer worden aparte parallelwegen aangelegd. Van Avenhorn tot de A7 zal de weg bestaan uit 2x2 rijstroken².

Het eerste deel van het traject wordt door de gemeente Heerhugowaard ontwikkeld. Het kunstwerk bij de onderdoorgang van het spoor is in een eerdere fase door ProRail ontwikkeld en sluit daardoor niet volledig aan op de gewenste vormgeving uit dit beeldkwaliteitsplan. De inrichting van het plangebied van het Heerhugowaardse deel (zoals de bermen en de rotondes) zal, in overeenstemming met de gemeente, wel aansluiten op de inrichting van de rest van de N23.

Ten oosten van de A7

Aan de oostzijde van de A7, tot de Raadhuislaan in Stede Broec, krijgt het tracé 2x2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen (zoals viaducten en onderdoorgangen). Na het passeren van de Raadhuislaan behoudt de N23 Westfriisiaweg zijn huidige inrichting als weg met 1x2 rijstroken.

Beleving in de toekomstige situatie

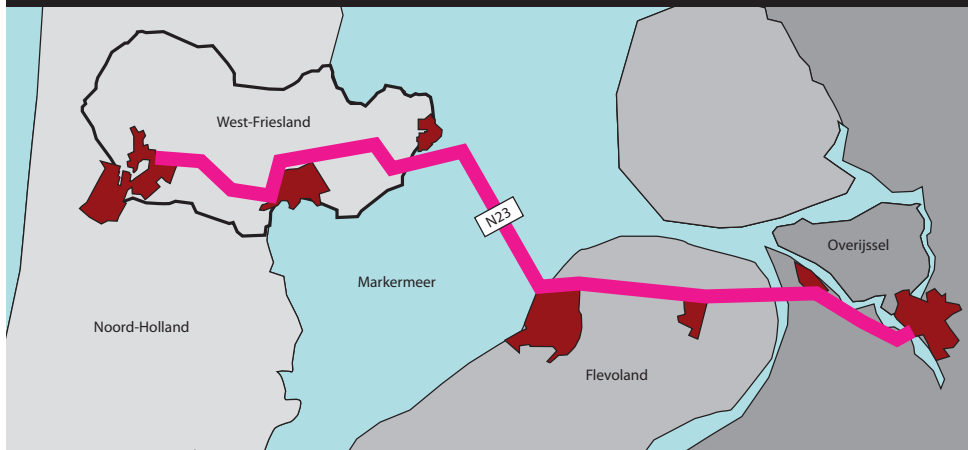
Het deel van de N23 Westfriisiaweg dat wordt ingericht als weg met 2x2 rijstroken en ongelijkvloerse kruisingen onderscheidt zich van de overige regionale wegen en wordt herkenbaar als hoofdweg binnen West-Friesland.

De beleving van een herkenbare samenhang binnen het tracé zal op een aantal onderdelen bemoeilijkt worden. Ten eerste doordat de A7 de N23 Westfriisiaweg opdeelt in twee delen, iets dat versterkt wordt door het verschil in inrichting van de weg ten westen van de A7 en ten oosten van de A7.

¹ Een weg met 2 rijstroken, één rijstrook per verkeersrichting. De rijstroken zijn aaneengesloten en worden gescheiden door belijning.

² Een weg met 4 rijstroken, twee rijstroken per verkeersrichting. In het geval van de toekomstige N23 worden beide verkeersrichtingen gescheiden door een middenberm met geleiderail.

De vier landschappen langs het traject van de N23



Daarnaast zal de herkenbare samenhang binnen het traject van de N23 Westfriisaweg in de toekomstige situatie minder sterk zijn, doordat er geen eenduidige oplossingen worden toegepast. Een goed voorbeeld hiervan zijn de kruisingen van lokale structuren. Voor de beleving zou het helderder zijn als bijvoorbeeld alle lokale wegen met een viaduct over de N23 Westfriisaweg heen worden geleid. De keuze voor het boven- of onderlangs kruisen van lokale wegen hangt nu echter af van de lokale omstandigheden.

2.2.2 Bovenregionaal (van A tot Z)

De realisatie van de N23 komt voort uit een initiatief vanuit de provincies Noord-Holland, Flevoland en Overijssel in samenwerking met de diverse regio's.

Doordat de N23 vanuit verschillende provincies wordt ontwikkeld, is de samenhang binnen het ontwerp voor de totale N23 niet per definitie gegarandeerd. Het thema "van A tot Z" (van Alkmaar tot Zwolle) duidt echter op de ambitie deze weg wel als samenhangend geheel neer te zetten. Om aan "van A tot Z" ook daadwerkelijk gestalte te geven wordt tijdens het opstellen van het beeldkwaliteitsplan voor de N23 Westfriisaweg samenwerking gezocht met de andere provincies.

Het tracé van de N23 voert door de landschappen van West-Friesland, het Markermeer, Flevoland en Overijssel. Het open water van het Markermeer vormt daarbij een herkenbaar zelfstandig landschap dat verbonden wordt met het vaste land van West-Friesland en Flevoland door de huidige N302 (onderdeel van de toekomstige N23).

De N302 komt in Enkhuizen door middel van een kruispunt samen met de N506. In de beleving van de weggebruiker komende uit Lelystad stopt de N302 en takt hij aan op de N506. Een dergelijke kruising zal de beleving van de N23 als doorgaande route negatief beïnvloeden.

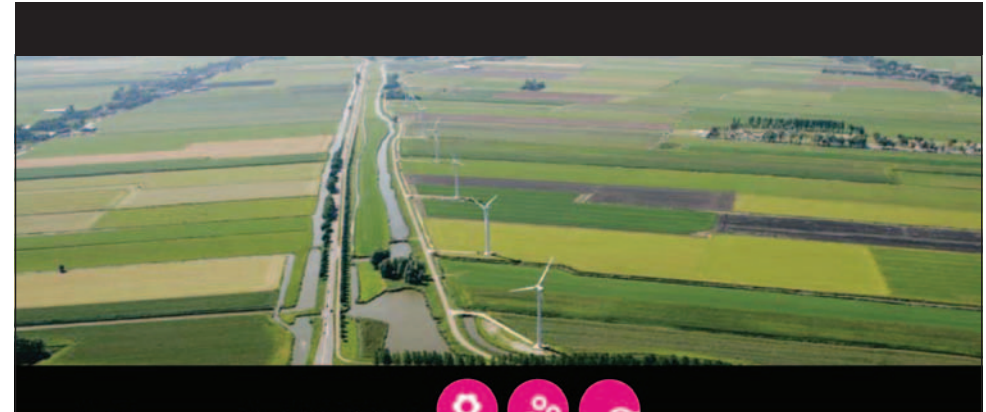
Kruispunt bij Enkhuizen die wordt beleefd als het einde van de N302



2.2.3 Opgave

Er ligt een opgave om de N23 als doorgaande route herkenbaar te maken. Dit moet voor een deel bereikt worden door het wegtracé zodanig te ontwerpen dat de beleving van de N23 als doorgaande route voor de weggebruiker maximaal is. Dat houdt in dat de weggebruiker zo min mogelijk hoeft af te slaan, te remmen of op andere wijze belemmerd wordt.

Naast het ontwerp van het tracé is de inrichting van de weg een belangrijk middel om de samenhang binnen het hele traject van de N23 te vergroten. Door een herkenbare samenhang langs het gehele traject van objecten als lichtmasten, geleiderail of viaducten is voor de weggebruiker duidelijk dat hij zich op de N23 bevindt. In dit beeldkwaliteitsplan worden de richtlijnen voor de inrichting beschreven.



De N23

van
A(lkmaar)
tot
Z(wolle)



Het West-Friese landschap



2.3 Wat is het West-Friese landschap?

2.3.1 Identiteit

Met West-Friesland wordt in deze context het gebied bedoeld dat geografisch begrensd wordt door de West-Friese Omringdijk. Het gebied binnen de dijk dankt zijn identiteit aan de ontstaansgeschiedenis, de bevolking, de West-Friese onafhankelijkheid in vroegere tijden en aan het kenmerkende landschap. Met een korte beschrijving van het ontstaan, met beelden van de karakteristieken en met een beschrijving van de ruimtelijke opbouw van West-Friesland, wordt een beeld geschetst van het landschap en de gewenste beeldkwaliteit. De beschreven ruimtelijke opgaven maken de benodigde achtergrondinformatie volledig, zodat er in het volgende hoofdstuk een visie gevormd kan worden.

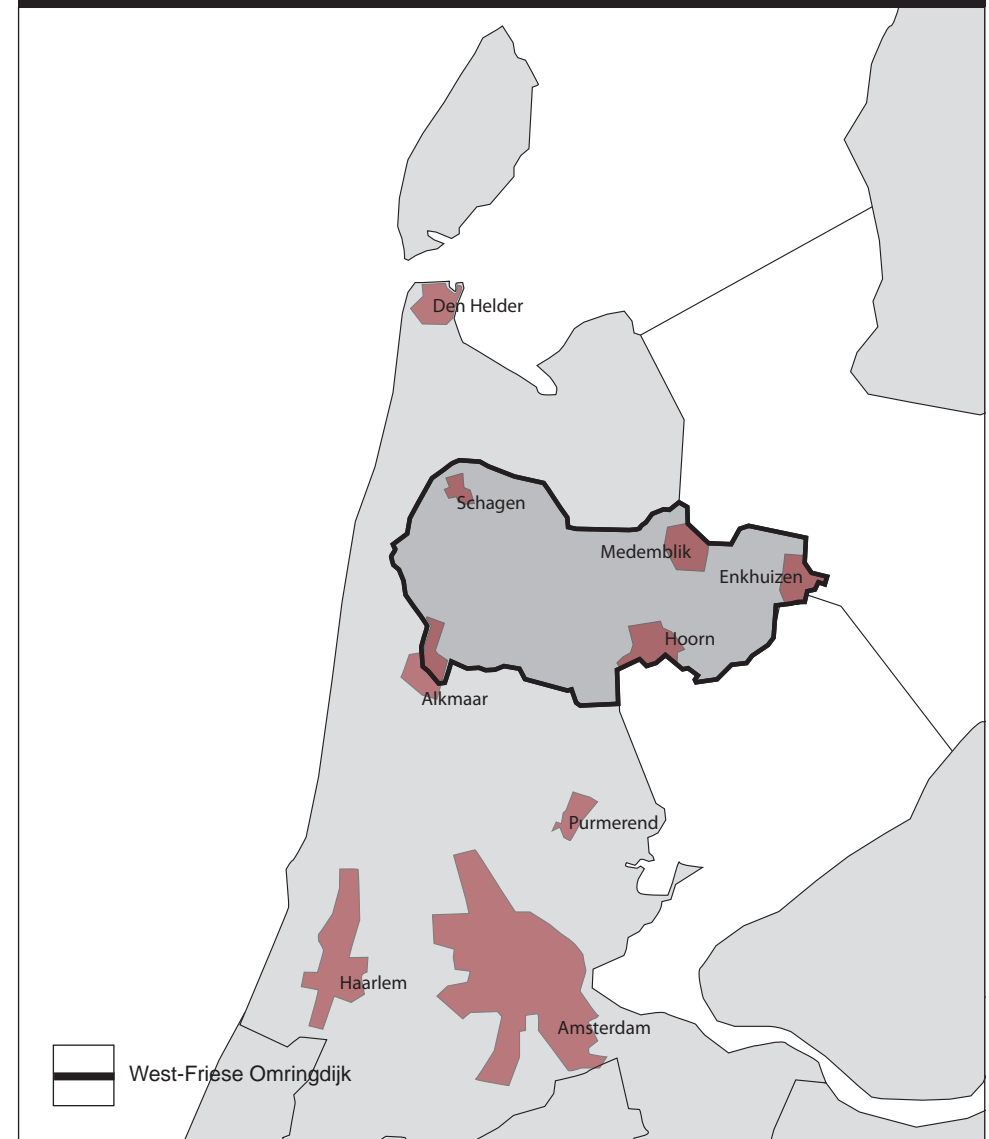
2.3.2 Ontstaan

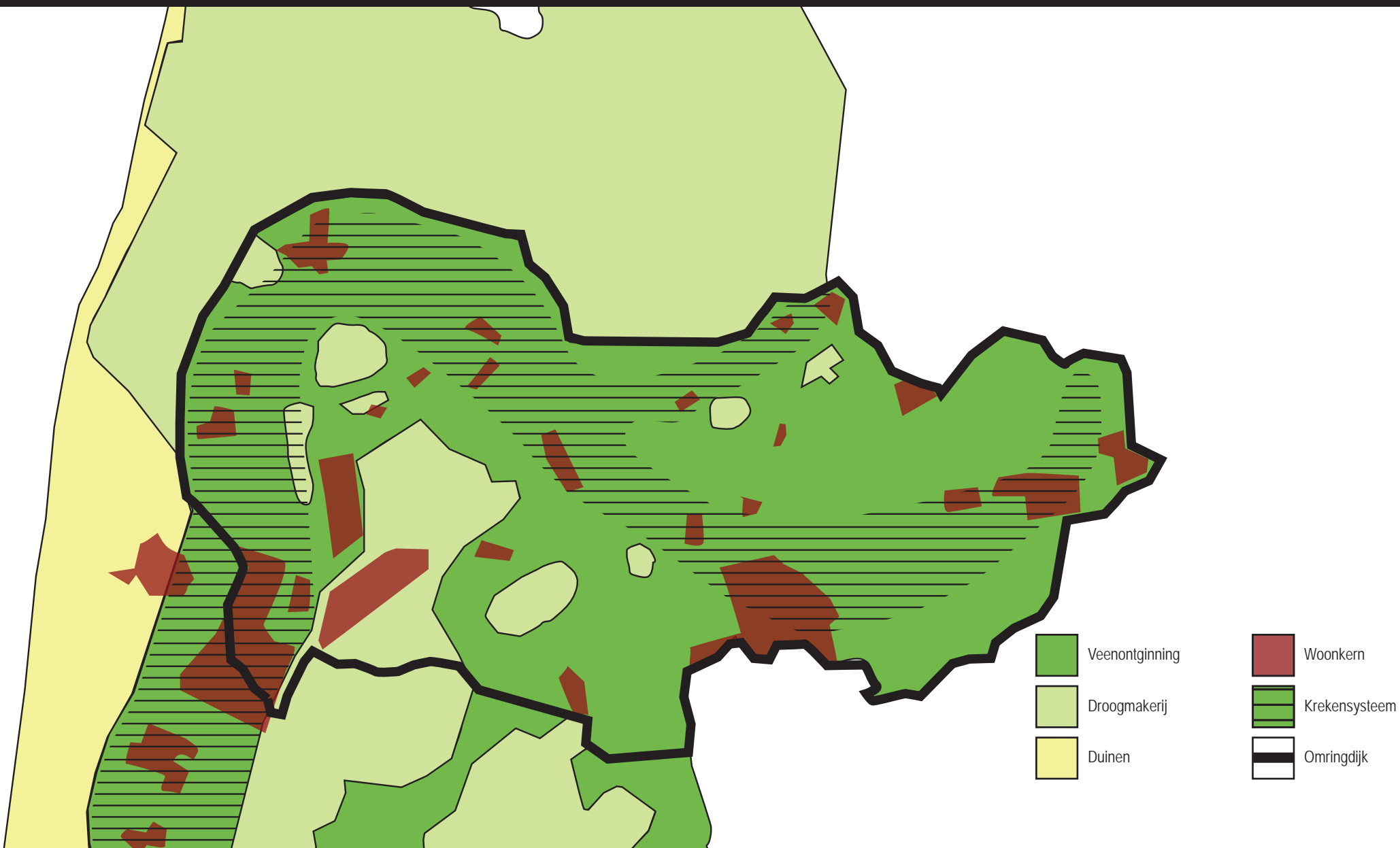
Het noorden van Noord-Holland is ontstaan uit een getijdensysteem waarbij zich achter de duinenrij een opslibbing van kleiplaten bevond. Vanuit de zee vormde zich een uitgestrekt krekensysteem, waar langs de smallere geulen rond 3000 v. Chr. de eerste nederzettingen gesticht werden.

Door de slechte afwatering van het gebied verlandde het krekensysteem en trad op grote schaal verving op. Vanwege de behoefte aan bouwland werd vanaf de 8e eeuw n. Chr. begonnen met de ontginning van het veen. Eerst vanuit verspreid liggende boerderijen en later vanuit lineaire nederzettingen die werden gesticht langs dijken en op de hogere delen zoals kreekkruggen. Deze oude kreekgeulen waren hoger in het landschap komen te liggen door de inklinking van het omliggende land en ze boden door hun zandige ondergrond een goede basis voor bewoning. De archeologische vindplaatsen langs het tracé van de N23 Westfriisaweg bevinden zich meestal op deze kreekkruggen.

Veel veengebieden waren alleen per boot bereikbaar en in het gebied ontstond een kenmerkend landschap van kleine veenweidekavels en vele ontginnings-slootjes. Door de grootschalige ontginning en de toenemende invloed van de zee ontstonden nieuwe binnenmeren. Door agrarisch gebruik en oxidatie is het veen vrijwel geheel uit West-Friesland verdwenen.

West-Friesland binnen Noord-Holland





Kleine veengebieden werden met dijken tegen het water beschermd. Het verbinden van de kleine bedijkingen resulteerde rond 1300 in de voltooiing van de West-Friese Omringdijk, waarmee het gebied een eenheid werd.

Vanuit West-Friesland is het omliggende land in Noord-Holland ingepolderd en ontgonnen. In eerste instantie begon men met de inpoldering van de opgeslibde platen. Rond 1530 startte men met de droogmaking van de kleinere meren. Vanaf de 17e eeuw werden ook de grotere wateren binnen de West-Friese Omringdijk drooggelegd. Later ontstonden ook buiten de West-Friese Omringdijk grote droogmakerijen, zoals de Schermer en de Wieringermeer.

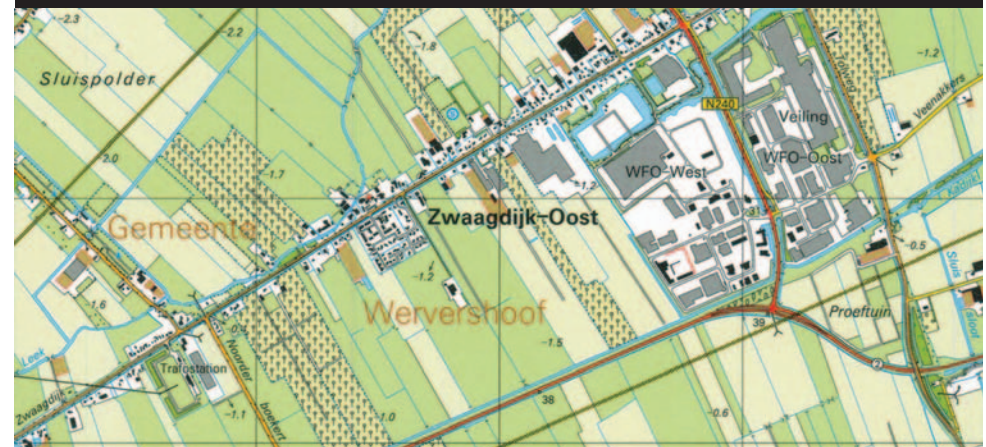
In het verleden onderscheidde het ontgonnen oude zeeleilandschap zich meer expliciet ten opzichte van het omliggende Noord-Hollandse landschap. Het West-Friese landschap was niet door landheren en graven rationeel verkaveld, maar ontstaan door opeenvolgende veenontginningen waardoor het vele malen grilliger werd verkaveld dan het omliggende land.

In de tweede helft van de twintigste eeuw vonden er grootschalige ruilverkavelingen in het gebied plaats, waardoor de kenmerkende vaarverkaveling is verdwenen. De bestaande kavels werden vergroot en nieuwe ontsluitingswegen aangelegd (het meest ingrijpende voorbeeld van de ruilverkaveling is polder Het Grootslag). Het landschap binnen en buiten de omringdijk is hierdoor meer op elkaar gaan lijken.

Oorspronkelijke verkaveling - polder Het Grootslag



Huidige verkaveling - polder Het Grootslag



2.3.3 Karakteristieken

De West-Friese Omringdijk

26

De Omringdijk als ruimtelijke begrenzing in het landschap



De Omringdijk in het landschap



Ruimtelijke beleving van de dijk



Entree West-Friesland over de dijk van de Beemster



Agrarisch grondgebruik

Openheid weidelandschap



27

Boomgaarden



Vrijstaande boerderij



Ruimtelijke werking boomgaarden



Oude Zeekleilandschap / Veenontginningen

28

Grillige verkaveling en rijk aan water



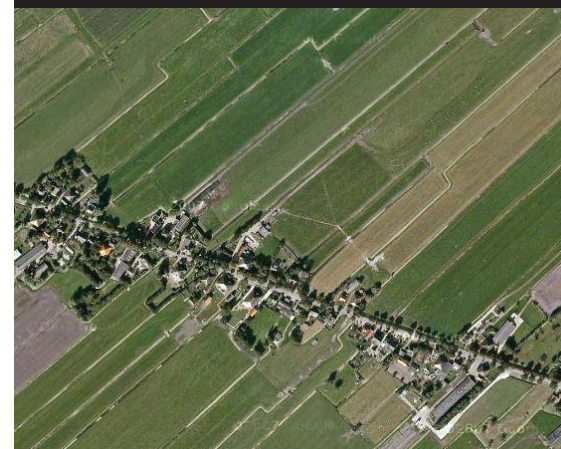
Grillige verkaveling



Lintbebouwing langs ontginningsas



Strokenverkaveling vanuit lintdorp



Droogmakerijen

Rationele verkaveling en rechte watergangen



Rationele opzet droogmakerij



Ringvaart met molen

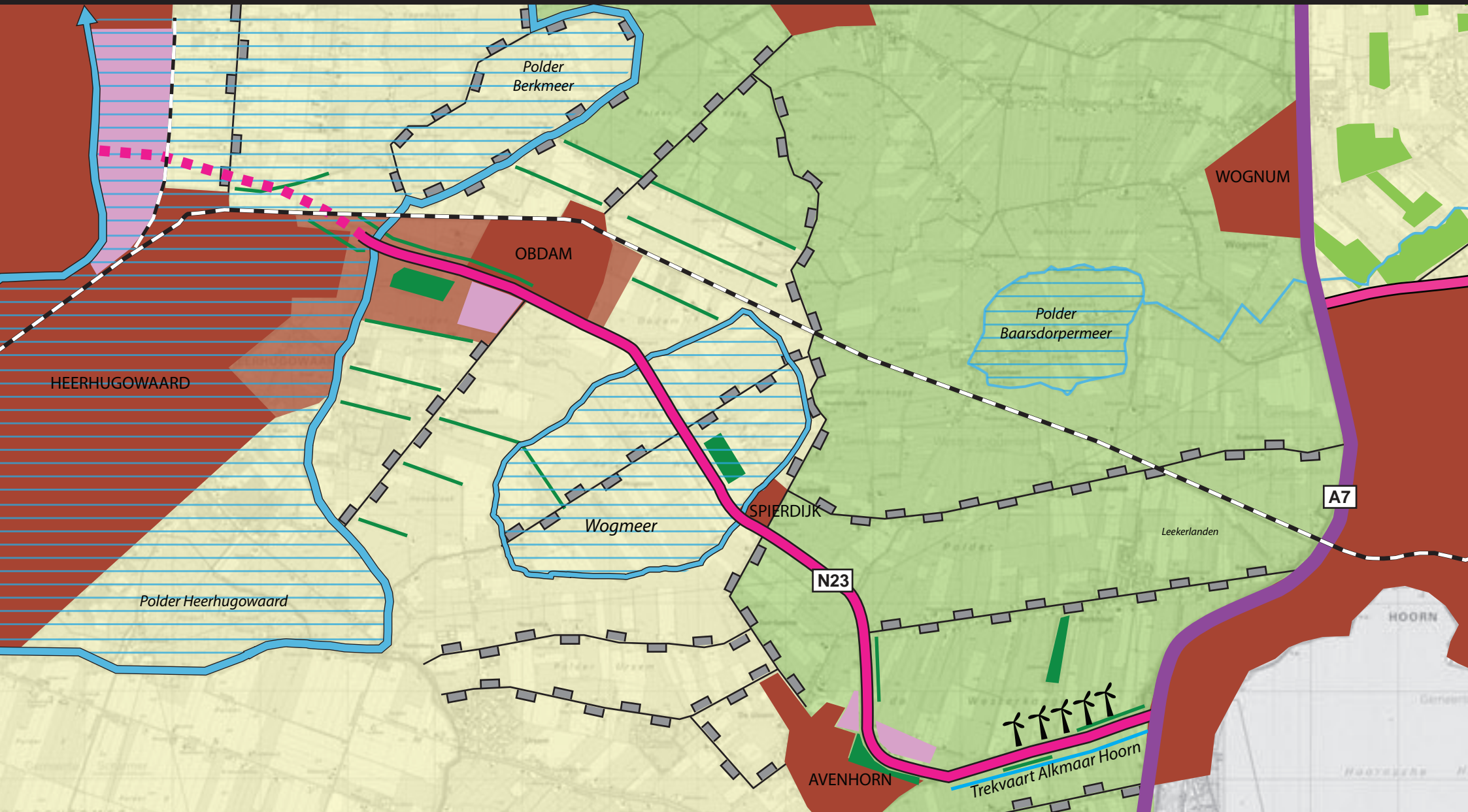


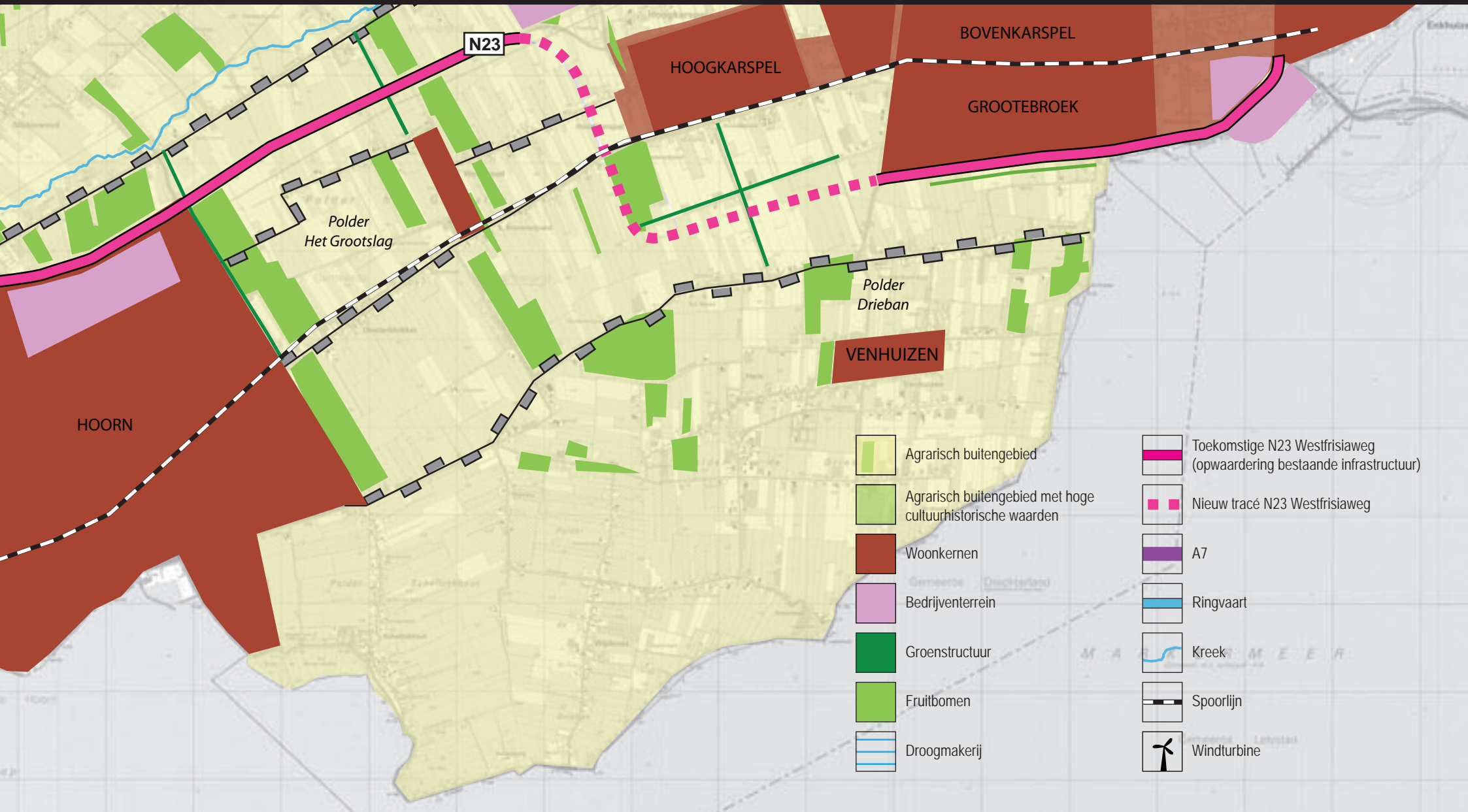
Lintbebouwing langs rechte ontsluitingswegen



2.3.4 Ruimtelijke opbouw

Huidige ruimtelijke opbouw van het West-Friese landschap rondom de N23





N23

HOOGKARSPÉL

BOVENKARSPÉL








GROOTE BROEK

Polder
Het Grootslag

Polder
Drieban

VENHUIZEN

HOORN

- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | Agrarisch buitengebied |  | Toekomstige N23 Westfrisiaweg
(opwaardering bestaande infrastructuur) |
|  | Agrarisch buitengebied met hoge
cultuurhistorische waarden |  | A7 |
|  | Woonkernen |  | Ringvaart |
|  | Bedrijventerrein |  | Kreek |
|  | Groenstructuur |  | Spoorlijn |
|  | Fruitbomen |  | Windturbine |
|  | Droogmakerij | | |

32 Ruimtelijke kenmerken en landschappelijke waarden

Stedelijke zones Heerhugowaard en Obdam

Het landschap tussen de bebouwing van Heerhugowaard en Obdam is ruimtelijk en functioneel versnipperd. Het landschap heeft de volgende ruimtelijke kenmerken:

- Verrommeling en ruimtelijke versnippering door de vele aanwezige functies: infrastructuur, glastuinbouw, waterberging, recreatie, bedrijvigheid.
- Agrarisch grondgebruik binnen de versnipperde ruimten.
- Openheid rondom de polder Berkmeer.
- De identiteit van Obdam die, vanaf de huidige N507, bepaald wordt door het zicht op de kenmerkende dorpsrand.
- Huidige groenstructuur langs de N507 tot aan Obdam bestaande uit een dubbele rij populieren.
- Visgraatstructuur van het groen dwars op het lint Hensbroek-Obdam, waar de structuur langs de N507 onderdeel van is.
- Ringvaart van Heerhugowaard.

Koggenland

Van Obdam tot de A7 heeft een groot deel van het landschap hoge cultuurhistorische waarde door de herkenbaarheid van de oorspronkelijke verkaveling. De ontwikkeling van de bedrijventerreinen Vredemaker Oost en Distriport Noord-Holland heeft gevolgen voor de beleving van de ruimtelijke eenheid in het zuidelijke deel rondom de huidige N243. De volgende waarden kenmerken het gebied:

- Openheid van het landelijke gebied.
- Ruimtelijke begrenzingen door de structuur van de oude lintdorpen in het gebied.
- Trekvaart Alkmaar-Hoorn en het naastliggende jaagpad (nu de provinciale weg N243).
- Grootschaligheid van windturbines langs de trekvaart en de N243.
- Rationele inrichting van droogmakerij Wogmeer.
- Gaafheid van de dorpslinten in Koggenland.
- Gaafheid van de strokenverkaveling van het veenweidegebied in Koggenland
- Rijkdom aan archeologische vindplaatsen
- Recreatiegebied de Weelplas

Ringvaart langs Heerhugowaard



Huidige groenstructuur bij Obdam



Het zicht op Obdam



Stadsranden en Buitengebied HES

Het HES-gebied staat voor Hoorn, Enkhuizen en Stede Broec. Het bestaat uit het landelijke gebied en de woonkernen binnen de gemeenten Hoorn, Wervershoof, Drechterland, Stede Broec en Enkhuizen. Van de aftakking van de A7 ten noorden van Hoorn tot aan de Markermeerkust voert de N23 Westfriaweg langs de randen van de bebouwing van Hoorn, Hoogkarspel en Grootebroek en door het open land van polders Het Grootslag en De Drieban. De volgende ruimtelijke karakteristieken kenmerken het gebied:

- Ruimtelijke begrenzingen door de vele fruitboomgaarden.
- Ruimtelijke begrenzingen door lintbebouwing en de beplanting langs doorgaande wegen.
- Panorama's Het Grootslag en De Drieban vanaf de huidige N302.
- Beplante grondwallen of groenzones langs de stads- en dorpsranden.
- Kromme Leek.

2.3.5 Ruimtelijke ontwikkelingen

Vanuit het huidige beleid van de provincie wordt een aantal ontwikkelingsrichtingen beschreven voor de gebieden die de N23 Westfriaweg binnen West-Friesland doorkruist. Het beeldkwaliteitsplan voor de N23 Westfriaweg heeft deze ontwikkelingsrichtingen overgenomen.

Binnen het studiegebied van de weg vinden er ontwikkelingen plaats op het gebied van stedelijke uitbreidingen, recreatie, water en ecologie. De relevante ontwikkelingen zijn in beeld gebracht en vormen input voor het beeldkwaliteitsplan. Het beeldkwaliteitsplan doet aan de hand van de visie uitspraken over de relatie die tussen de weg en de beschreven ontwikkelingen zou moeten bestaan.



34 Gewenste ontwikkelingsrichting

In het *Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord* wordt aangegeven hoe het noorden van deze provincie zich op een aantrekkelijke, leefbare en welvarende manier kan ontwikkelen met behoud van landschappelijke kwaliteit. De volgende ontwikkelingsrichtingen worden aangegeven:

- Stedelijke zones rondom Heerhugowaard en Obdam:
 - stedelijke verdichting, ontwikkeling suburbane woonmilieus, bedrijventerreinen en het uitloopgebied.
- Cultuurhistorisch waardevolle zone Koggenland (onderdeel van de Gouw, Belvédèregebied):
 - lage ontwikkelingsdynamiek gericht op de cultuurhistorische, visuele of natuurwaarden. Kansen voor ecologie en recreatie.
- Stedelijke zone HES (Hoorn-Enkhuizen-Stede Broec):
 - stedelijke verdichting, ontwikkeling stedelijke functies, bedrijventerreinen en het uitloopgebied.
- Agrarische zone polder Het Grootslag:
 - ontwikkelen sterke landbouw (schaalvergroting en verbreding), mix van functies
 - ontwikkeling groene scheggen in combinatie met verschillende functies (recreatie, natuur).

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het *Beleidskader Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland* vormt een toetsingskader voor het beeldkwaliteitsplan en beschrijft de gewenste ontwikkelingsrichting voor de ruimtelijke kwaliteit aan de hand van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de verschillende landschapstypen:

- Algemeen:
 - behoud van het archeologische bodemarchief (de archeologische waarden worden benoemd in het archeologische onderzoek t.b.v. de N23 Westfriisaweg, Grontmij, 2008);
 - behoud van de waterstaatkundige geschiedenis (o.a. West-Friese Omringdijk, vaarverkaveling);
 - behoud ontginnings- en bewoningsgeschiedenis (kreekruggen, lintdorpen, verkaveling, watergangen, wegen).

- Oude Zeekleilandschap:
 - versterken onderscheid tussen zeekleigebied en kleine droogmakerijen;
 - watteringen, kanalen en ringsloten accentueren in het landschap;
 - behoud West-Friese Omringdijk (provinciaal monument);
 - behouden en herstellen voormalige waterkeringen en historische wegen;
 - behoud verkaveling ten oosten en zuidoosten van Hoorn;
 - versterken lintstructuren in het HES-gebied en voorkomen dat dorpen tegen elkaar groeien;
 - recreatief benutten cultuurhistorisch waardevolle spoorlijn Hoorn-Medemblik;
 - ontwikkelen nieuwe landschappelijke kwaliteit en identiteit in polder Het Grootslag.
- Droogmakerijen
 - behouden ringvaarten, ringdijken en molengangen;
 - versterken van de droogmakerijen door contrast met het omliggende land;
 - versterken cultuurhistorische structuren van kleine kernen;
 - bij de vormgeving van wegen, waterlopen en ringkades gebruik maken van structuurlijnen en landschappelijke en cultuurhistorische elementen.

Stedelijke ontwikkelingen

Langs het tracé van de weg zijn meerdere stedelijke ontwikkelingen gaande. De ontwikkeling van de N23 Westfriisaweg is in de meeste gevallen gerelateerd aan deze ontwikkelingen. De gewenste beeldkwaliteit van de N23 Westfriisaweg richt zich dan ook op de relatie tussen de (toekomstige) bebouwing en de weg.

Bedrijventerrein De Vork

De Vork is een bedrijventerrein van circa 120 hectare aan de noordzijde van Heerhugowaard. Bij de ontwikkeling van het terrein zijn ecologie en duurzaamheid de belangrijkste uitgangspunten. Ook de ruimtelijke relatie met de lintbebouwing van de Middenweg staat hoog in het vaandel. Het bedrijventerrein wordt ontsloten op de N23 Westfriisaweg die het terrein doorsnijdt. Het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein is goedgekeurd.

Obdam-Oost

Naast de nieuwbouwwijk Polderweijde zal nog een nieuwe stedelijke uitbreiding worden ontwikkeld, waarmee Obdam in oostelijke richting uitbreidt. De plannen voor deze uitbreiding zijn in voorbereiding.

Bedrijventerrein Vredemaker Oost

Voor het bedrijventerrein Vredemaker Oost is de planvorming voor een oostelijke uitbreiding in een ver gevorderd stadium. Langs de N23 Westfriisaweg zullen zichtlocaties ontwikkeld worden.

Bedrijventerrein Distriport Noord-Holland

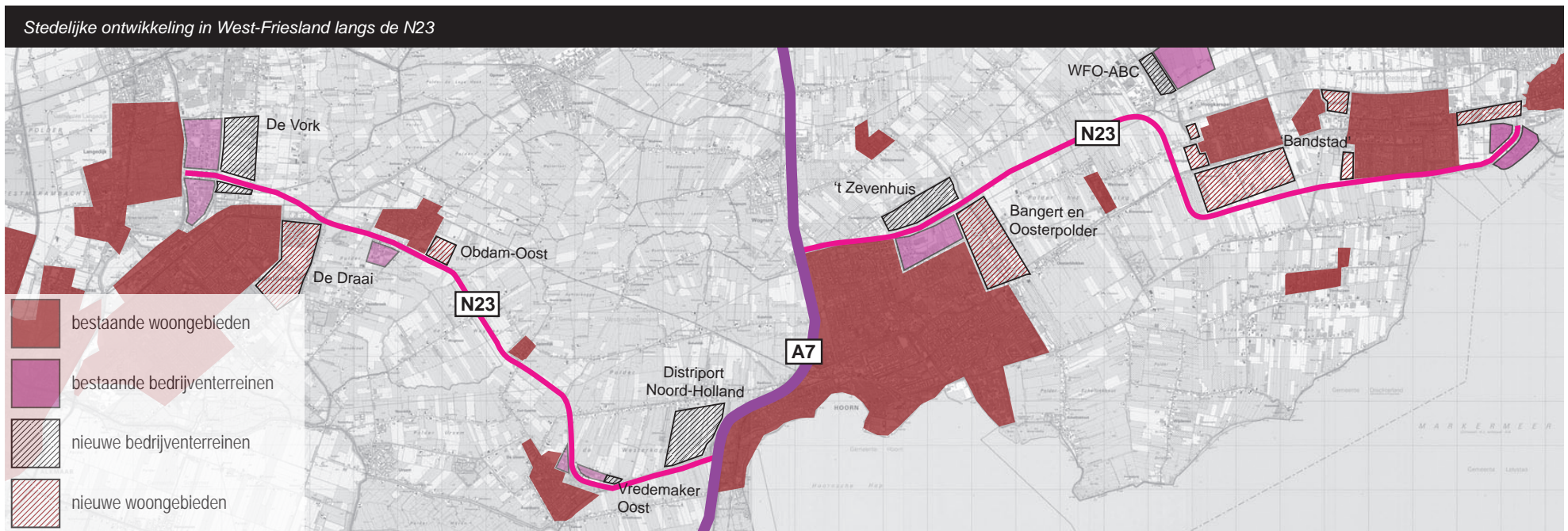
Voor bedrijventerrein Distriport Noord-Holland, aan de westzijde van Hoorn, is er een hoge ambitie voor duurzaamheid en ecologie. Een van de voorwaarden om het bedrijventerrein te kunnen realiseren is de garantie dat de aanliggende gebieden in het noorden (de Leekerlanden) en het westen vrij blijven van bebouwing. De groene inrichting tussen de lintbebouwing van Berkhout en het bedrijventerrein vormt een scheiding tussen beide. Het bedrijventerrein Distriport Noord-Holland wordt ontsloten op de N23 Westfriisaweg. Tussen het bedrijventerrein en de N23 Westfriisaweg wordt een ecologische verbindingzone uit de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aangelegd.

Bangert en Oosterpolder

Bangert en Oosterpolder is een nieuwe woonwijk van 3.400 woningen aan de oostzijde van Hoorn. Het eerste deel van de uitvoering is gereed en een deel van de wijk is al bewoond. De hoofdontsluiting van de wijk is gericht op de N23 Westfriisaweg. De meest noordelijke bebouwing ligt op korte afstand van de weg.

Bedrijventerrein 't Zevenhuis

Het bedrijventerrein 't Zevenhuis is in de planvormende fase en zal gevolgen hebben voor de stedelijke rand van Hoorn. In de huidige situatie vormt de N302 hier de meest noordelijke grens van het stedelijke gebied, met de komst van de bedrijvigheid verschuift deze grens naar het noorden.



36 WFO-ABC

Voor het bestaande WFO-ABC terrein zijn er wat kleinschalige uitbreidingen in de planvormende fase, waarbij de nadruk op uitbreiding in westelijke richting ligt.

Stedelijke uitbreidingen Bandstad

Met de Bandstad wordt de stedelijke bebouwing tussen Hoogkarspel en Enkhuizen bedoeld, die zich heeft ontwikkeld vanuit de lintbebouwing langs de Streekweg en de Wijzend. Er liggen hier verschillende opgaven voor woningbouw, gericht op de verdichting binnen de Bandstad. Langs het voorgenomen tracé van de N23 Westfriisaweg gaat het om een aantal kleine locaties van een paar honderd woningen. Uitzondering hierop is de grote uitbreiding Hoogkarspel-Zuid die uit ca. 3.500 woningen zal bestaan. De locatie is echter in de huidige planvorming nog aangegeven als zoeklocatie en een concrete planvorming is niet aanwezig. Bij het opstellen van de beeldkwaliteit wordt aangenomen dat deze stedelijke ontwikkeling zal plaatsvinden, op de N23 Westfriisaweg ontsloten wordt ontsloten en er uitspraken gedaan moeten worden over de relatie tussen de N23 Westfriisaweg en de woonwijk.

Recreatie

Het beeldkwaliteitsplan N23 Westfriisaweg gaat uit van de recreatieve opgave vanuit het Recreatieschap West-Friesland, waar nodig aangevuld met gemeentelijke wensen. Deze opgave bestaat voor het grootste deel uit het tot stand brengen van een goed ontsloten en samenhangend recreatief netwerk van vaar-, wandel- en fietsverbindingen. Waar de N23 Westfriisaweg bestaande of beoogde recreatieve routes doorsnijdt ligt een opgave om deze routes te waarborgen.

Daarnaast is er een aantal plaatsgebonden ontwikkelingen langs het tracé. Het beeldkwaliteitsplan zal uitspraken doen over de relatie tussen de weg en deze recreatieve ontwikkelingen.

Recreatiegebied Heerhugowaard

In het structuurplan Heerhugowaard (2005-2015) wordt gesproken van de ontwikkeling van een recreatieterrein aan de noordzijde van Heerhugowaard. Dit gebied ten noorden van de spoorlijn zal worden ingevuld met sportvoorzieningen en circa 100 hectare recreatiegebied.

Recreatieve bufferzone Obdam

Het gebied tussen de ringvaart van Heerhugowaard en Obdam wordt in het 'Intergemeentelijk Structuurplan OWO' als recreatieve buffer genoemd. De invulling hiervan is voornamelijk gericht op routegebonden recreatie en het open houden van het gebied door agrarisch gebruik en ecologie.

De Leekerlanden

Het gebied de Leekerlanden heeft grote cultuurhistorische waarde door de authentieke middeleeuwse ontginningsstructuur en het veen in de ondergrond. Het gebied is beschermd door de status van 'uitsluitingsgebied' in het provinciale beleid (*Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord*). De plannen voor het gebied zijn gericht op behoud van het huidige karakter met de agrarische functie, een ontwikkeling van de natuurwaarde en extensieve recreatie.

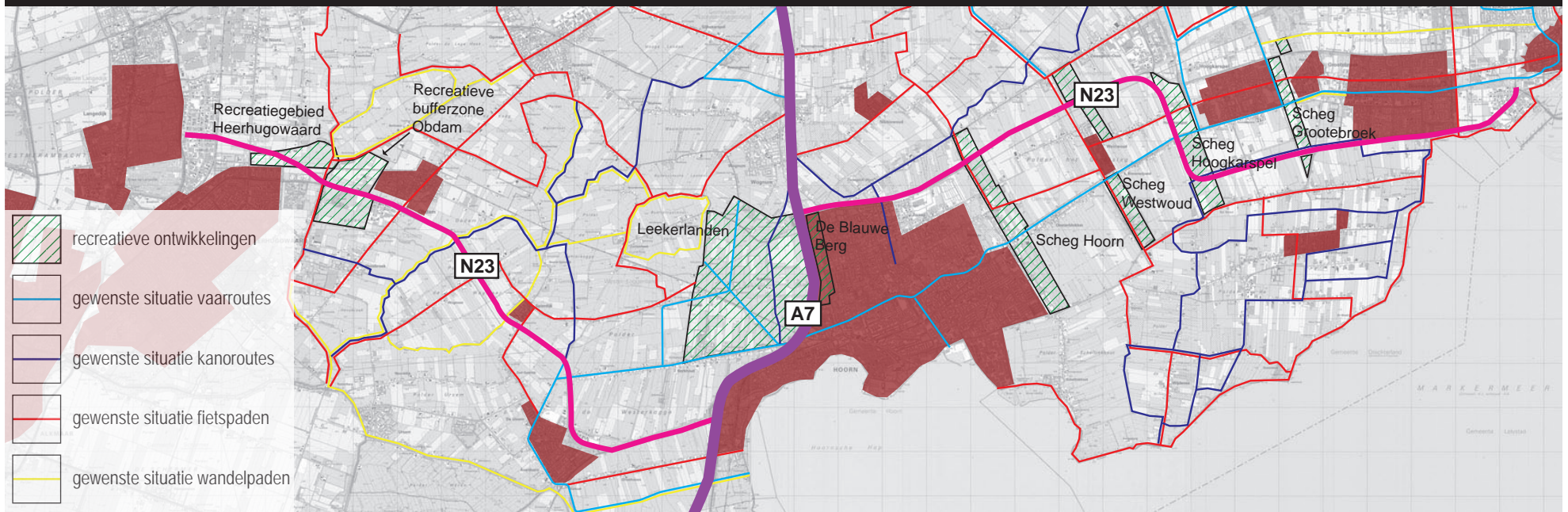
De Blauwe Berg

Langs de westelijke stadsrand van Hoorn wordt een recreatiepark ontwikkeld met een ijsbaan, een bioscoop, een discotheek, een hotel en eventueel een evenementenhal. Deze ontwikkelingen zullen het zicht op Hoorn vanaf de A7 beïnvloeden en de stad een nieuwe entree geven.

Groene Scheggen

Het open landelijk gebied tussen Hoorn en Hoogkarspel is aangewezen als groene buffer in de verstedelijking van het HES-gebied. De groene inrichting door de boomgaarden binnen het open agrarische gebied is aanleiding geweest om in het streekplan groene scheggen te benoemen. Deze scheggen zijn aaneengesloten groenstroken met een recreatieve functie en worden ingericht met streekeigen elementen, zoals boomgaarden, kleinschalig opgaand groen, moeras en water. De scheggen die dicht bij de woonkernen liggen krijgen een meer intensieve recreatieve functie dan de scheggen in het landelijke gebied. Het beeldkwaliteitsplan voor de N23 Westfriisiweg gaat uit van de ontwikkeling van deze scheggen zoals beschreven in de 'Uitwerking Landschapsplan West-Friesland, Deelgebied HES'.

Recreatieve ontwikkelingen in West-Friesland langs de N23



38 Water

Vanuit het waterhuishoudkundige ontwerp voor de N23 Westfriisaweg ligt er een compensatieopgave. Deze kan worden gerealiseerd door de berm sloten langs het hele tracé te verbreden of door op een aantal plaatsen de opgave te bundelen en een open wateroppervlak te realiseren. De gebundelde opgave kan gekoppeld worden aan de recreatieve ontwikkelingen, bijvoorbeeld in de recreatieve bufferzone Obdam, De Leekerlanden of in de groene scheggen in het HES-gebied. Binnen het tracé van de weg is het vanuit de wateropgave mogelijk extra water te realiseren rondom knooppunten en afslagen. In het beeldkwaliteitsplan voor de N23 Westfriisaweg krijgt deze opgave een plaats in het landschap.

Ecologie

Vanuit de ecologie ligt er een wettelijke verplichting tot de realisatie van twee ecologische verbindingzones uit de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), omdat deze samenvallen met het tracé van de N23 Westfriisaweg.

Daarnaast kruist of passeert de N23 Westfriisaweg op drie plaatsen onderdelen uit de EHS, namelijk de ecologische verbindingzone langs de ringvaart Heerhugowaard, het groengebiedje De Weel bij Obdam en een weidevogelgebied rondom het einde van de Slimweg. Hier zijn mogelijk compenserende maatregelen nodig waar de opwaardering van de weg negatieve effecten op de ecologie heeft. Deze effecten kunnen pas worden vastgesteld wanneer het ontwerp van de weg definitief is.

Het beeldkwaliteitsplan vormt het instrument om met deze ecologische inrichting het gewenste beeld van het landschap tot stand te brengen.

Ecologische Hoofdstructuur

Het tracé van de N23 Westfriisaweg valt op twee plaatsen samen met een gewenste verbindingzone vanuit de EHS:

Trekvaart Alkmaar-Hoorn/N243

De opgave voor de ecologische verbindingzone parallel aan de trekvaart is in de EHS geformuleerd als een ecologische strook tussen de N23 Westfriisaweg en het bedrijventerrein Distriport Noord-Holland. Het gewenste natuurdoeltype wordt in het provinciale document 'Groene Wegen' beschreven als stelsel van natuurlijke oevers met een strook van 10 tot 20 meter breed, ingericht met kruidenrijke moerasvegetatie en afgewisseld met ondiepe poeltjes met licht glooiende oevers. De uiteindelijke inrichting en situering van de ecologische zone wordt bepaald tijdens de ontwikkeling van Distriport.

Watercompensatie binnen knooppunten



Kromme Leek

De ecologische verbingszone vanuit de Leekerlanden kruist de A7 en vervolgt zijn weg langs de Kromme Leek. Langs deze oude veenstroom is een inrichting met natuurlijke oevers gewenst, met moerasgebieden en ondiepe poeltjes met zacht glooiende oevers. De verbinding wordt in eerste instantie voorgesteld langs de berm sloten van de N23 Westfriisaweg, tot aan de Hoornseweg, waar de verbinding met de Kromme Leek tot stand wordt gebracht. In het landschapsplan A7 is echter een sterke verbinding tussen het water aan beide zijden van de A7 beschreven, met een verbreding van de watergang. Hierbij wordt een sterke ecologische verbinding tot stand gebracht, wordt een recreatief aantrekkelijke omgeving gecreëerd en is aandacht voor de landschappelijke structuur. Het beeldkwaliteitsplan N23 Westfriisaweg neemt deze verbinding over.

Extra kansen ecologie

Vanuit de duurzame ambitie van de N23 Westfriisaweg wordt er naast de opgave vanuit de EHS tevens gekeken waar de aanleg van de weg een meerwaarde kan hebben voor de ecologie.

Verlichting

Langs het gehele tracé is het voor vleermuizen en vogels van belang dat lichtoverlast wordt voorkomen. Dit kan door de toepassing van LED-verlichting en het gebruik van armaturen die de omgeving niet onnodig verlichten. Het toepassen van een roodachtige lichtkleur vermindert overlast voor vleermuizen en vogels.

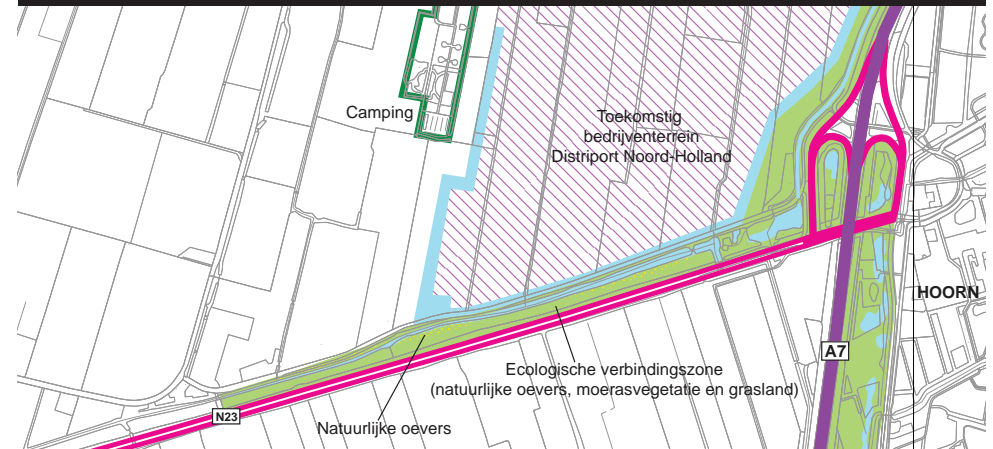
Aansluiting wateropgave

Bij de realisatie van extra water rondom knooppunten en afslagen van de N23 Westfriisaweg geeft een natuurlijke inrichting van de oevers een meerwaarde voor de ecologie.

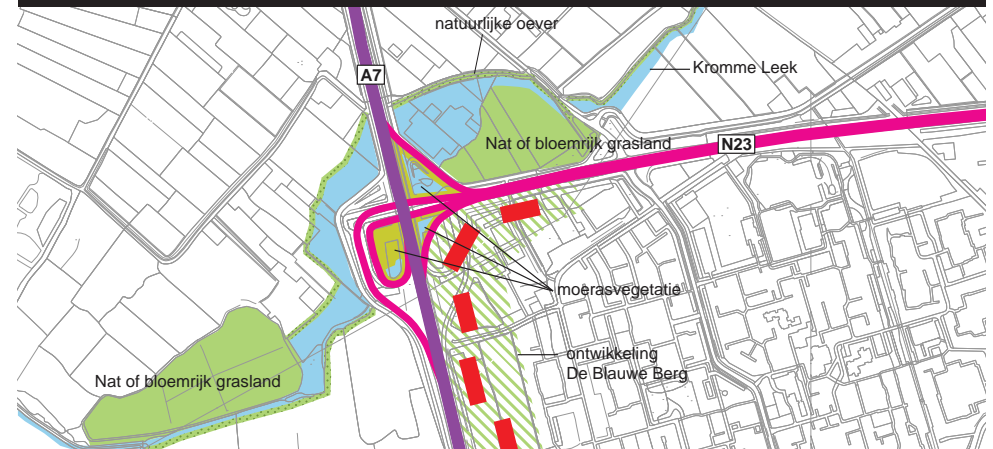
Natuurlijke inrichting berm sloten

Uit het ecologische onderzoek, dat is uitgevoerd ten behoeve van het waterhuishoudkundige ontwerp, is gebleken dat er onvoldoende ruimte is om de oevers in de berm sloten natuurlijk in te richten (talud minimaal 1:6). Wel zouden hier plas-draszones of natuurlijke oevervegetaties aangelegd kunnen worden.

Ecologische verbinding Trekvaart Alkmaar-Hoorn/N243



Ecologische verbinding Kromme Leek





Deel 3 - Visie

N23  westfrisiaweg





3.1 Vijf uitgangspunten voor de beeldkwaliteit

Uit de voorgaande analyse worden de volgende uitgangspunten voor de gewenste beeldkwaliteit van de N23 Westfriaweg en het aanliggende West-Friese landschap geformuleerd.

- I) **Beleving doorgaande route**
- II) **Behouden en/of versterken van het West-Friese landschap**
- III) **Terughoudende verschijningsvorm**
- IV) **Het contrast tussen stad en land**
- V) **Duurzaamheid**

In dit hoofdstuk worden deze uitgangspunten toegelicht met een beschrijving van de gewenste beeldkwaliteit.

Waar de N23 niet wordt onderbroken is de beleving van de doorgaande route het sterkst



I) Beleving doorgaande route

De N23 wordt ontwikkeld vanuit de verschillende regio's. De weg wordt daarbij neergezet als verbindend element tussen Alkmaar en Zwolle. Hieruit volgt de ambitie dat het traject van de N23 beleefd moet worden als één doorgaande route.

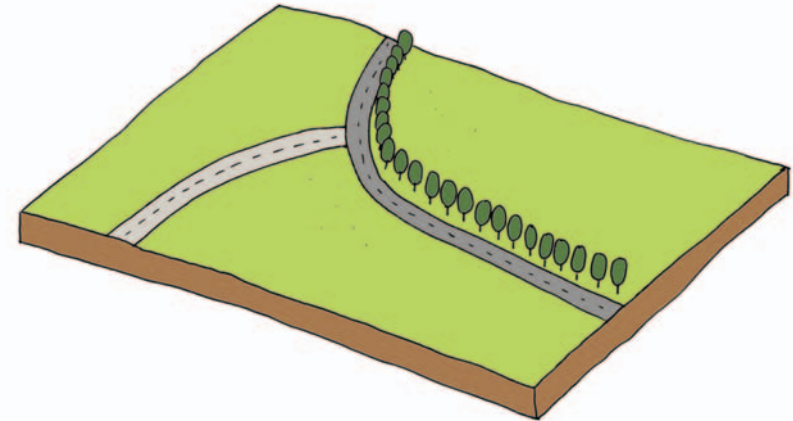
Met het begrip doorgaande route wordt in deze context bedoeld dat de weggebruiker die in Heerhugowaard de N23 oprijdt, 130 kilometer verder in Zwolle nog steeds het gevoel heeft op dezelfde weg te rijden. Dit gevoel wordt bepaald door de herkenbaarheid van de wegelementen en de beleving van de doorgaande route.

Gewenste beeldkwaliteit

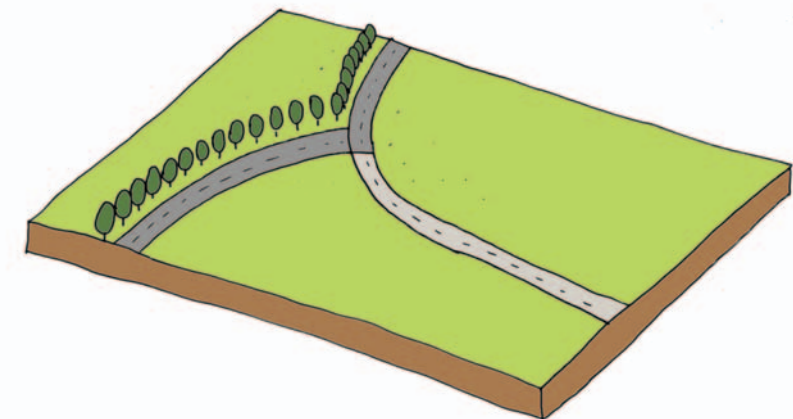
Langs de gehele route heeft de weg een herkenbare en samenhangende verschijningsvorm door de vormgeving van wegelementen als lichtmasten, geleiderail en viaducten.

Waar een kruising een onderbreking vormt in de doorgaande route van de N23 (zoals bij een T-splitsing of andere ondergeschikte aansluiting) zal de inrichting van de wegbermen de doorgaande richting moeten benadrukken (bijvoorbeeld met een doorgaande bomenrij).

De bomenrij benadrukt de doorgaande route...



...zeker wanneer deze in het kruispunt niet duidelijk is



De N23 in het West-Friese landschap



II) Behouden en/of versterken van het West-Friese landschap

De directe omgeving van de N23 Westfriisaweg is onderdeel van het West-Friese landschap. De karakteristieken van dit landschap vormen een belangrijk uitgangspunt voor de inrichting van de weg.

Gewenste beeldkwaliteit

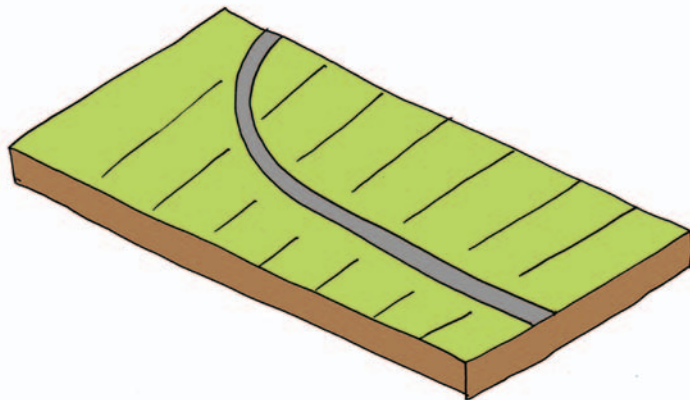
Vanaf de N23 Westfriisaweg zijn de karakteristieken van het West-Friese landschap herkenbaar. Dit houdt in dat er vanaf de weg optimaal zicht is op de karakteristieken van het veenweidegebied, de droogmakerijen en het agrarische gebruik in de omgeving.

Bestaande of oorspronkelijke structuren in het landschap worden waar mogelijk versterkt door de inrichting van weg. Waar de N23 Westfriisaweg bijvoorbeeld samenvalt met een bestaande groenstructuur wordt deze structuur versterkt door hem langs de N23 Westfriisaweg voort te zetten. Maar ook structuren met cultuurhistorische waarde, zoals elementen uit de ontginningsstructuur of de waterstaatkundige geschiedenis kunnen weer herkenbaar worden gemaakt. Zo kan een verdwenen historisch wegenpatroon aanleiding zijn voor de locatie van een fietstunnel.

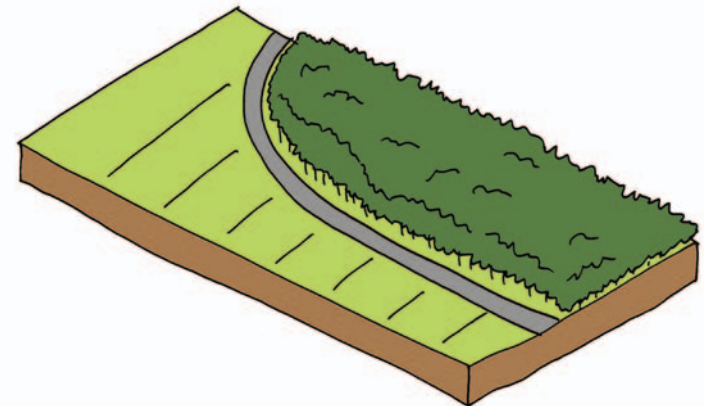
Archeologische waarden worden behouden en beschermd, maar zullen niet in het landschap herkenbaar worden gemaakt, tenzij hier een directe aanleiding voor bestaat. Dit geldt ook voor de kreekruggen waarop de archeologische vindplaatsen vaak aanwezig zijn.

Wanneer de oorspronkelijke landschappelijke structuur door de komst van de weg versnipperd en de totale beleving van de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit aanzienlijk wordt aangetast, wordt er gezocht naar een nieuwe kwaliteit. De openheid en de kenmerkende verkaveling van het oorspronkelijke landschap kunnen worden aangetast door de nieuw te realiseren tracédelen van de weg. Een hele nieuwe inrichting van de afgesneden ruimten waarbij de oorspronkelijke verkaveling niet meer herkenbaar is, kan de beleving van versnippering ongedaan maken.

Het landschap versnipperd door de komst van de N23



Voorbeeld hoe een nieuwe invulling de beleving van de versnippering ongedaan maakt



Voorbeeld van een kunstwerk met rustige vormgeving en terughoudende verschijningsvorm



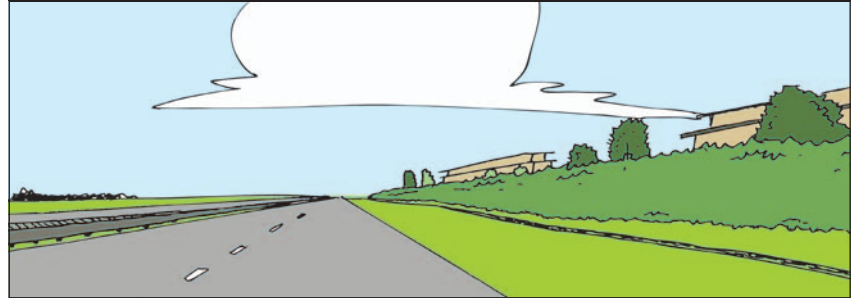
III) Terughoudende verschijningsvorm

De weg en het landschap hebben een relatie met elkaar. Het landschap vormt het decor voor de weggebruiker en de weg heeft invloed op de beleving van het landschap vanuit de omgeving. De beleving van de waarden van het landschap heeft hierbij de hoogste prioriteit.

Gewenste beeldkwaliteit

De weg mag geen verstoring vormen voor het zicht vanuit de omgeving. Voor de omgeving moet de weg als het ware onzichtbaar in het landschap liggen. Dit zal niet overal haalbaar zijn, bijvoorbeeld door het ruimtebeslag van viaducten of geluidwerende voorzieningen. Waar verstoring van het zicht onvermijdelijk is mag de weg zo min mogelijk contrasteren met de omgeving. Door de toepassing van een rustige en terughoudende verschijningsvorm voor de wegelementen (zoals de kunstwerken) nemen zij geen prominente plaats in de omgeving in.

Woongebied



Bedrijventerrein



Landelijk gebied

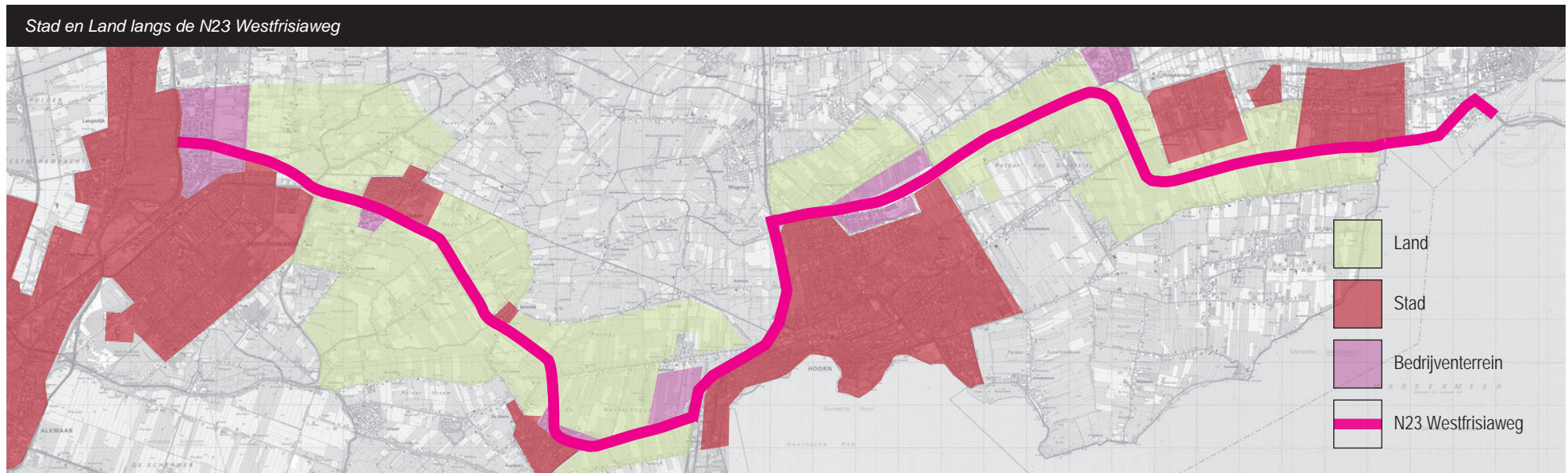


IV) Het contrast tussen stad en land

Het contrast tussen het bebouwde gebied en het open agrarische land vormt een belangrijk terugkomend onderdeel in de beleving van het West-Friese landschap. De realisatie van de N23 Westfriisaweg kan bijdragen aan het vergroten van dit open/dicht-contrast. Onder het bebouwde gebied verstaan we in dit kader de geclusterde bebouwing rondom de kernen en de bedrijventerreinen. Onder het landelijke gebied verstaan we het buitengebied met de boerenbedrijven, het agrarische gebruik, lintdorpen en recreatiegebieden.

Gewenste beeldkwaliteit

Het landelijke gebied is herkenbaar door de openheid van het agrarische gebruik, afgewisseld met boerenerven en lintbebouwing. Deze herkenbaarheid wordt versterkt door het bebouwde gebied rondom de stadsranden en dorpskernen te verdichten met onder andere opgaande beplanting langs de N23 Westfriisaweg.





V) Duurzaamheid

De laatste jaren is er veel aandacht voor milieu en klimaat. De provincie Noord-Holland heeft een hoge ambitie om klimaatbewust en duurzaam te ontwikkelen. Binnen het project N23 Westfrisiaweg vormen natuur en milieu belangrijke uitgangspunten. In dit kader wordt bij het maken van keuzes voor de inrichting en vormgeving van de weg rekening gehouden met de principes van duurzaam bouwen. Om deze ambitie uit te dragen is het gewenst duurzame materialen ook zichtbaar toe te passen.

Gewenste beeldkwaliteit

De ambitie voor duurzaamheid van de weg is herkenbaar door de zichtbare toepassing van materialen die met dit thema geassocieerd worden, zoals hout en beton.



Deel 4 - Ontwerpprincipes



N23 westfrisiaweg



Wegelementen



4.1 Inleiding

4.1.1 Ontwerppogaven voor de beeldkwaliteit

Er zijn voor de N23 Westfriisaweg twee grote ontwerppogaven te onderscheiden.

1. *De wegelementen.* Deze ontwerppogave heeft betrekking op alles wat tussen de twee bermstroken van de weg ligt. Alle onderdelen van de weg als bebording, lichtmasten, kunstwerken en rotondes vallen hieronder, alles dat binnen het directe plangebied van de N23 Westfriisaweg valt.

2. *De landschappelijke inpassing.* Deze ontwerppogave heeft betrekking op de relatie tussen de N23 Westfriisaweg en zijn omgeving, het studiegebied. Per deelgebied wordt vanuit de lokale situatie de gewenste beeldkwaliteit beschreven.

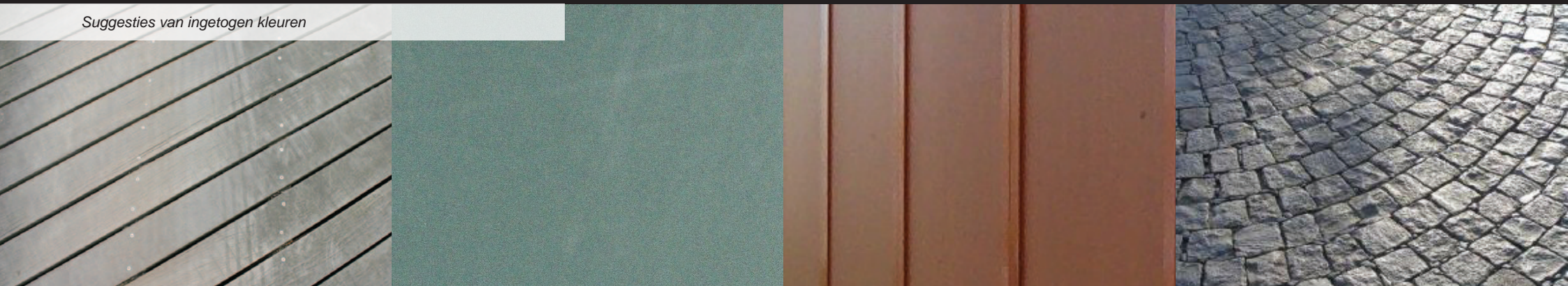
Voor beide ontwerppogaven wordt in dit hoofdstuk aan de hand van ontwerpprincipes de oplossingsrichting beschreven. Een ontwerpprincipe beschrijft een maatregel voor de inrichting of vormgeving waardoor de gewenste beeldkwaliteit wordt bereikt. Deze principes vragen om een consequente toepassing bij de realisatie.

De ontwerpprincipes worden beschreven aan de hand van de uitgangspunten en de gewenste beeldkwaliteit. De Romeinse cijfers verwijzen naar de indeling uit het voorgaande hoofdstuk.



Vormgeving N23 Westfrisiaweg

Suggesties van ingetogen kleuren



Suggesties van een combinatie tussen harde en zachte materialen



Suggesties van een heldere vormtaal met horizontale en rechte lijnen



4.2 Wegelementen

4.2.1 Algemeen

Voor de volgende wegelementen worden in dit hoofdstuk ontwerpprincipes beschreven:

1. Kunstwerken
2. Wegbermen
3. Weggerelateerde ruimten
4. Rotondes
5. Bermsloten
6. Voorzieningen
 - a. geluidswerende voorzieningen
 - b. verlichting en reflectoren
 - c. bebording
 - d. geleiderail

Beleving doorgaande route (I)

Gewenste beeldkwaliteit:

De inrichting en vormgeving van alle aan de weg gerelateerde elementen (zoals verkeersbegeleidende voorzieningen, kunstwerken e.d.) hebben voor de weggebruiker een herkenbare samenhang in hun voorkomen.

Ontwerpprincipe 1

Het consequent toepassen van alle in dit hoofdstuk beschreven ontwerpprincipes voor de wegelementen zorgt dat de N23 Westfrisiaweg een herkenbare eenheid vormt voor de gebruikers.

Terughoudende verschijningsvorm (III)

Gewenste beeldkwaliteit:

De wegelementen hebben een rustige en terughoudende verschijningsvorm en nemen daardoor geen prominente plaats in de omgeving in.

Ontwerpprincipe 2

Om de wegelementen rust en harmonie te laten uit stralen is een **statige** vormtaal van de architectuur met rechte vormen nodig. Het gebruik van hoofdzakelijk **horizontale en verticale lijnen** is hierbij het uitgangspunt. Het lijnenspel moet daarnaast gebaseerd zijn op eenduidigheid; een overdaad aan lijnen en richtingen maakt het beeld vol en dynamisch en is daarom ongewenst.

Ontwerpprincipe 3

De toegepaste kleuren hebben een rustige uitstraling en vormen geen contrast met de natuurlijke kleuren uit de omgeving. Het zijn relatief **ingetogen** kleuren. Felle of primaire kleuren of grote vlakken met hele lichte kleuren (zoals wit) vallen op en accentueren de wegelementen. Een kleurgebruik met opvallende, bonte kleuren (zoals groen, blauw, paars e.d.) sluiten meestal aan op een tijdelijke trend of tijdsbeeld en contrasteren met de omgeving.

Ontwerpprincipe 4

De elementen bestaan uit **zo min mogelijk verschillend** ogende soorten materiaal. Eenheid, rust en harmonie zijn daarbij uitgangspunt. Uit dat oogpunt is het gewenst materialen met een **matte en zachte** uitstraling te gebruiken. Materialen met een glad en weerspiegelend oppervlak treden meer op de voorgrond. De harde materialen worden zoveel mogelijk beperkt en natuurlijk ogende oppervlakten (zoals gras) bepalen het beeld.

Hout



Duurzaamheid (V)

Gewenste beeldkwaliteit:

De duurzame ambitie van de weg is herkenbaar aanwezig in de vormgeving van de wegelementen.

Ontwerpprincipe 5

Vanuit de principes van duurzaam bouwen is het streven om materialen toe te passen die geen negatieve effecten voor het milieu hebben. Hoewel materialen als hout en beton pas duurzaam zijn wanneer aan een aantal voorwaarden is voldaan, zijn het materialen die algemeen als duurzaam worden herkend. Door deze materialen ook zichtbaar toe te passen wordt duidelijk dat de ambitie voor duurzaamheid op de weg is toegepast.

Ontwerpprincipe 6

Materialen worden ook als duurzaam beleefd wanneer ze schoon en goed onderhouden zijn. Zichtbaar vuil op de materialen verzwakt deze beleving. Uit dit oogpunt is het gewenst materialen toe te passen die weinig onderhoud nodig hebben. Hierin zijn hele lichte kleuren niet wenselijk, omdat vuil hier snel zichtbaar op is. Ook het zo min mogelijk toepassen van 'harde' materialen, bijvoorbeeld door gebruik te maken van zoveel mogelijk grondwerk en groen in de constructies, draagt hier aan bij, doordat hierdoor minder kans is op vervuiling, graffiti e.d.

4.2.2 Kunstwerken

Kunstwerken zijn bouwwerken om de N23 Westfrisiaweg en andere infrastructuur (spoor, weg, water) ongelijkvloers te laten kruisen.

Voorbeelden van grote kunstwerken zijn bruggen, viaducten en onderdoorgangen.

Voorbeelden van kleine kunstwerken zijn duikers en faunapassages.

Terughoudende verschijningsvorm (III)

Gewenste beeldkwaliteit:

De wegelementen hebben een rustige en terughoudende verschijningsvorm en nemen daardoor geen prominente plaats in de omgeving in.

Beton



Ontwerpprincipe 7

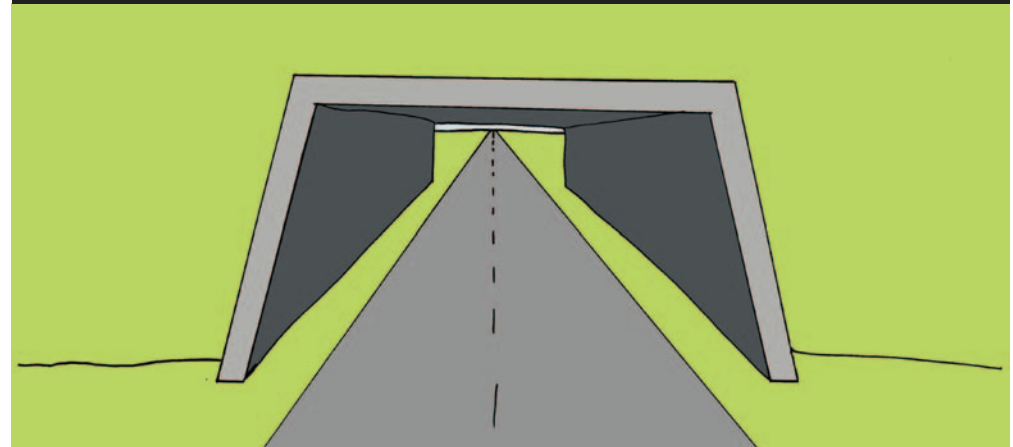
De ontwerpprincipes voor de vormgeving worden toegepast om de kunstwerken een rustige en statige uitstraling te geven. Om dit te bereiken moeten de constructies van de kunstwerken erop gericht zijn om het beeld van de groene taluds te laten overheersen en het gebruik van harde materialen tot een minimum te beperken. Waar de weg verdiept wordt aangelegd is het de wens dit zoveel mogelijk met flauwe, groene taluds uit te voeren (bijvoorbeeld door de toepassing van een vliesconstructie).

De daadwerkelijke 'harde' constructie van de kunstwerken moet bestaan uit een eenvoudig lijnenspel, met voornamelijk horizontale en verticale lijnen. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van dezelfde materialen en kleuren. Het is wenselijk alle massieve elementen, zoals grondkeringen en schampwanden, met beton uit te voeren en alle lichte elementen, zoals leuningen, van hout. Om een rustig beeld te realiseren moeten de verschillende onderdelen van de bruggen zoveel mogelijk als één geheel worden uitgevoerd. Dat kan bijvoorbeeld doordat de schampranden voor de beleving doorlopen in de borstwering.

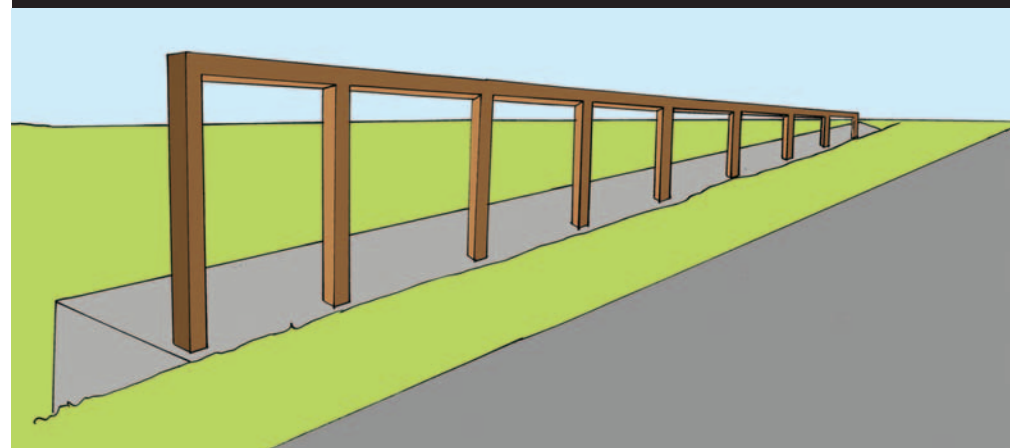
Wanneer er ten behoeve van de sociale veiligheid voor fietsers en wandelaars schuine wanden gewenst zijn, zullen deze binnen het kunstwerk moeten worden geconstrueerd. Vanuit de beeldkwaliteit is het gewenst dat de schampranden, borstweringen en keringen vanuit de omgeving als horizontale en verticale lijnen worden beleefd.

Waar flauwe of groene taluds bij de kunstwerken technisch niet realiseerbaar zijn, zal een kering van harde materialen worden aangebracht die wordt vorm gegeven als één geheel met de borstwering en schampranden (zie het voorbeeld van de vormgeving voor de kruising met het spoor op pagina 61).

Voorbeeld waarbij harde materialen een samenhangend geheel vormen met herkenbare vormgeving



Voorbeeld van een transparante leuning die aansluit op de herkenbare vormgeving



Behouden en/of versterken van het West-Friese landschap (II)

Gewenste beeldkwaliteit:

De N23 Westfriisaweg mag geen verstoring vormen voor het zicht vanuit de omgeving. Indien deze verstoring echter onvermijdelijk is, zal de weg zo min mogelijk met de omgeving contrasteren.

Bestaande of oorspronkelijke structuren worden waar mogelijk versterkt met de inrichting van weg. Infrastructuren (zoals spoor, weg, water) die de N23 Westfriisaweg kruisen worden zoveel als mogelijk als doorgaande lijn gerespecteerd. De barrièrewerking van de Westfriisaweg moet zoveel mogelijk worden beperkt.

Ontwerpprincipe 8

De terughoudende verschijningsvorm van de kunstwerken draagt bij aan een zo klein mogelijk contrast met de omgeving. De inrichting van de taluds van de kunstwerken wordt beschreven bij de paragraaf 'ontwerpprincipes weggerelateerde ruimten' (zie 4.2.4 op pagina 69).

Ontwerpprincipe 9

De N23 Westfriisaweg kruist de huidige structuren in het landschap, zoals lintdorpen, wegen, watergangen en recreatieve routes. Uit het Voorlopig Ontwerp van de N23 Westfriisaweg blijkt dat deze kruising op vier verschillende manieren kan plaatsvinden. Op de volgende pagina's worden deze verder toegelicht.

A) N23 (niet op maaiveld) gaat onder lokale structuur (op maaiveld) door

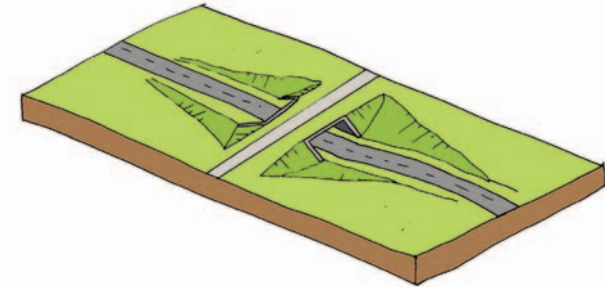
Het West-Friese landschap en zijn huidige structuren worden het sterkst in hun waarde gelaten wanneer de N23 Westfriisaweg verdiept onder een lokale structuur door gaat. De N23 Westfriisaweg is bij deze kruising ondergeschikt aan het landschap. Dit type kruising komt voor bij het spoor en bij cultuurhistorische linten.

Omdat het spoor op zijn huidige niveau blijft, zal de N23 Westfriisaweg hem ondergeschikt kruisen.

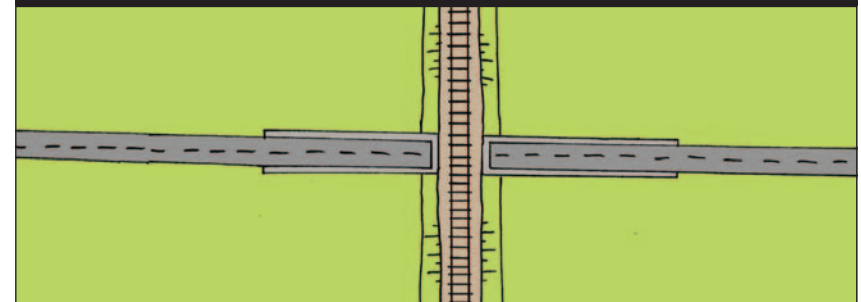
Uitgangspunten vormgeving verdiepte ligging spoor

- zoveel mogelijk flauwe en 'groene' taluds;
- schamprand, borstwering en grondkering vormen voor de beleving een samenhangend geheel met een herkenbare rechte vormgeving;
- bovenop het kunstwerk staan houten leuning met een rechte en transparante vormgeving;
- de hoogte van de borstwering maakt extra leuning zoveel mogelijk overbodig.

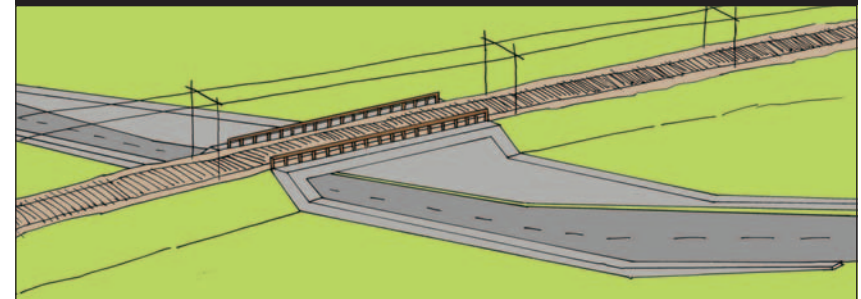
Principe N23 (niet op maaiveld) gaat onder lokale structuur (op maaiveld) door



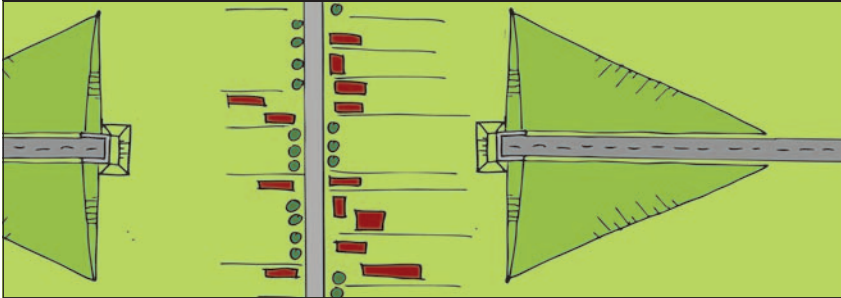
Kruispunt spoor



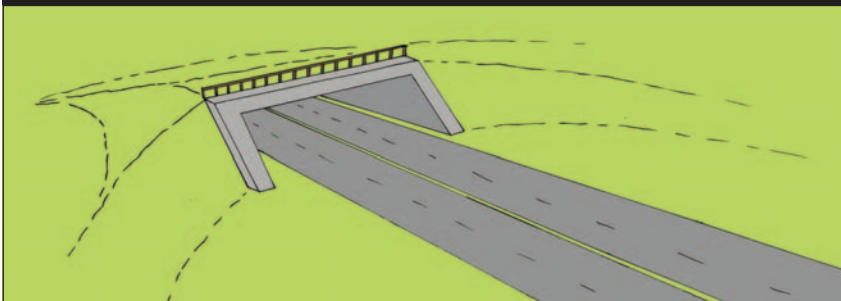
Vormgeving kruising spoor



Kruising cultuurhistorisch lint



Vormgeving entree overkapping



Bij de kruising van cultuurhistorisch waardevolle lintbebouwing is de beleving van het authentieke karakter het belangrijkste uitgangspunt. Vanuit het lintdorp mag er zo min mogelijk zicht zijn op de N23 Westfriisaweg. Het is wenselijk dat de verdiepte ligging hier overkapt wordt, waarbij de entree van de overkapping op ruime afstand (enkele tientallen meters) van de lintbebouwing ligt. De inrichting op de overkapping moet dan aansluiten op de karakteristieken van de lintbebouwing. In de verdichte linten (zoals de Streekweg in Drechterland) zal deze ruimte een dicht karakter moeten hebben. Het heeft de voorkeur dat deze verdichting onder andere gerealiseerd wordt met een vorm van bebouwing. Een stenen bebouwing is hier niet mogelijk, maar wellicht kunnen houten opstallen met een agrarische functie hier een plaats krijgen. In een lint met veel open ruimten (zoals de Middenweg in Heerhugowaard) kan de inrichting een meer open karakter hebben, zolang er geen zicht op de N23 Westfriisaweg is. De grondwal boven de overkapping moet het zicht op de weg vanuit het lintdorp ontnemen.

Uitgangspunten vormgeving entree overkapte verdiepte ligging

- zoveel mogelijk flauwe en 'groene' taluds van de verdiepte ligging;
- schamprand en borstwering zijn een samenhangend geheel met herkenbare rechte vormgeving en vormen een 'omlijsting' van de entree van de overkapping;
- grondwal/talud aan de achterzijde van de betonnen rand, waar deze boven het maaiveld ligt. Deze wal ontnemt het zicht op de weg vanuit de omgeving;
- bovenop het kunstwerk staan houten leuning met een rechte en transparante vormgeving;
- de hoogte van de borstwering maakt extra leuning zoveel mogelijk overbodig.

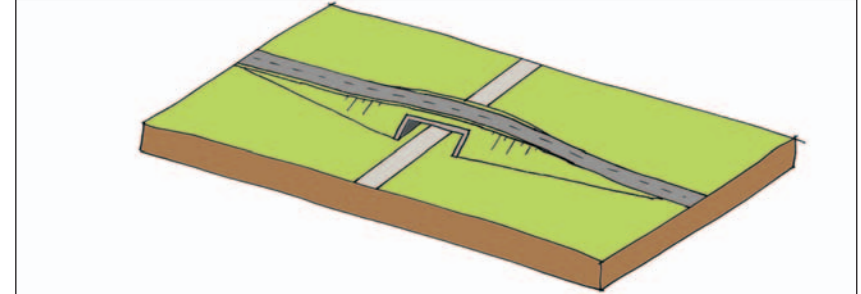
B) N23 Westfrisiaweg (niet op maaiveld) gaat over lokale structuur (op maaiveld) heen
 Waar de N23 over de lokale structuur heen gaat, wordt deze structuur in zijn beleving aangetast. Hoewel de lokale weg zijn oorspronkelijke ligging behoudt, wordt het zicht bepaald door de aanwezigheid van de nieuwe weg.

De inrichting van deze kruising moet benadrukken dat de N23 Westfrisiaweg als autonoom element over de bestaande wegen heen ligt. De bestaande lokale weg wijkt niet voor de overheersende N23 Westfrisiaweg, maar breekt als het ware door het talud van de N23 Westfrisiaweg. De inrichting moet daarom hard en gesloten zijn. Bij de inrichting van de onderdoorgang moet rekening gehouden worden met voldoende licht en ruimte uit oogpunt van sociale veiligheid.

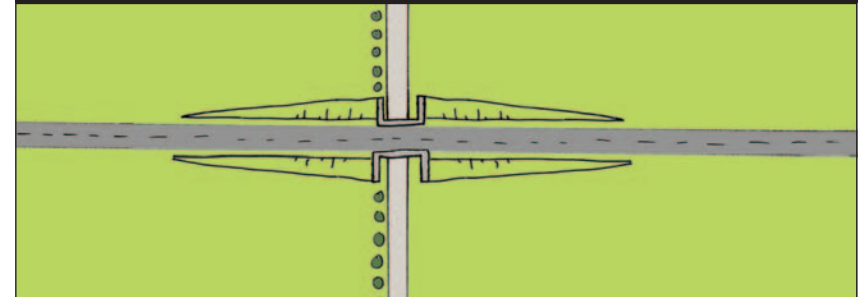
Uitgangspunten vormgeving viaduct over lokale weg

- *het talud van de kruisende N23 grenst zo dicht als mogelijk op de lokale weg met rechte landhoofden;*
- *schamprand, borstwering en grondkering vormen voor de beleving een samenhangend geheel met een herkenbare rechte vormgeving;*
- *harde wanden binnen het kunstwerk, zachte wanden er buiten;*
- *bovenop het kunstwerk staan houten leuningen met een rechte en transparante vormgeving;*
- *de hoogte van de borstwering maakt extra leuningen zoveel mogelijk overbodig*

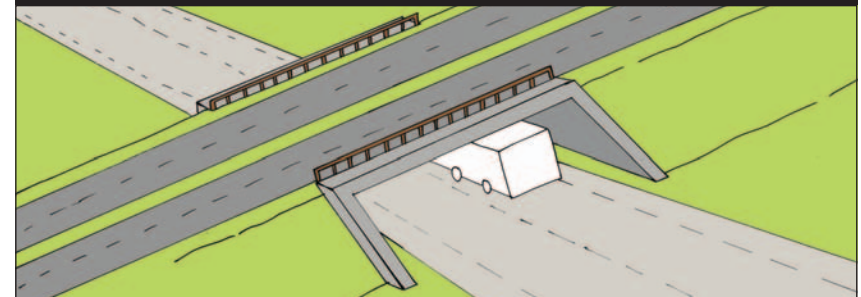
Principe N23 (niet op maaiveld) over de lokale structuur (op maaiveld) heen



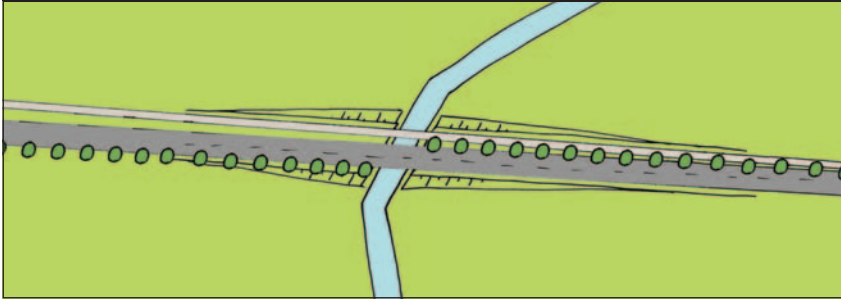
Kruising lokale ontsluitingsweg



Vormgeving viaduct lokale ontsluitingsweg



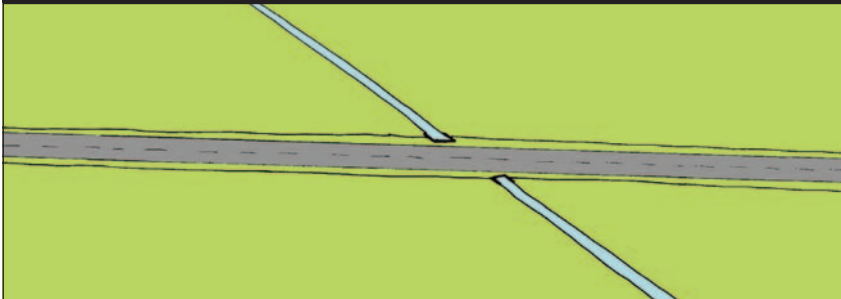
Kruising ringvaart



Waar de N23 Westfriisaweg de ringvaart van de Heerhugowaardse polder kruist, komt in eerste instantie geen nieuw kunstwerk dat kan aansluiten op de vormgeving van de N23 Westfriisaweg. De bestaande brug zal bij reconstructie in kleur, materiaal en vormgeving moeten aansluiten op het ontwerp van de viaducten van de nieuwe N23 Westfriisaweg. De vormgeving van de nieuwe fietsbrug moet hier al wel op aansluiten.

Bij de kruising met waterlopen zijn kleine kunstwerken nodig, zoals (doorvaarbare) duikers. Deze kunstwerken moeten het doorgaande karakter van de waterloop versterken door zijn richting te benadrukken. Het is daarom ongewenst dat de loop van de watergang wordt omgelegd om de duiker zo kort mogelijk te maken. Ze zijn herkenbaar als onderdeel van de N23 Westfriisaweg door de vormgeving.

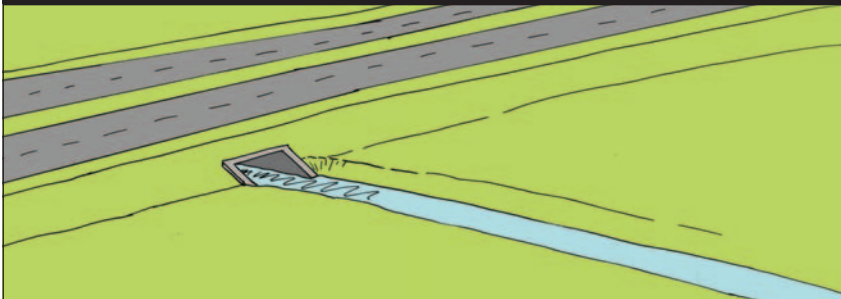
Kruising waterlopen



Uitgangspunten vormgeving duikers

- de duikers staan niet per definitie haaks op de weg, maar benadrukken de oorspronkelijke richting van de waterloop
- de ingang van de duikers hebben voor de beleving een rechte vormgeving, die aansluit op de overige kunstwerken van de N23 Westfriisaweg.

Vormgeving duikers

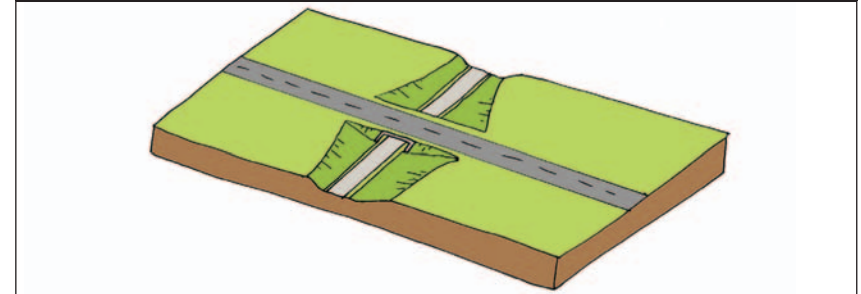


C) Lokale structuur (niet op maaiveld) gaat onder N23 Westfriisaweg (op maaiveld) door
 Bij dit type kruising past de lokale structuur zijn loop aan op de N23. Lokale structuren die onder de N23 door gaan zijn fiets- en wandelroutes. Door hun kleinschalige karakter kruisen de routes de provinciale weg ondergeschikt. Deze recreatieve routes sluiten vaak aan op de landschappelijke structuur, maar maken er in de omgeving van de N23 geen essentieel deel van uit. De inrichting rondom de fiets- en wandelroutes is dan ook niet gericht op beleving vanaf de weg.

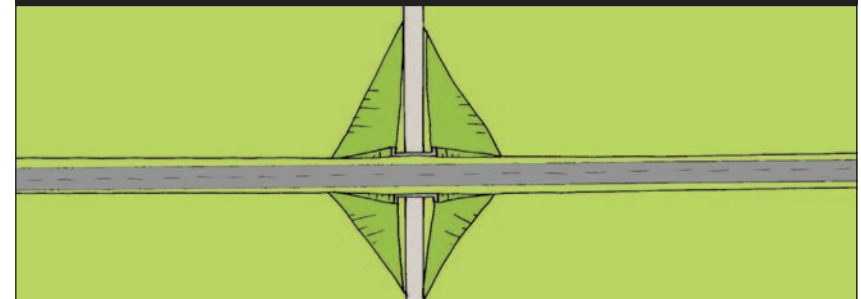
Uitgangspunten vormgeving fietstunnel

- *schamprand, borstwering en grondkering vormen voor de beleving een samenhangend geheel met een herkenbare rechte vormgeving;*
- *harde wanden binnen het kunstwerk, zachte wanden er buiten;*
- *bovenop het kunstwerk staan houten leuning met een rechte en transparante vormgeving;*
- *de hoogte van de borstwering maakt extra leuning zoveel mogelijk overbodig*

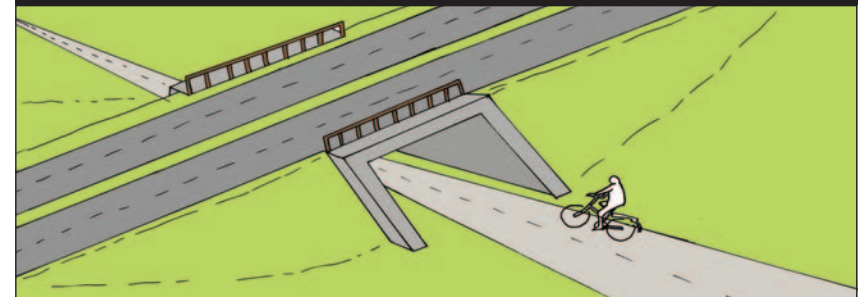
Principe lokale structuur (niet op maaiveld) gaat onder N23 (op maaiveld) door



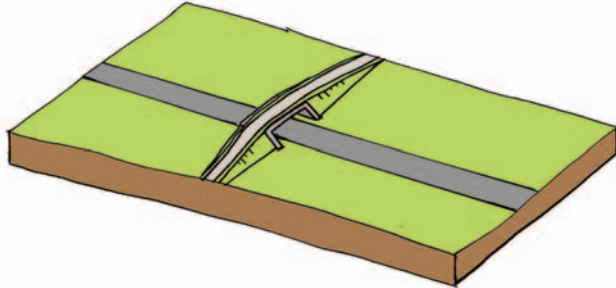
Kruising fiets- en wandelroutes



Vormgeving fietstunnel



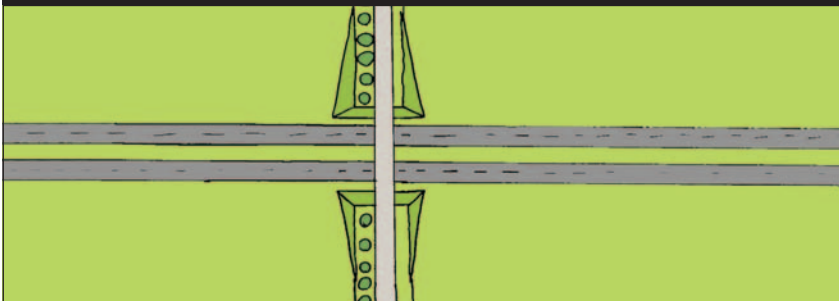
Principe lokale structuur (niet op maaiveld) over N23 (op maaiveld) heen



D) Lokale structuur (niet op maaiveld) gaat over N23 Westfrisiaweg (op maaiveld) heen
 In deze situatie wordt de lokale structuur met een viaduct over de N23 Westfrisiaweg heen geleid. De lokale structuur past zijn loop aan.

Dit zijn voor een groot deel viaducten waarbij een lokale rijweg over de N23 Westfrisiaweg wordt geleid. De inrichting van de kruising benadrukt de korte onderbreking die de N23 Westfrisiaweg vormt voor de doorgaande lokale structuur. De aanlandingen en leuning van het kunstwerk zijn pas waarneembaar waar de taluds van het kunstwerk en de wegbegeleidende bomenrij stoppen. Onder het dek zijn er schuine landhoofden die op het contrast duiden met de rechte wanden van de kruising type C (zoals op pagina 65).

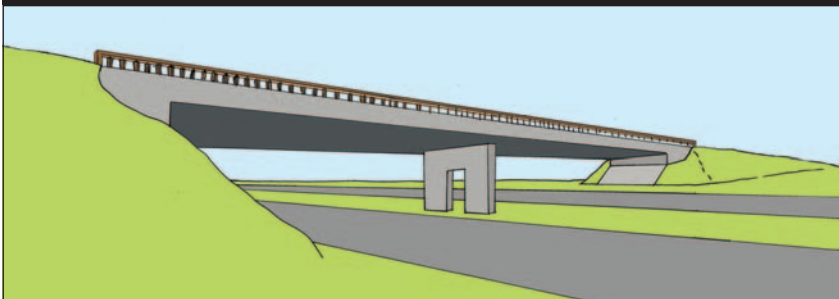
Kruising lokale weg



Uitgangspunten vormgeving viaduct over N23

- de middenondersteuning heeft twee poten waardoor deze aansluit op de herkenbare rechte vormgeving;
- het dek, de champrand en de aanlandingen op de landhoofden vormen één geheel met een herkenbare rechte vormgeving;
- bovenop het kunstwerk staan houten leuning met een rechte en transparante vormgeving;
- bomen lopen door op de taluds en volgen de weg tot aan het kunstwerk.

Vormgeving viaduct



Ter plaatse van Wogmeer is gekozen de wandelroute 'Rondje Wogmeer' met voetgangersbruggen over de N23 Westfrisiaweg heen te leiden. De twee bruggen vormen hier voor de gebruiker van de N23 Westfrisiaweg een poort voor de droogmakerij Wogmeer.

Uitgangspunten voetgangersbrug Wogmeer

- *de staanders en de leuning van de brug zijn van hout en vormen één geheel met een herkenbare rechte vormgeving. Zij bepalen het aanzicht van de brug.*
- *De trappen en het dek hebben een transparante verschijningsvorm.*

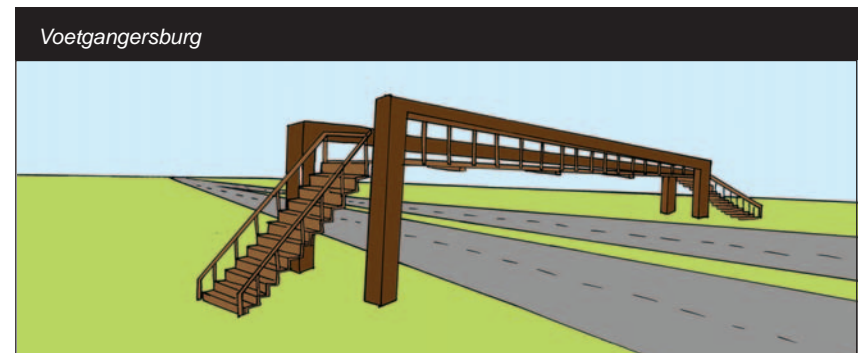
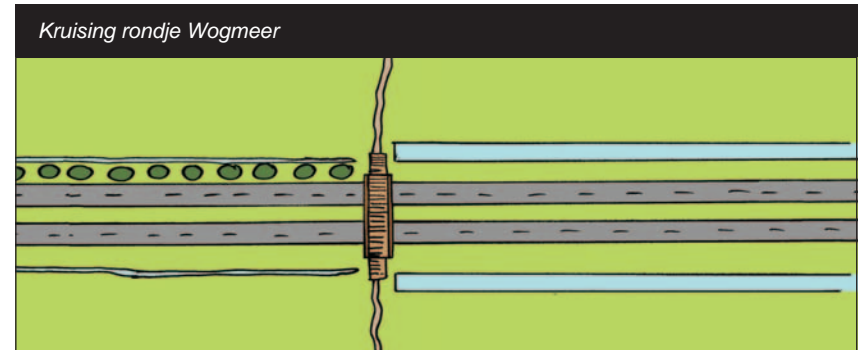
Duurzaamheid (V)

Gewenste beeldkwaliteit:

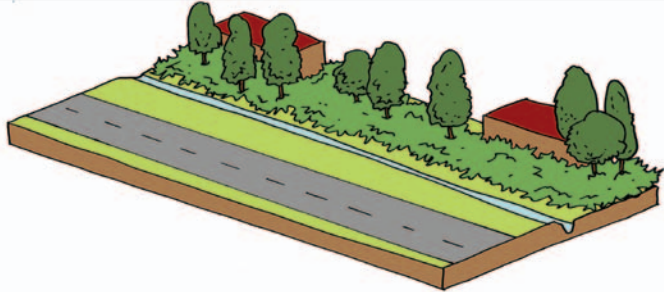
De duurzame ambitie van de weg is herkenbaar aanwezig in de vormgeving van de wegelementen.

Ontwerpprincipe 10

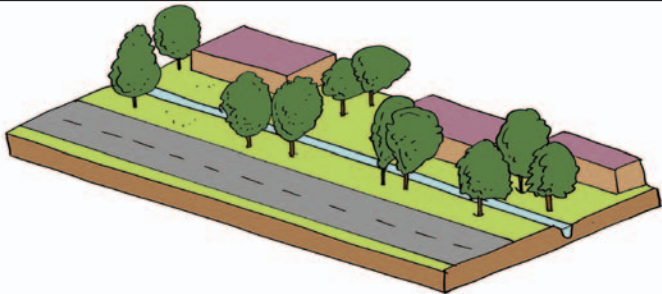
Het toepassen van hout in de kunstwerken, bijvoorbeeld in de leuning en hekwerken.



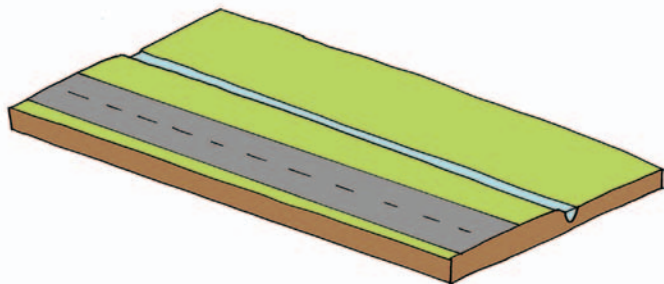
Woonkern



Bedrijven



Landelijk



4.2.3 Wegbermen

Het contrast tussen stad en land (IV)

Gewenste beeldkwaliteit:

Het landelijke gebied wordt gekenmerkt door openheid. Het stedelijk gebied door verdichting.

Ontwerpprincipe 11

In de bebouwde omgeving wordt gekozen voor een groene inrichting van de wegbermen. Bebouwing met een woonfunctie worden met een groene inrichting van de N23 Westfriaweg afgeschermd, wat de leefbaarheid ten goede komt. Wanneer er binnen de bebouwde omgeving herkenningspunten zijn die de identiteit van de woonkern naar zijn omgeving toe bepalen (kerktorens en kenmerkende architectuur, dan mag de groene inrichting dit niet hinderen.

Ook bij bedrijventerreinen (andere bebouwing die geen primaire woonbestemming hebben) wordt het beeld langs de N23 Westfriaweg verdicht met een groene inrichting van de bermen. Deze inrichting is gericht op de visuele relatie tussen de weg en de zichtlocaties. Het groen vormt een representatief venster, bestaande uit een transparante bomenrij of losse groepen beplanting. Een groene inrichting vormt een afscherming wanneer het zicht op de bedrijvigheid niet wenselijk is.

De beleving van de openheid en het zicht op de karakteristieken van het West-Friese landschap staan voorop. De aanwezigheid van de weg moet de open ruimte in het landschap zo min mogelijk verstoren. Hier is het tracé van de weg dan ook onbeplant. De bermen zijn zoveel mogelijk obstakelvrij en breed genoeg om geleiderail overbodig te maken.

4.2.4 Weggerelateerde ruimten

Weggerelateerde ruimten behoren tot de weg en ontstaan door de ruimtevrage rondom kruispunten, knooppunten en taluds. Restruimten of overhoeken zijn ruimten die ontstaan doordat de weg ze in hun huidige vorm afsnijdt en waardoor ze ongeschikt worden voor hun huidige functie. Voor restruimten wordt een nieuwe functie gezocht die aansluit op het omringende landschap.

Het contrast tussen stad en land (IV)

Gewenste beeldkwaliteit:

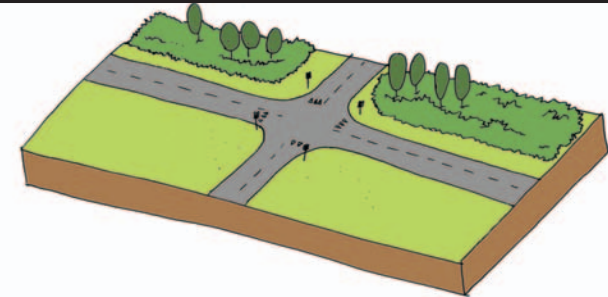
Het landelijke gebied wordt gekenmerkt door openheid. Het stedelijk gebied door verdichting.

Ontwerpprincipe 12

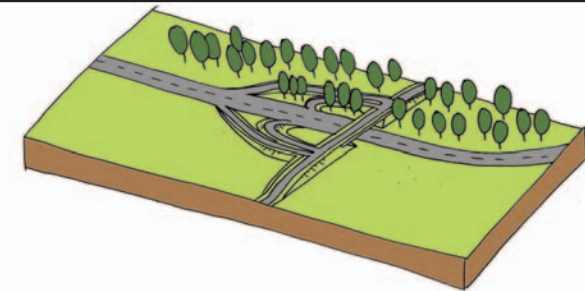
In het stedelijke gebied worden de weggerelateerde ruimten verdicht met beplanting, die zo dicht mogelijk op de weg aansluit zonder de verkeersveiligheid in gevaar te brengen. De beplanting uit de omgeving wordt bijvoorbeeld doorgezet tot aan de objectvrije zone langs de weg.

In het landelijke gebied blijven de weggerelateerde ruimten zoveel mogelijk obstakelvrij en onbeplant.

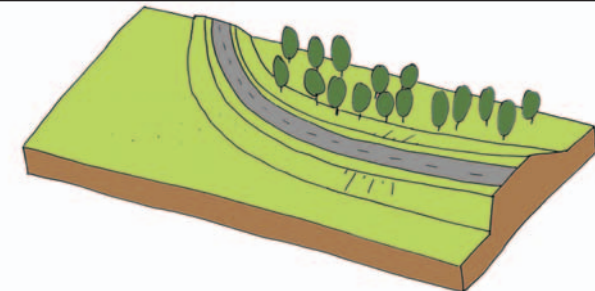
Kruispunt



Knooppunt



Talud



Behouden en/of versterken van het West-Friese landschap (II)

Gewenste beeldkwaliteit:

Vanaf de weg is er zicht op de karakteristieken van het West-Friese landschap (vooral op de waardevolle gebiedskenmerken in de omgeving)

De weg mag geen verstoring vormen voor zichtlijnen en open ruimten in de omgeving. Indien deze verstoring echter onvermijdelijk is, zal de weg zo min mogelijk met de omgeving contrasteren.

Bestaande of oorspronkelijke structuren worden, waar mogelijk, versterkt met de inrichting van weg.

Ontwerpprincipe 13

Aanvullend op ontwerpprincipe 12 sluit de inrichting tevens aan op de karakteristieken vanuit de omgeving. Vrijkomende ruimte krijgt dezelfde invulling als aanliggende ruimten (bijvoorbeeld een agrarische bestemming of een stedelijke verdichting). Hiermee wordt de relatie met de omgeving versterkt en wordt voorkomen dat de weggerelateerde ruimten op zichzelf staande elementen vormen.

Waar het past binnen de karakteristieken van de omgeving kan binnen de vrijkomende ruimte binnen het wegprofiel (bijvoorbeeld weggerelateerde ruimte binnen knooppunten en afslagen) de compensatieopgave voor water gerealiseerd worden, eventueel in combinatie met ecologische doelen.

4.2.5 Rotondes

Rotondes vormen een apart onderdeel van de wegelementen. Het zijn plekken waar de nieuwe N23 Westfriisaweg samenkomt met de lokale infrastructuur, maar waar zij elkaar op een gelijkwaardige manier kruisen. Hierdoor ontstaat in het midden een ruimte die eigenlijk bij geen van beide infrastructuren hoort, beide worden er omheen geleid.

Behouden en/of versterken van het West-Friese landschap (II)

Gewenste beeldkwaliteit:

De N23 Westfriisaweg mag geen verstoring vormen voor het zicht vanuit de omgeving.

Indien deze verstoring echter onvermijdelijk is, zal de weg zo min mogelijk met de omgeving contrasteren.

De weg is herkenbaar als autonoom element in het landschap en maakt geen deel uit van de oorspronkelijke structuur van het landschap.

Ontwerpprincipe 14

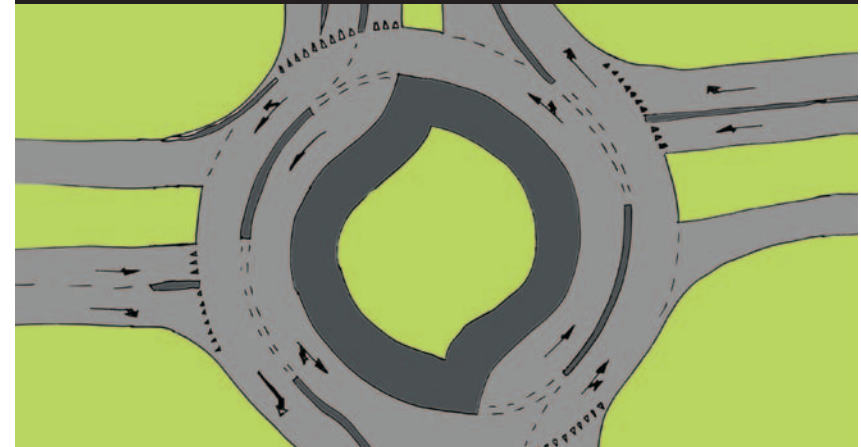
Bij de inrichting van de ruimte die gevormd wordt door de turborotonde wordt het zelfstandige karakter van deze ruimte benadrukt, zonder dat dit ten koste gaat van de beleving van het landschap. Het toepassen van grastaluds op de rotondes is hiervoor een middel. De taluds wijken af van het vlakke, open land van de omgeving en verwijzen naar de inrichting van de ongelijkvloerse kruisingen op het oostelijke deel van de Westfriisaweg (Hoorn-Enkhuizen). Het gebruik van gras sluit daarnaast weer aan op het agrarische omliggende land, wat er voor zorgt dat de rotonde afwijkt, maar geen contrast vormt met de omgeving.

De vormgeving van het talud van de rotonde gaat uit van de karakteristieke vorm van de turborotonde, een doorsneden cirkel. De vorm wordt versterkt door het hoogste punt van het talud in het midden te leggen. Het talud 'vouwt' zich daarbij om de centraal geplaatste bewegwijzering.

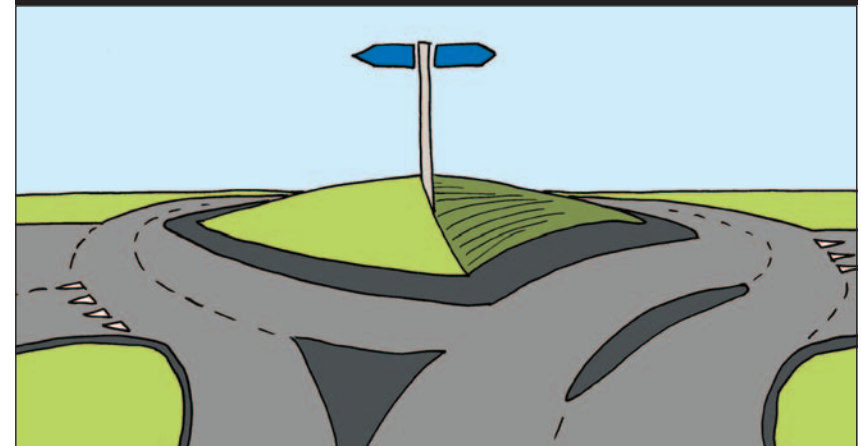
Uitgangspunten vormgeving rotonde

- *ingetogen kleurgebruik van de wegelementen rondom de rotonde;*
- *grondlichaam op het middendeel van de rotonde, waarbij het hoogste punt in het midden van de rotonde ligt. Aan een zijde is het talud naar binnen gericht, waardoor het grondlichaam een holle kant krijgt. Aan deze zijde wordt in het talud de ANWB-bebording geplaatst;*
- *Het grondlichaam krijgt een inrichting met gras.*

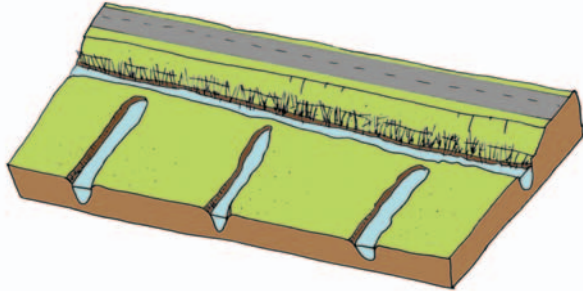
Turborotonde bovenaanzicht



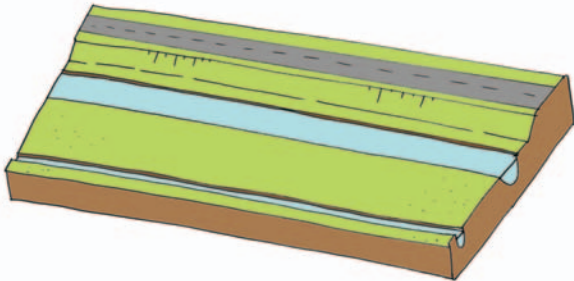
Turborotonde



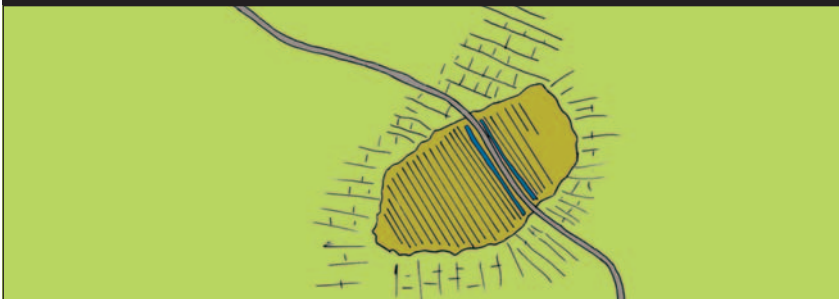
Inrichting bermsloot veenweidegebied



Inrichting bermsloot Wogmeer



Principe bermsloten Wogmeer



4.2.6 Bermsloten

Behouden en/of versterken van het West-Friese landschap (II)

Gewenste beeldkwaliteit:

Vanaf de weg is er zicht op de karakteristieken van het West-Friese landschap (vooral op de waardevolle gebiedskenmerken in de omgeving).

De weg mag geen verstoring vormen voor zichtlijnen en open ruimten in de omgeving. Indien deze verstoring echter onvermijdelijk is, zal de weg zo min mogelijk met de omgeving contrasteren.

Bestaande of oorspronkelijke structuren worden, waar mogelijk, versterkt met de inrichting van weg.

Ontwerpprincipe 15

Omdat de bermsloten vaak dwars op het slotenpatroon van de omgeving staan, is het de wens de bermsloten zo smal mogelijk in te richten. Daarom is gekozen de compensatieopgave voor water op een aantal plaatsen langs het tracé te bundelen, passend bij de gewenste beeldkwaliteit van het landschap. Hiermee wordt voorkomen dat de sloten verbreed worden. De inrichting van de bermsloten mag het zicht op het open landelijk gebied niet belemmeren (bijvoorbeeld door te hoog riet).

Ontwerpprincipe 16

Een uitzondering op het ontwerpprincipe voor de smalle bermsloten is de inrichting van de sloten in de polder Wogmeer. Hier worden de bermsloten gebruikt om het contrast tussen de droogmakerij en het omliggende veenweidelandschap beleefbaar te maken. Ze worden hier vormgegeven als rechte watergangen die met hun strakke vorm de rationele inrichting van de Wogmeer benadrukken. In het veenweidegebied zijn de sloten grilliger en hebben, waar wenselijk vanuit de beeldkwaliteit en technisch mogelijk, een ecologische vooroever of natuurlijke oeervegetatie. Het verschil in inrichting wordt herkenbaar voor de weggebruiker door de bermsloten in de Wogmeer zodanig breed te maken dat ze zichtbaar zijn vanaf de weg.

4.2.7 Voorzieningen

Voorzieningen zijn de wegelementen die nodig zijn om de weggebruiker veilig en comfortabel over de weg te leiden of om de eventuele overlast van de weg voor de omgeving te voorkomen.

A. Geluidwerende voorzieningen en veiligheidsschermen

Het contrast tussen stad en land (IV)

Gewenste beeldkwaliteit:

Het landelijke gebied wordt gekenmerkt door openheid, het stedelijk gebied door verdichting.

Ontwerpprincipe 17

De keuze voor de geluidwerende voorzieningen zal aansluiten op de ontwerpprincipes om het contrast tussen stad en land te versterken.

Bebouwd gebied

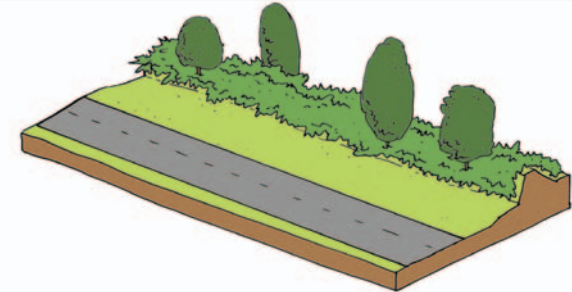
Langs het bebouwde gebied met een woonbestemming zullen geluidwerende voorzieningen vorm krijgen als beplante geluidwal. Wanneer de beschikbare ruimte niet toereikend is, worden beplante schermen toegepast.

Nabij bedrijventerreinen (of andere bebouwing zonder primaire woonfunctie) zullen meestal geen geluidwerende maatregelen nodig zijn. Waar dit wel nodig is zullen transparante schermen komen bij zichtlocaties en groene geluidwerende voorzieningen waar afscherming is gewenst.

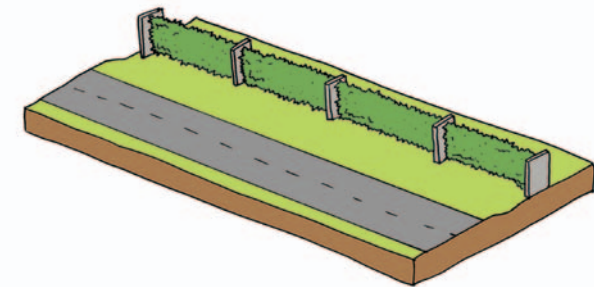
Landelijk gebied

Bij de toepassing van geluidwerende voorzieningen in het landelijke gebied staat de beleving van de openheid centraal. Hier worden, waar nodig, transparante schermen toegepast. Het voorkomen van schermen door de toepassing van alternatieve oplossingen (bijvoorbeeld in de vorm van gevelisolering) heeft echter de voorkeur.

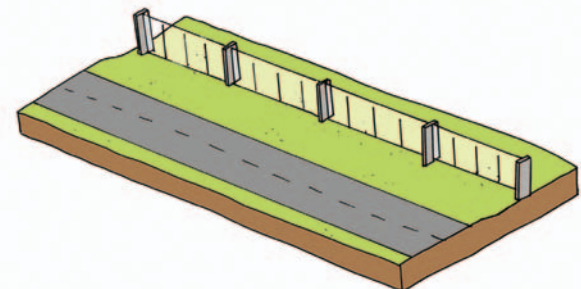
Geluidwal



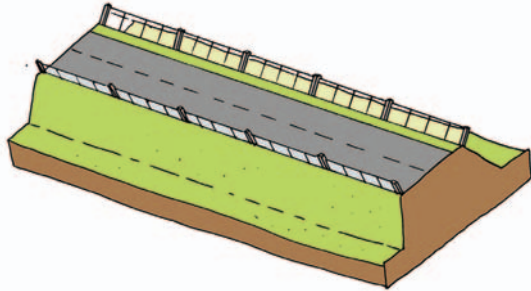
Beplant scherm



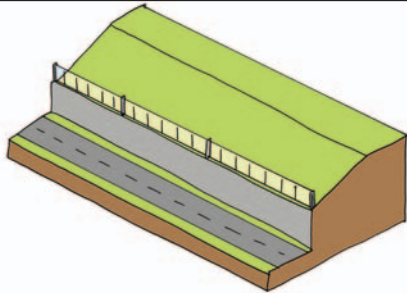
Transparant scherm



Schermen op verhoogde ligging



Talud met veiligheidsschermen bij verdiepte ligging met harde rand



Behouden en/of versterken van het West-Friese landschap (II)

Gewenste beeldkwaliteit:

Vanaf de weg moet er zicht zijn op de karakteristieke kenmerken van het West-Friese landschap (vooral op de waardevolle gebiedskenmerken in de omgeving).

De N23 Westfriisaweg mag daarnaast geen verstoring vormen voor het zicht vanuit de omgeving. Indien deze verstoring echter onvermijdelijk is, zal de weg zo min mogelijk met de omgeving contrasteren.

Ontwerpprincipe 18

Waar het tracé van de N23 Westfriisaweg verhoogd in het landschap ligt, zoals op viaducten, ontstaat een bijzondere situatie voor de beleving van het landschap. Hier kijkt de weggebruiker van bovenaf in het landschap. Om deze waarneming te versterken worden op de verhoogde ligging van de weg altijd transparante schermen toegepast. Ook leuningingen hebben een transparant karakter waar vrij zicht door mogelijk is.

Ontwerpprincipe 19

Een verhoogde borstwering bij de kunstwerken moet de toepassing van veiligheidsschermen zoveel mogelijk onnodig maken. Waar veiligheidsschermen nodig zijn is de inrichting gericht op de beleving vanuit de omgeving. De veiligheidsschermen staan bij een verdiepte ligging niet op maaiveld, maar aan de voet van een flauw talud, waardoor ze vanuit de omgeving niet waarneembaar zijn.

Duurzaamheid (V)

Gewenste beeldkwaliteit:

De duurzame ambitie van de weg is herkenbaar aanwezig in de vormgeving van de wegelementen.

Ontwerpprincipe 20

De zichtbare delen van de geluidsschermen (zoals de staanders tussen de beplante of transparante delen) worden uitgevoerd met duurzame materialen, bijvoorbeeld hout of beton, aansluitend op de zichtbaar toegepaste materialen van de kunstwerken en andere wegelementen.

B. Verlichting en Reflectoren

Behouden en/of versterken van het West-Friese landschap (II)

Gewenste beeldkwaliteit:

Vanaf de weg is er zicht op de karakteristieken van het West-Friese landschap (vooral op de waardevolle gebiedskenmerken in de omgeving).

De N23 Westfrisiaweg mag daarnaast geen verstoring vormen voor het zicht vanuit de omgeving. Indien deze verstoring echter onvermijdelijk is, zal de weg zo min mogelijk met de omgeving contrasteren.

Ontwerpprincipe 21

De N23 Westfrisiaweg ligt voor het grootste deel buiten (of langs de randen van) het bebouwde gebied. Om de aanwezigheid van de weg vanuit de omgeving zo min mogelijk te benadrukken worden de N23 Westfrisiaweg, de parallelwegen en fietspaden buiten de bebouwde kom niet verlicht. Enkel waar dit volgens het geldende beleid van de Provincie Noord-Holland voor de veiligheid verplicht is, zoals op kruisingen, aansluitingen en rotondes, wordt verlichting toegepast. Hier wordt zoveel mogelijk LED-verlichting gebruikt, zodat de waarneming van de verlichting vanuit de omgeving minimaal is.

Ontwerpprincipe 22

Bij de inrichting van de weg is het streven de bermenvrij te houden. Dit draagt bij aan een rustig wegbeeld waardoor het zicht op de omgeving optimaal is. Daarom worden de reflectoren aan de buitenzijde van de weg naast de kantstreep in het asfalt geplaatst (de zogenaamde kattenoogreflectoren). Het plaatsen van paaltjes in de bermenvrij is daardoor overbodig.

Het contrast tussen stad en land (IV)

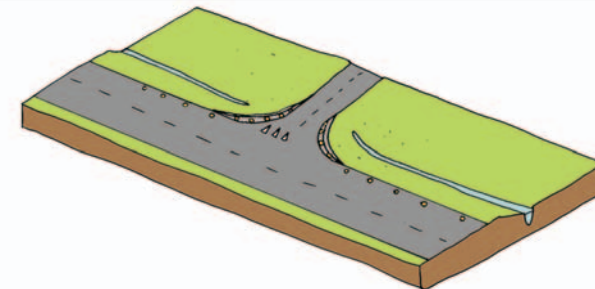
Gewenste beeldkwaliteit:

Het landelijke gebied wordt gekenmerkt door openheid. Het stedelijk gebied door verdichting.

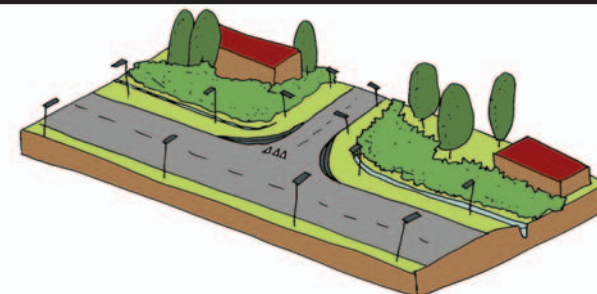
Ontwerpprincipe 23

De verplichte verlichting van de wegen binnen de bebouwde kom biedt kansen het contrast tussen stad en land te vergroten. Hier wordt geen LED-verlichting toegepast, maar lichtmasten die langs het hele tracé binnen de bebouwde kom terugkomen.

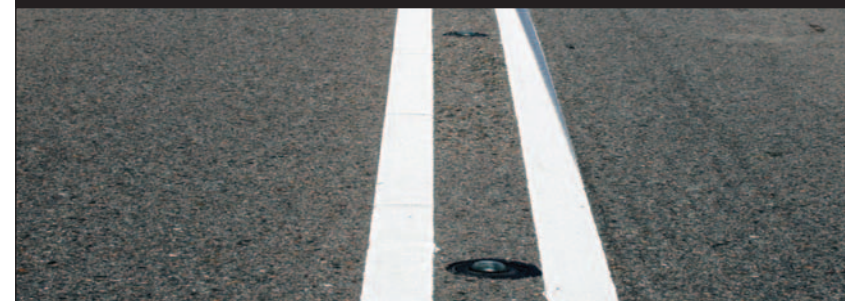
Verlichting in het landelijk gebied



Verlichting in het bebouwde gebied



Kattenoog reflector





C. Bebording

Beleving doorgaande route (I)

Gewenste beeldkwaliteit:

De inrichting en vormgeving van alle aan de weg gerelateerde elementen (zoals verkeersbegeleidende voorzieningen, kunstwerken e.d.) hebben voor de weggebruiker een herkenbare samenhang in hun voorkomen.

Ontwerpprincipe 24

De bewegwijzingsborden zijn de wegelementen die automobilisten het eerste opvallen door hun functie en verschijning. Het aanduiden van de N23 Westfrisiaweg op de bebording speelt daarom een grote rol voor de herkenbaarheid van de weg. Vooral op de A7, waar de route van de N23 Westfrisiaweg over de rijksweg wordt geleid, is bebording een herkenbaar middel om het verloop van de route van de N23 duidelijk te maken. Door het herkenbare logo van de N23 Westfrisiaweg op de bebording te gebruiken, wordt de identiteit versterkt. Ook op de hectometerpaaltjes kan dit principe worden toegepast.

D. Geleiderail

Behouden en/of versterken van het West-Friese landschap (II)

Gewenste beeldkwaliteit:

Vanaf de weg is er zicht op de karakteristieken van het West-Friese landschap (vooral op de waardevolle gebiedskenmerken in de omgeving).

De N23 Westfrisiaweg mag daarnaast geen verstoring vormen voor het zicht vanuit de omgeving. Indien deze verstoring echter onvermijdelijk is, zal de weg zo min mogelijk met de omgeving contrasteren.

Ontwerpprincipe 25

Bij de toepassing van geleiderail is een obstakelvrije berm het uitgangspunt. De bermen aan de buitenzijde van het wegvlak worden breed genoeg om geleiderail onnodig te maken. Enkel in de middenberm en nabij kunstwerken zal geleiderail nodig zijn.

Duurzaamheid (V)

Gewenste beeldkwaliteit:

De duurzame ambitie van de weg is herkenbaar aanwezig in de vormgeving van de wegelementen.

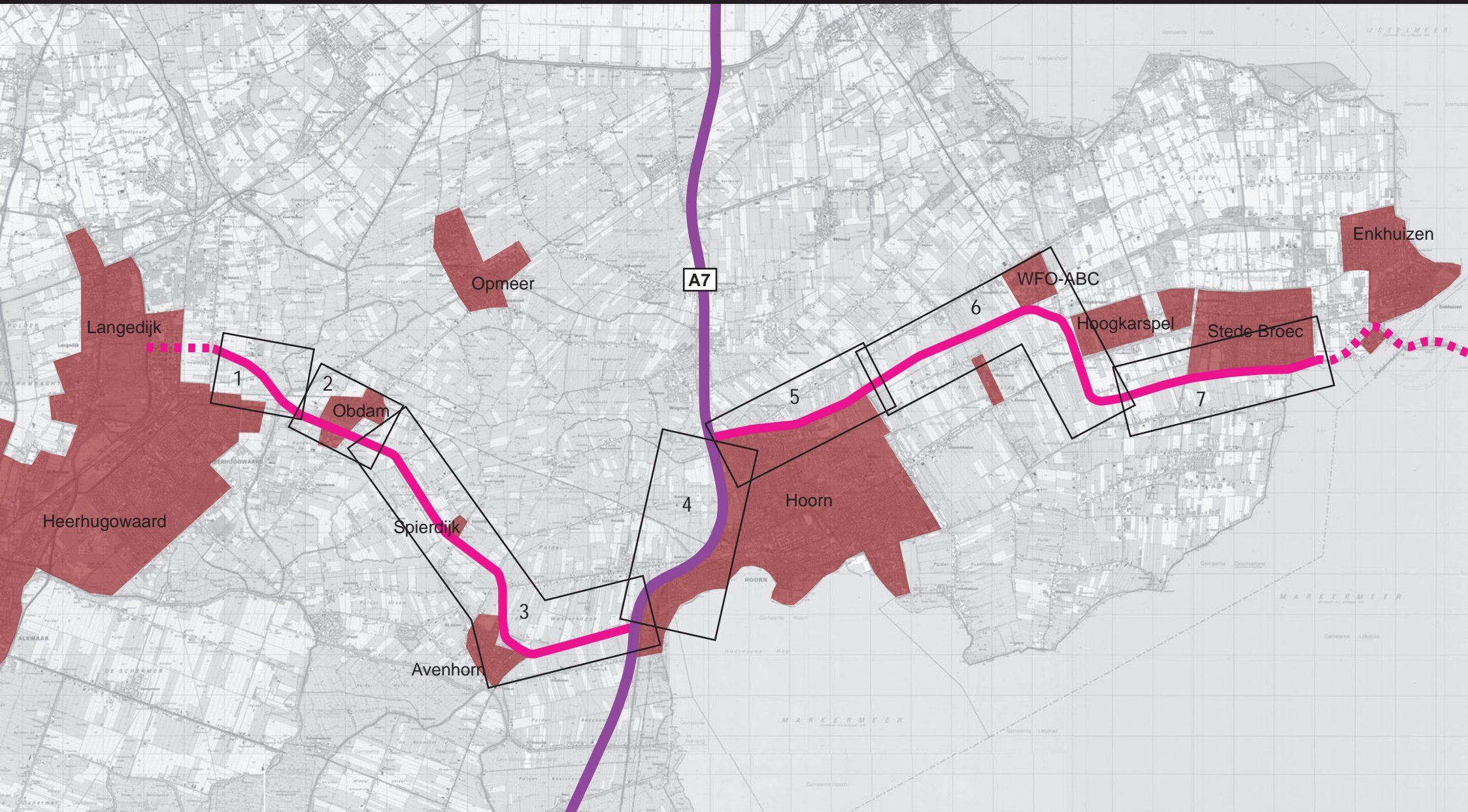
Ontwerpprincipe 26

Het toepassen van staal in de geleiderail is ongewenst in het kader van duurzame ambitie, vanwege het lekken van zink naar bodem en grondwater. Het toepassen van duurzame materialen bij geleiderail is een realistisch alternatief. Een houten geleiderail draagt in grote mate bij aan de herkenbaarheid van de ambitie voor duurzaamheid en sluit aan bij het gewenste kleur- en materiaalgebruik voor de elementen langs de weg.

Houten geleiderail



Deelgebieden



4.3 Landschappelijke Inpassing

4.3.1 Ontwerp per deelgebied

De landschappelijke inpassing gaat uit van de karakteristieken van de lokale situatie. Daarom wordt deze uitwerking in ontwerpprincipes voor de verschillende deelgebieden beschreven. De verschillende deelgebieden zijn langs het tracé van de N23 Westfriaweg als herkenbare eenheid aanwezig. De deelgebieden worden onderling gescheiden door visuele of functionele barrières.

De beschrijving van de gewenste beeldkwaliteit gaat per deelgebied uit van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden die op dit schaalniveau van belang zijn. Bij een verdere uitwerking zal duidelijk worden welke ontwerpgegevens er nog liggen. Daarbij zal op bijbehorend detailniveau gekeken worden welke waarden en kansen er voor ecologie, water, recreatie, archeologie en cultuurhistorie liggen.

Langs het tracé van de N23 Westfriaweg worden de volgende deelgebieden onderscheiden:

1. De Zandhorst en De Vork
2. Stadsrand Heerhugowaard
3. Koggenland
4. A7
5. Hoorn
6. Polder Het Grootslag en westrand Hoogkarspel
7. Stede Broec



4.3.2 De Zandhorst en De Vork

Beleving doorgaande route (I)

Gewenste beeldkwaliteit:

De beide bedrijventerreinen moeten een eenheid vormen in de beleving van de weggebruiker, ondanks de onderbreking van het spoor.

Ontwerpprincipe 27

Langs de bedrijven aan beide zijden van het spoor krijgen de wegbermen een uniforme inrichting.

Behouden en/of versterken van het West-Friese landschap (II)

Gewenste beeldkwaliteit:

Er moet een duidelijke scheiding zijn tussen de cultuurhistorisch waardevolle lintbebouwing langs de Middenweg en het bedrijventerrein. Deze zal vorm krijgen als een groene buffer met open karakter en een dichte groene rand als grens van de bedrijvigheid (Beeldkwaliteitsplan De Vork 2005).

De onderdoorgang onder de Middenweg wordt vanaf de N23 Westfriaweg beleefd als overgang tussen twee landschappen, een poort van de bedrijvigheid naar het agrarische buitengebied.

Ontwerpprincipe 28

De verdiepte ligging van de N23 Westfriaweg krijgt een overkapte aanloop, waarbij de inrichting op de overkapping aansluit op de karakteristieken uit het lint en de open, groene buffer tussen bedrijventerrein De Vork en de bebouwing langs de Middenweg.

Het contrast tussen stad en land (IV)

Gewenste beeldkwaliteit:

Er moet een consequent terugkerende verdichting met beplanting komen in het bebouwde gebied langs de gehele N23 Westfriaweg.

In de toekomstige situatie richten alle bedrijven langs de N23 Westfriaweg zich op de weg (Bron: gemeente Heerhugowaard). De zichtlocaties zijn goed zichtbaar vanaf de N23 Westfriaweg.

Ontwerpprincipe 29

Beide zijden van de weg krijgen een parkachtige en transparante groenstructuur, bestaande uit losse groepen beplanting of een bomenrij.

Polder Heerhugowaard



4.3.3 Stadsrand Heerhugowaard

Beleving doorgaande route (I)

Gewenste beeldkwaliteit:

Waar de loop van het wegtracé een onderbreking vormt in de N23 Westfriisaweg als doorgaande route zal de inrichting van het dwarsprofiel van de weg de doorgaande richting moeten benadrukken.

Ontwerpprincipe 30

De wegbegeleidende beplanting vanuit De Vork wordt doorgezet langs de weg als doorgaande structuur.

II) Behouden en/of versterken van het West-Friese landschap

Gewenste beeldkwaliteit:

Vanaf de Middenweg mag de aanwezigheid van de N23 Westfriisaweg zo min mogelijk worden beleefd.

Er moet vanaf de N23 Westfriisaweg zicht zijn op de noord-zuid lopende structuur van lintbebouwing en de dijk van de Berkmeer ten noorden van de weg.

De inrichting van de ruimten langs de weg moet een verdere versnippering van het landschap voorkomen.

De overgang tussen de droogmakerij en het veenweidelandschap zal zichtbaar zijn vanaf de weg. Door de kavelruil van de jaren '70 is het verschil in verkaveling tussen beide landschapstypen niet duidelijk beleefbaar. De landschappelijke overgang moet ruimtelijk worden beleefd door het passeren van de ringvaart.

Ontwerpprincipe 31

De verdiepte ligging krijgt een overkapte aanloop, waarbij de inrichting op de overkapping aansluit op de inrichting langs de Middenweg en het zicht op de N23 ontnemt.

Ontwerpprincipe 32

Aan de noordzijde van de N23 Westfriisaweg moet de inrichting van de weg gericht zijn op openheid en lange zichtlijnen het gebied in.

Ontwerpprincipe 33

Een dichte (groene) inrichting van het terrein aan de zuidzijde van de weg (recreatie; Structuurplan Heerhugowaard) voorkomt een verdere versnippering van het landschap.

Ontwerpprincipe 34

Door de ringvaart vrij te maken van opgaande beplanting wordt de beleving van het water vergroot. Voor een deel geldt dit voor de beplanting langs de weg en voor een deel voor de opslag in de oevers.

Ontwerpprincipe 35

Door de groenstructuur langs de N23 Westfriisaweg te laten verspringen van de zuidzijde naar de noordzijde na het passeren van ringvaart van Heerhugowaard, wordt een verwijzing gemaakt naar het verschil in landschap aan beide zijden van de ringvaart.

Het contrast tussen stad en land (IV)

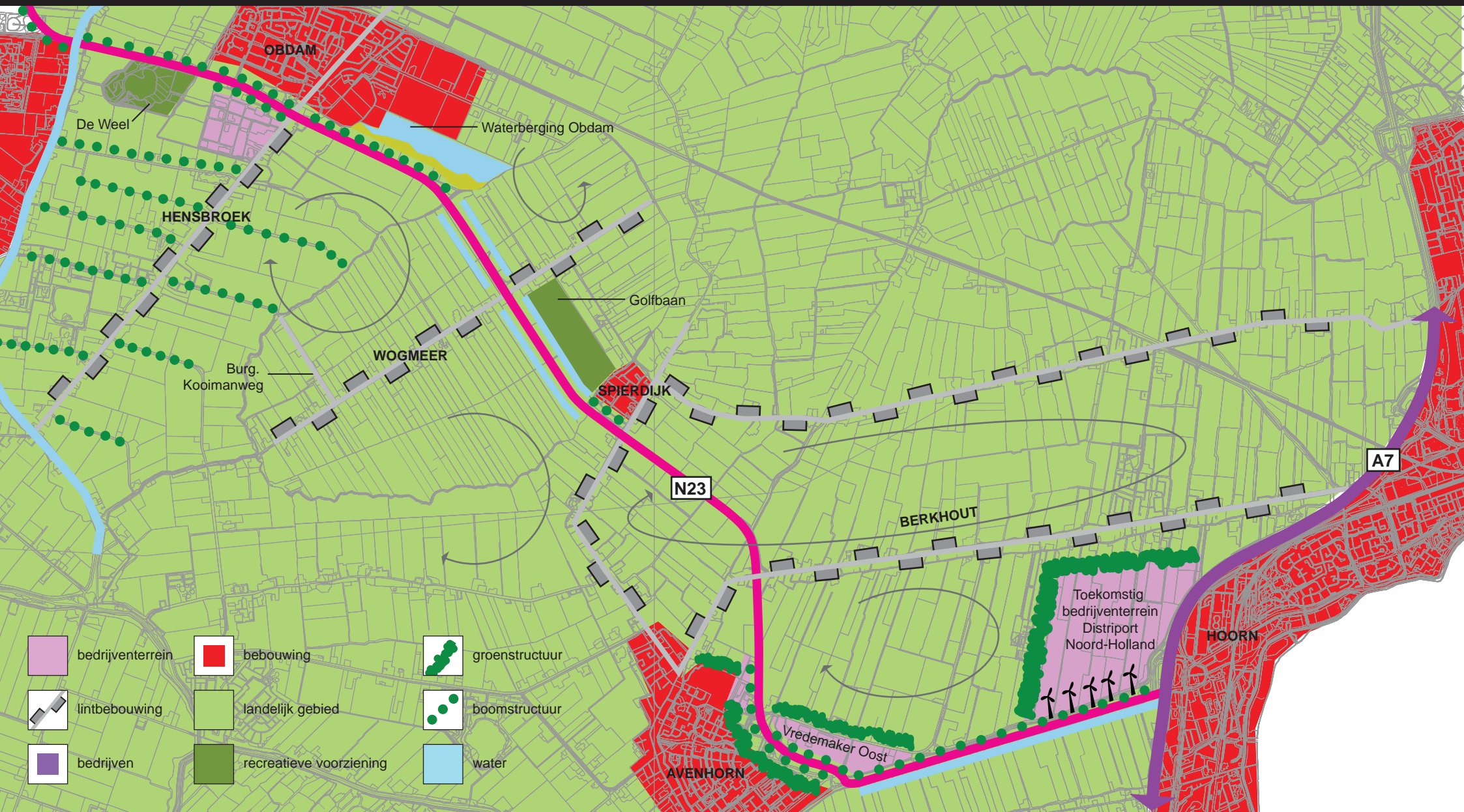
Gewenste beeldkwaliteit:

Aan de noordzijde van de weg moet er zicht zijn op het agrarische, open gebied. Aan de zuidzijde zal het contrast tussen stad en land versterkt worden met een dichte, groene inrichting. De N23 Westfriisaweg zal op deze manier, zowel vanaf de weg als vanuit de omgeving, als de grens van de bebouwing beleefd worden. Het contrast tussen stad en land wordt zo versterkt. De groenstructuur langs de weg moet hier op aansluiten.

Ontwerpprincipe 36

De vormgeving van de recreatieve ontwikkelingen aan de noordzijde van de weg (zoals beschreven in het Structuurplan Heerhugowaard) moet aansluiten op de openheid van het landschap.

De vormgeving van de recreatieve ontwikkelingen aan de zuidzijde van de weg zal dan juist gericht moeten zijn op een dichte ruimtelijke inrichting.



4.3.4 Koggenland

Beleving doorgaande route (I)

Gewenste beeldkwaliteit:

Waar de loop van het wegtracé een onderbreking vormt in de N23 Westfriisaweg als doorgaande route zal de inrichting van het dwarsprofiel van de weg deze route benadrukken.

Ontwerpprincipe 37

De wegbegeleidende beplanting vanuit polder Heerhugowaard moet worden doorgezet langs de weg als doorgaande structuur.

Ontwerpprincipe 38

Aan de oostzijde van Avenhorn zal een doorgaande groenstructuur de richting aangeven van de doorgaande route van de Westfriisaweg.

Behouden en/of versterken van het West-Friese landschap (II)

Gewenste beeldkwaliteit:

De visgraatstructuur dwars op het oude lint van Obdam en Hensbroek, tussen de droogmakerijen de Heerhugowaard en de Wogmeer, moet worden versterkt.

Het verschil tussen het veenweidegebied en de droogmakerij de Wogmeer moet ruimtelijk herkenbaar zijn. De openheid en de rationele verkaveling van de Wogmeer zijn hierbij belangrijke kenmerken van de droogmakerij.

De oude trekvaart moet herkenbaar zijn als landschappelijke structuur, aansluitend op de richtingen van de lintdorpen in dit gebied.

De strokenverkaveling van het veenweidegebied van de Gouw/Koggenland zal zichtbaar zijn vanaf de weg.

Ontwerpprincipe 39

De groenstructuur aan de noordzijde van de N23 Westfriisaweg moet de visgraatstructuur tussen beide droogmakerijen rondom Obdam versterken.

Ontwerpprincipe 40

De groenstructuur die aan de voorzijde van de dijk van de waterberging doorloopt tot aan de ringvaart van de Wogmeer, moet aan de andere zijde van de Wogmeer voor Spierdijk worden doorgezet. Hierdoor ontstaat een nieuw contrast tussen de open Wogmeer en de groenstructuur langs de dorpsranden van Obdam en Spierdijk.

Ontwerpprincipe 41

De beleving van de ruimtelijke structuur van de Wogmeer en de visgraatstructuur wordt versterkt als de bomen langs de Burgemeester Kooimanweg in de polder Wogmeer verwijderd worden.

Ontwerpprincipe 42

De dwarsrichting van de polder Wogmeer wordt versterkt door de bermsloten langs de weg binnen de droogmakerij breder te maken dan de bermsloten in het veenweidegebied. De sloten in het veenweidegebied zullen nauwelijks beleefbaar zijn door hun breedte van 3 meter. Door in de Wogmeer brede, rechte bermsloten van minimaal 8 meter toe te passen worden de dwarsrichting en het verschil met het veenweidegebied langs het overige deel van het tracé benadrukt.

Ontwerpprincipe 43

Het aanbrengen van een structuurversterkende bomenrij langs de oude trekvaart zal de vaart als landschappelijke lijn versterken. Vanuit de verre omgeving is de vaart zichtbaar door de aanwezigheid van de windturbines, maar op lokaal niveau verzwakt deze beleving door de oprukkende bedrijvigheid van de Distriport Noord-Holland.

Ontwerpprincipe 44

In het open veenweidegebied mag geen beplanting langs de weg staan.

Ontwerpprincipe 45

De realisatie van een nieuwe groenstructuur aan de noordzijde van Avenhorn (met het zicht van en naar de nieuwe woningen in acht genomen) vermindert de beleving van versnippering rondom de dorpsrand. De bestaande houtwal aan de westzijde van de N23 Westfriisaweg moet juist verwijderd worden om zicht op het open landschap ten noorden van Vredemaker Oost te vergroten.



- bedrijventerrein
- bedrijven
- te ontwikkelen stadsrand mix tussen groen en rood
- landelijk gebied
- groenstructuur
- boomstructuur
- water

Toekomstig bedrijventerrein
Distriport Noord-Holland

HOORN

A7

N23

N23

Ontwerpprincipe 46

Een nieuwe structuurversterkende bomenrij langs de oude trekvaart moet aansluiten op de bomenrij ter plaatste van Avenhorn. De ecologische inrichting tussen de N23 Westfriaweg en bedrijventerrein Distriport Noord-Holland zal gericht moeten zijn op de beleving van deze bomenrij en de ruimtelijke werking van de windturbines. Dit wordt bereikt met een lage, open inrichting van de ecologische strook.

Het contrast tussen stad en land (IV)

Gewenste beeldkwaliteit:

Er moet een consequent terugkerende verdichting met beplanting zijn langs het bebouwde gebied van de gehele N23 Westfriaweg.

Obdam moet langs de N23 Westfriaweg een herkenbare identiteit en een duidelijke entree krijgen.

Er moet een visuele relatie zijn tussen de N23 Westfriaweg en zichtlocaties langs de weg. Achterzijden van bedrijven moeten zijn afgeschermd van de omgeving.

Ontwerpprincipe 47

Indien de eisen voor de inrichting van de weg het toelaten wordt de identiteit van het aanzicht van Obdam, bestaande uit een open weide voor de rand van de bebouwing door de bomenrij, in stand gehouden of versterkt. Indien geluidwerende voorzieningen nodig blijken, zal gezocht worden om een groene inrichting van deze voorzieningen te combineren met een nieuwe identiteit van het dorp. De inrichting van de weg zal er verder op gericht zijn Obdam een sterke en herkenbare entree te geven.

Ontwerpprincipe 48

Een transparante en representatieve groenstructuur zal worden toegepast langs de zichtlocaties van de bedrijven en het afschermen van achterzijden van de bedrijven met een groensingel.

4.3.5 A7

Beleving doorgaande route (I)

Gewenste beeldkwaliteit:

De N23 Westfriaweg volgt voor een deel het traject van de A7. Op de rijksweg is het samengaan van beide wegen niet waarneembaar, maar wanneer de A7 verlaten wordt, moet het voor de gebruiker duidelijk worden dat hij weer op de N23 Westfriaweg rijdt.

Ontwerpprincipe 49

Het toepassen van afwijkende beplanting en materiaalgebruik ter plaatse van de knooppunten versterken de herkenbaarheid van de N23 Westfriaweg ten opzichte van de A7.

Ontwerpprincipe 50

De beplanting langs de toe- en afritten moet afwijken van de langs de A7 toegepaste populieren en versterkt de richtingen van de afslagen.

Behouden en/of versterken van het West-Friese landschap (II)

Gewenste beeldkwaliteit:

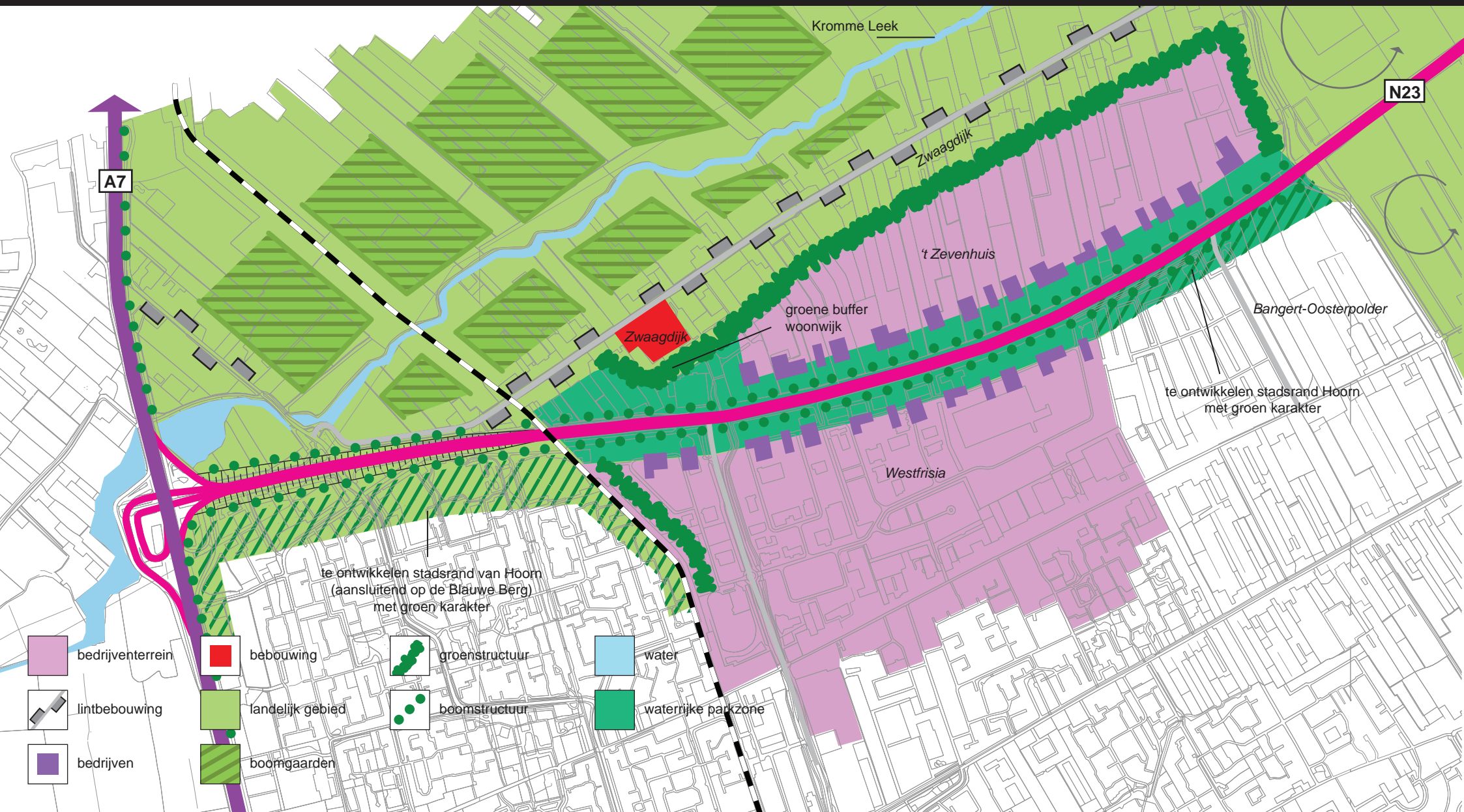
De Kromme Leek moet een zichtbaar doorlopende waterstructuur vormen onder de A7 door (uit het Landschapsplan A7).

Ontwerpprincipe 51

De Kromme Leek moet worden verbreed en worden doorgetrokken onder de A7, aansluitend bij de bestaande landschappelijke structuren..

Ontwerpprincipe 52

De verschillende opgaven voor water, ecologie en recreatie zijn middelen om deze gewenste visuele verbinding te realiseren.



4.3.6 Hoorn

Behouden en/of versterken van het West-Friese landschap (II)

Gewenste beeldkwaliteit:

Vanuit het lint van Zwaagdijk en de wijk Bangert-Oosterpolder moet de beleving van de N23 Westfrisiaweg minimaal zijn.

De doorgaande groenstructuur van de Rijweg moet een groene rand van de bebouwing van Hoorn vormen.

Ontwerpprincipe 53

Het grondlichaam van de verhoogde weg moet achter een sterke bomenrij op maaiveldniveau liggen. Deze bomenrij moet het zicht bepalen vanuit Zwaagdijk. Deze bomenrij wordt doorgezet wanneer de weg weer op maaiveld komt langs het bedrijventerrein 't Zevenhuis.

Ontwerpprincipe 54

De inrichting van de vrijkomende ruimte tussen de nieuwe N23 Westfrisiaweg en de woonwijk Bangert-Oosterpolder sluit aan op het groene karakter van de parkzone rondom het bedrijventerrein en zorgt ervoor dat er geen visuele relatie tussen de woningen en de weg is.

Ontwerpprincipe 55

De boomstructuur langs de Rijweg moet deze weg als cultuurhistorisch waardevolle structuur in het landschap versterken.

Het contrast tussen stad en land (IV)

Gewenste beeldkwaliteit:

De N23 Westfrisiaweg moet duidelijk herkenbaar zijn als noordelijke stadsrand van Hoorn door het contrast tussen het verdichte en bebouwde gebied ten zuiden van de N23 Westfrisiaweg en het open landelijke gebied aan de noordzijde.

Na de ontwikkeling van het bedrijventerrein 't Zevenhuis aan de noordzijde van het tracé zal de N23 Westfrisiaweg aan beide zijden bedrijven met zichtlocaties hebben. De inrichting van de weg zal als waterrijk parklandschap een representatieve functie voor deze bedrijven moeten hebben. De N23 Westfrisiaweg loopt dan als "stadsboulevard" door de bedrijvigheid lopen.

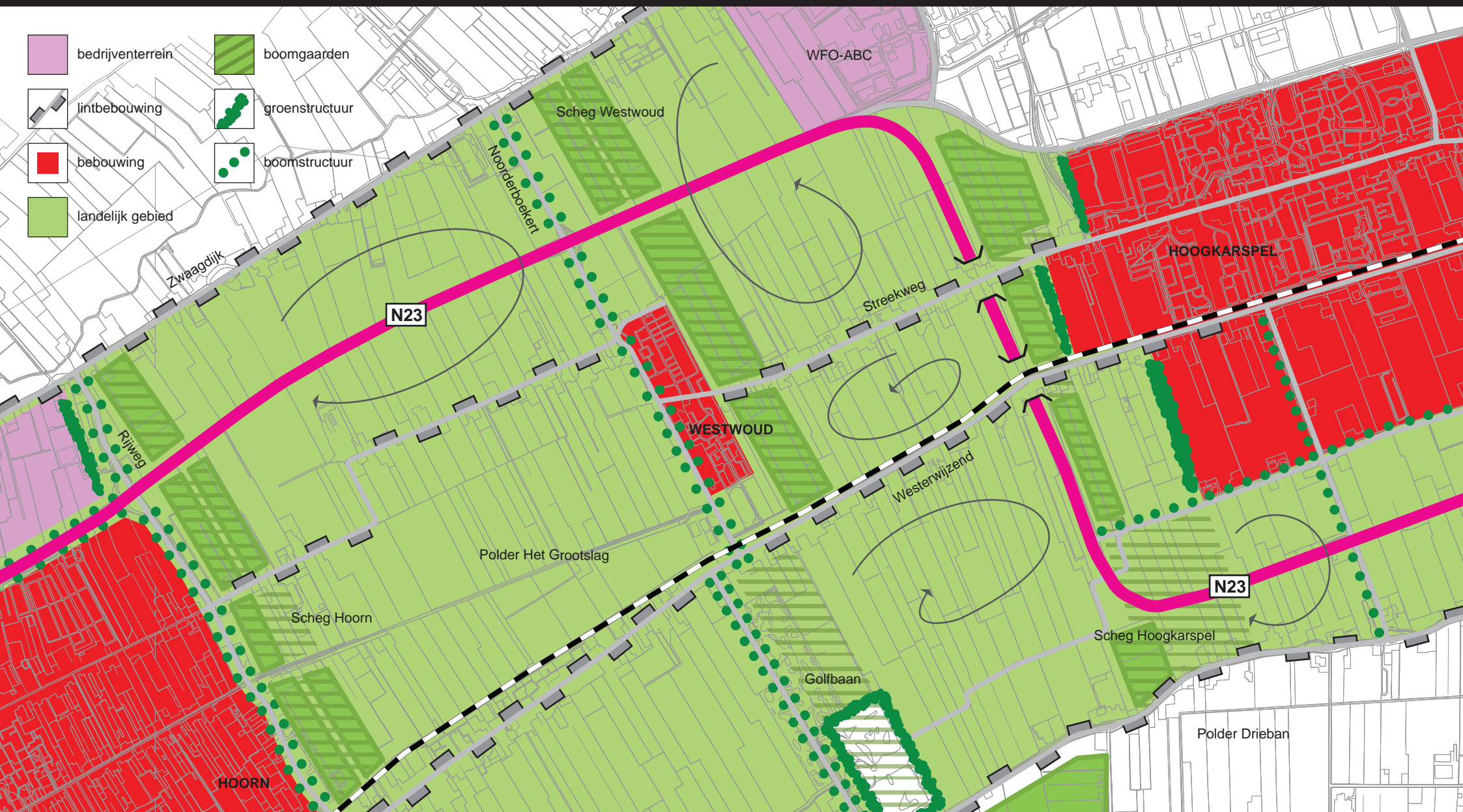
Ontwerpprincipe 56

Vanaf de verhoogde ligging van de weg moet er zicht zijn op de groene stadsrand van Hoorn aan de zuidzijde en het open agrarische karakter aan de noordzijde. De transparante geluidwerende voorzieningen dragen bij aan deze beleving.

Ontwerpprincipe 57

Langs de zichtlocaties van de bedrijven moet een representatieve, transparante groenstructuur worden toegepast en langs de achterkanten een dichte groensingel.

Polder het Grootslag en westrand Hoogkarspel



4.3.7 Polder Het Grootslag en westrand Hoogkarspel

Behouden en/of versterken van het West-Friese landschap (II)

Gewenste beeldkwaliteit:

De openheid van de polders Het Grootslag en De Drieban moet beleefd worden, gekenmerkt door hun regelmatige strokenverkeveling en ruimtelijk begrensd door de dorpslinten.

Vanaf de weg moet er vrij zicht zijn op de groene scheggen met gebiedseigen inrichting.

De boomstructuren langs de Rijweg en Noorderboekert moeten aansluiten op de aanliggende groene scheggen, maar zijn tevens herkenbaar als doorgaande structuur.

Vanuit de cultuurhistorisch waardevolle lintbebouwing van de Streekweg en Westerwijzend moet de beleving van het passeren van de N23 Westfrisiaweg minimaal zijn.

Ontwerpprincipe 58

De wegbermen krijgen een obstakelvrije inrichting waarbij het vrije zicht op het landschap uitgangspunt is.

Ontwerpprincipe 59

De boomstructuur langs de Rijweg en Noorderboekert moet worden aangevuld.

Ontwerpprincipe 60

De verdiepte ligging van de weg krijgt een overkapping, waarbij de inrichting boven op de overkapping aansluit op de bebouwing langs de Streekweg en Westerwijzend en de ontwikkelingen in de groene scheg.

Het contrast tussen stad en land (IV)

Gewenste beeldkwaliteit:

Het contrast tussen stad en land moet worden versterkt door een groene inrichting langs de bebouwingsranden van Hoorn en Hoogkarspel. Deze groene inrichting sluit aan op het streefbeeld van de groene scheggen in het gebied. Deze scheggen hebben een recreatieve functie en een gebiedseigen karakter, waar het huidige beeld van boomgaarden een belangrijk uitgangspunt bij is. Belangrijk is dat er zicht blijft vanuit de woningen op het open landschap.

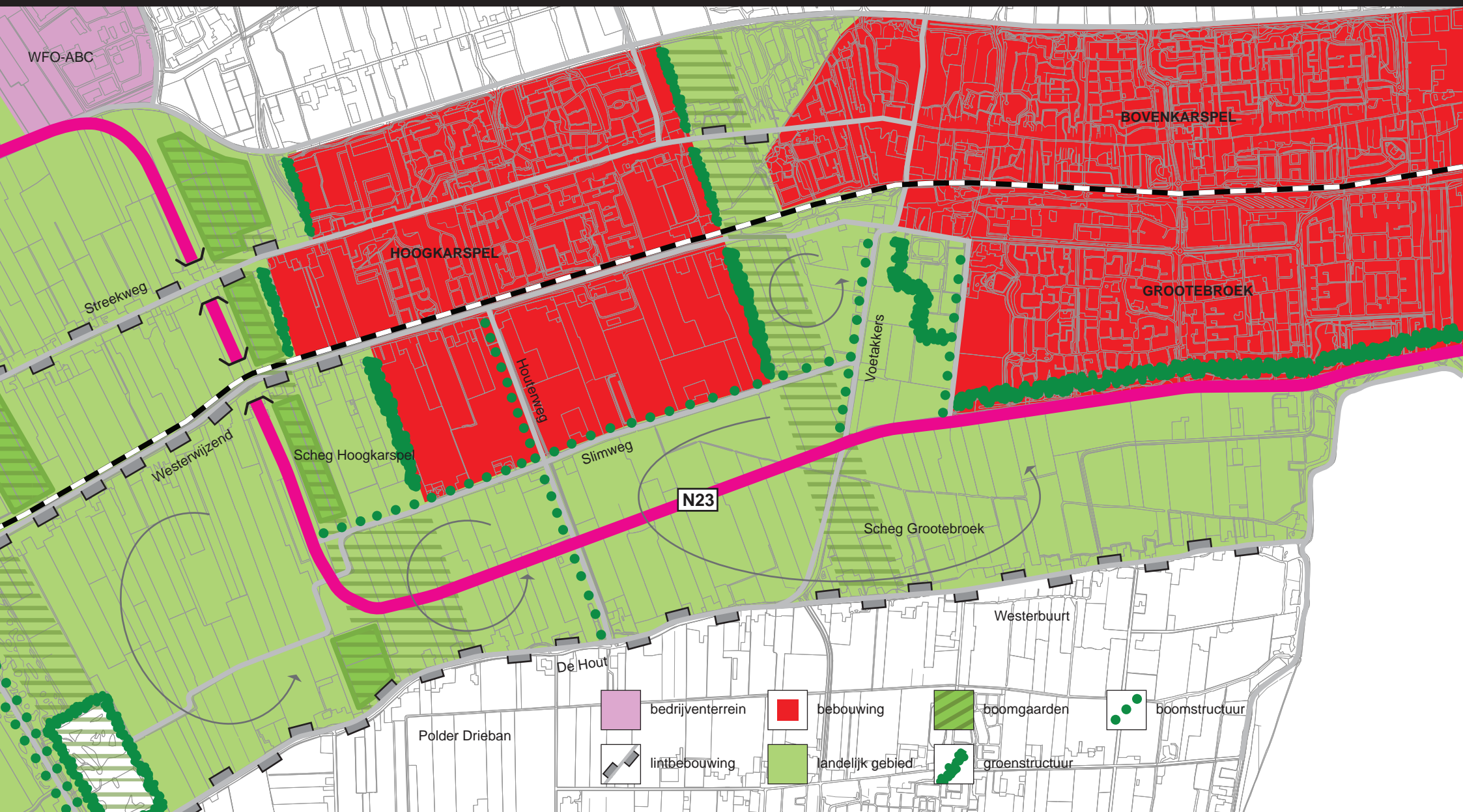
Er moet een groenstructuur aanwezig zijn langs de bedrijvigheid, waarbij er een visuele relatie met de zichtlocaties is. De achterzijden van de bedrijvigheid moeten worden afgeschermd van het omliggende landschap.

Ontwerpprincipe 61

De scheggen moeten langs de bebouwingsranden van Hoorn en Hoogkarspel worden ingericht met opgaand groen, passend in de schaal en het karakter van het landschap. Geen dicht bos, maar gebiedseigen en kleinschalige groenelementen bepalen het beeld. Eventuele geluidwerende voorzieningen zullen echter een groen karakter moeten krijgen, transparante schermen passen niet in het karakter van extensieve recreatie en agrarisch gebruik.

Ontwerpprincipe 62

Bij de zichtlocaties moet een transparante groenstructuur worden toegepast en bij de achterkanten van bedrijven een dichte groensingel.



WFO-ABC

BOVENKARSPEL

HOOGKARSPEL

GROOTEBROEK

Streekweg

Westerwijzend

Houtenweg

Slimweg

N23

Voetakkers

Scheg Hoogkarspel

Scheg Grootebroek

Westerbuurt

De Hout

Polder Drieban

bedrijventerrein
lindebouw

bebouwing
landelijk gebied

boomgaarden
groenstructuur

boomstructuur

4.3.8 Stede Broec

Behouden en/of versterken van het West-Friese landschap (II)

Gewenste beeldkwaliteit:

Ten zuiden van Hoogkarspel worden de ruimtelijke eenheden bepaald door de groenstructuur langs de Housterweg en de zuidelijke lintbebouwing van De Hout en Westerbuurt in polder Drieban. De beleving van deze ruimtelijke structuur moet gewaarborgd blijven.

De scheg nabij Grootebroek heeft een geborgen karakter door de open ruimte, omsloten door een groenstructuur en de bebouwing. Zeker wanneer de ontwikkelingen ten zuiden van Hoogkarspel vorm krijgen heeft dit geborgen karakter grote waarde voor zijn omgeving.

De scheg nabij Grootebroek moet worden ontwikkeld als recreatieve scheg en bestaat uit een gelijkmatige verdeling van natte graslanden, open water en bosjes. (Uitwerking Landschapsplan West-Friesland, deeltuitwerking HES, 2004)

Ontwerpprincipe 63

De groenstructuur langs de Housterweg en Slimweg moeten worden versterkt in de vorm van een bomenrij. De Slimweg vormt hier de uiterste grens voor eventuele bebouwing vanuit Hoogkarspel.

Ontwerpprincipe 64

Langs de Voetackers moet een groenstructuur in de vorm van een bomenrij worden ontwikkeld. Deze bomenrij vormt een scheiding in de verkavelingsrichting en draagt bij aan het groene, geborgen karakter van de scheg Grootebroek.

Ontwerpprincipe 65

Het open zicht op het agrarische land ten zuiden van de N23 Westfrisiaweg moet gewaarborgd blijven.

Ontwerpprincipe 66

Binnen de groene scheg nabij Grootebroek kan een waterberging worden gerealiseerd die waarde heeft als vispaaiplaats. Deze opgaven vanuit het waterhuishoudkundige onderzoek moet worden ingericht volgens het gewenste beeld vanuit het landschapsplan.

Het contrast tussen stad en land (IV)

Gewenste beeldkwaliteit:

De N23 Westfrisiaweg moet ten zuiden van Stede Broec de grens vormen tussen de bebouwing en het open landelijke gebied.

Ontwerpprincipe 67

De groenstructuur langs de zuidrand van Stede Broec moet worden versterkt.

Literatuurlijst

Niveau Rijk

- Nota Ruimte (Ministerie van VROM, 2005).

Niveau provinciaal/regionaal

- Streekplan 'Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord' (Provincie Noord-Holland, 2004).
- Beleidskader Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland (Provincie Noord-Holland, 2006).
- Beeldkwaliteitsplan, inspiratie voor kwaliteit (Provincie Noord-Holland, 2005)
- Landschapsplan West-Friesland (Grontmij 1997).
- Uitwerking Landschapsplan West-Friesland, deelgebied HES (Bosch en Slabbers, 2003).
- Uitwerking Landschapsplan West-Friesland (DLV, 2006).
- Landschapsplan A7 (Kees Hund T&L, 2003).
- Provinciaal Ecologische Hoofdstructuur.

Niveau gemeentelijk

- Structuurbeeld Heerhugowaard 2005-2015 (HzA, 2003).
- Welstandsnota Heerhugowaard (HzA, 2004).
- Intergemeentelijk structuurplan OWO (BRO, 2005).
- Beeldkwaliteitsplan Bedrijventerrein De Vork (HzA, 2005).
- Structuurplan Leekerlanden (2002).
- Beeldkwaliteitsplan Jaagweg (Projectgroep Ontwikkeling Duurzaam Bedrijvenpark Jaagweg, 2008).
- Stadsvisie Hoorn 2005-2015 (Gemeente Hoorn, 2005).
- Structuurplan Bangert en Oostpolder (VHP, 1999).
- Ruimtelijke Visie Kromme Leekgebied (gemeente Medemblik, 2006).
- Toekomstvisie Drechterland (Islant, 2008).
- Structuurschets Drechterland (VVK, 1994).
- Voorontwerp Structuurvisie Wervershoof 2020 (gemeente Wervershoof, 2007).
- Welstandsnota Stede Broec (Gemeente Stede Broec, 2004).

Relevante plannen en onderzoeken

- Startnotitie opwaardering Westfriisaweg (Provincie Noord-Holland, 2006).
- M.E.R opwaardering Westfriisaweg (TAUW, 2007).
- Cultuurhistorisch kader van de M.E.R. procedure opwaardering Westfriisaweg (Taw, 2007)

Colofon

Titel : Beeldkwaliteitsplan van de N23 Westfriaweg

Projectnummer : 233325

Documentnummer : 309645

Status : definitief

Datum : 19 maart 2009

Auteur(s) : Maurits Hooiveld
Pieter Krant

E-mail adres : maurits.hooiveld@grontmij.nl
pieter.krant@grontmij.nl

Contact : Grontmij Noordwest
Robijnstraat 11
1812 RB Alkmaar
Postbus 214
1800 AE Alkmaar
T +31 72 547 57 57
F +31 72 547 57 50
noordwest@grontmij.nl
www.grontmij.nl

Projectteam

Hans van Helden (Provincie Noord-Holland)
Mariëlle Lagers (Projectbureau N23 Westfriaweg)
Gert Valster (Projectbureau N23 Westfriaweg)
Henk Scherjon (Projectbureau N23 Westfriaweg)
Tiny Heijmans (Grontmij)
Maurits Hooiveld (Grontmij)
Pieter Krant (Grontmij)

Projectbureau N23 Westfriaweg

Maelsonstraat 28
1624 NP Hoorn
T +31 229 750 253
www.n23westfriaweg.nl

N23 westfrisiaweg

