

# Recreatieve ontmoetingen met de snelweg; een verhaal over verstrooiing, verbinding, verleiding en vermaak

Birgit Elands, 6 december 2010

## Op weg naar de snelweg

Toen mij werd voorgesteld drie wandelingen te maken langs delen van de snelwegen A4, A6 en A9 in Nederland moest ik een lichtelijke tegenzin overwinnen. In het dagelijkse leven probeer ik snelwegen en de directe omgeving daarvan zo veel mogelijk te ontwijken, en als dit niet lukt, er in ieder geval zo snel mogelijk vandaan te komen. Snelwegen vind ik lelijk, ze veroorzaken geluidsoverlast, ze versnipperen het landschap, en ze zitten vol met ongeduldige, gefrustreerde en agressieve automobilisten. Ze staan symbool voor onze consumptiegerichte en technocratische samenleving waarin het individuele belang centraal staat. En ook ik, helaas, ben daar een exponent van.

Dat ik niet de enige ben die een snelweg een landschapsontsierend element vind, blijkt ook uit onderzoek onder Nederlandse burgers. De zichtbaarheid van infrastructuur, grote bedrijfsgebouwen en hoge bouwwerken beïnvloedt de waardering van het landschap negatief. Dit geldt maar liefst voor 30% van het Nederlandse landschap. Snelwegen zijn daarin de onbetwiste winnaar [1]. Ook de kranten melden regelmatig burgerprotesten tegen de aanleg of uitbreiding van snelwegen. Toch wonen miljoenen Nederlanders in de directe nabijheid van een snelweg. En die Nederlanders die niet in de buurt van een snelweg wonen, maken er frequent gebruik van. Nadenken over een fysiek-ruimtelijke inpassing van snelwegen in het omliggende landschap is daarom wel degelijk zinvol en vanuit deze optiek heb ik met veel plezier de drie snelwegwandelingen beleefd.

In dit essay zal ik vanuit een recreatief perspectief naar snelwegen kijken en de relatie tot het omliggende landschap. Ik schets een viertal recreatieve ontmoetingen met snelwegen en laat zien op welke wijze ontwerp een bijdrage kan leveren aan een verhoging van recreatief gebruik en beleving van snelweglandschappen.

## Waardering van het landschap

Het landschap heeft veel functies waar de mens waarde aan hecht. Het is de bron van onze voedselvoorziening, van biodiversiteit en van cultuurhistorie. Het landschap is er om in te wonen, te werken en te reizen, maar ook om van te genieten [2]. Op een mooie zondag trekken honderdduizenden recreanten eropuit om naar het platteland of de natuur te gaan op zoek naar ruimte, rust en stilte. We gaan naar buiten, maar wat gaan we doen, waar precies en waarom nu juist dat ene gebied? Bij hun keuze beoordelen mensen hun omgeving op tenminste vier kenmerken, ook wel omgevingswaarden genoemd [3,4]. Deze zal ik achtereenvolgens bespreken.

Als je gaat recreëren bedenk je vaak als eerste of je gaat wandelen, fietsen, paardrijden of een andere activiteit gaat doen. Dichtbij huis of juist ver weg? En hoe kom je daar dan? Dit zijn typische kenmerken van de *gebruikswaarde* van een omgeving: instrumentele voorwaarden voor het doen van activiteiten [5]. Tot de gebruikswaarde behoren de bereikbaarheid en de veiligheid van een gebied, maar ook voorzieningen zoals parkeerplaatsen, openbaar vervoer voorzieningen, bewegwijzering, informatieborden, gemarkeerde routes, bankjes, en dergelijke.

Mensen houden ook rekening met de aantrekkelijkheid van een gebied, de zogenaamde *belevingswaarde*. Mensen vinden een stedelijke omgeving minder aantrekkelijk dan een natuurlijke omgeving, maar als ze zich in een stedelijke omgeving bevinden, waarderen ze een stedelijke omgeving mét natuurlijke elementen hoger dan een stedelijke omgeving zónder groene elementen. Ook zijn er gradaties in het type natuurlijke omgeving: zo wordt een parkachtig landschap mooier gevonden dan een maïsakker en groen met water mooier dan groen zonder water. Natuurlijkheid gecombineerd met de aanwezigheid van water zijn dus belangrijke

componenten van de belevingswaarde. Daarnaast wordt een omgeving hoog gewaardeerd als het zowel samenhang (overzicht, orde) als complexiteit (mysterie, avontuur, afwisseling) bevat [6,7]. Tenslotte wordt natuur hoog gewaardeerd om haar rust en stilte, het trekt de aandacht zonder dat het moeite kost (dit wordt ook wel 'soft fascination' genoemd) [7].

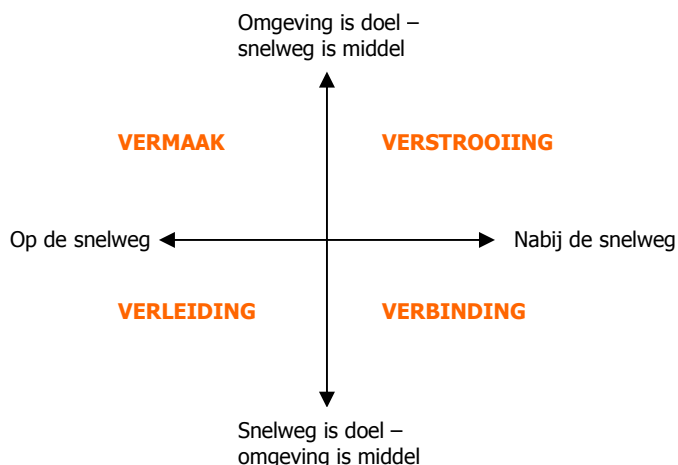
Elke omgeving heeft haar eigen verhalen en betekenissen, ook wel *narratieve waarde* genoemd. Het gaat dan om gebiedspecifieke informatie of verhalen, die gerelateerd zijn aan de cultuurhistorie, biodiversiteit, streekidentiteit of bepaalde symbolen. De narratieve waarde wordt vaak actief geconstrueerd door de toeristische industrie, natuurorganisaties of archeologische en cultuurhistorische verenigingen. Het kan echter ook gaan om persoonlijke herinneringen of gebeurtenissen die aan een bepaalde plek worden toegeschreven. De narratieve waarde is dus lang niet altijd zichtbaar in het landschap, maar wordt wel degelijk beleefd door haar gebruikers en omwonenden.

De kracht van de persoonlijke verbinding met een plek komt ter sprake in de laatste omgevingswaarde, de *toe-eigeningswaarde*. Mensen eigenen zich omgevingen vaak symbolisch, maar ook fysiek toe. Verbondenheid met een plek heeft positieve gevolgen voor de recreatieve ervaring van die plek, het draagt bij aan geborgenheid, individuele en collectieve identiteit en het leidt vaak ook tot een vergroot verantwoordelijkheidsgevoel voor datgene wat er zich in de openbare ruimte plaatsvindt [8,9]. De totstandkoming van een bijzondere band met het landschap kan alleen maar omdat men dingen in het landschap heeft gedaan en beleefd. Er is hier dus geen sprake van een one-night stand, maar van een duurzame relatie.

De vier omgevingswaarden kun je niet los van elkaar beschouwen. Al naar gelang de persoonlijkheid van de recreant, zijn wensen en opvattingen over het landschap, maar ook de eigenschappen van het landschap zullen de waarden iedere keer anders worden ingevuld en zullen bepaalde waarden sterker naar voren komen dan andere. De omgevingswaarden zijn een hulpmiddel voor ontwerpers om de randvoorwaarden te creëren voor recreatie, hierbinnen creëert de recreant zijn eigen subjectieve beleving.

## Recreatieve ontmoetingen met snelwegen

Ik heb al eerder geconcludeerd dat eigenlijk alle Nederlanders een recreatief belang kunnen hebben bij het fysiek integreren van de snelweg in haar omgeving. Maar kijken we allemaal wel op dezelfde manier naar een snelweg? Ik ben van mening dat er tenminste een viertal gebruikswijzen zijn. Een eerste onderscheid is snel gemaakt: diegenen die zich op de snelweg begeven zullen een ander recreatief belang hebben dan diegenen die zich nabij en dus niet op de snelweg begeven. Ten tweede ga ik ervanuit dat sommige mensen de snelweg functioneel, dus als doel op zich, gebruiken. Voor deze mensen is de omgeving van de snelweg ondergeschikt. Tegelijkertijd is er een groep mensen voor de omgeving het doel van de recreatieve activiteit is en waarvoor de snelweg dus ondergeschikt is. Hiermee kom ik op vier verschillende recreatieve ontmoetingen met snelwegen die ik achtereenvolgens zal beschrijven (zie figuur).



Allereerst zijn er de mensen die er wonen of werken. *Omwonenden* hebben dus een snelweg in hun achtertuin. Voor hen is het een omgeving die ze graag voor in hun alledaagse leven zouden willen gebruiken, voor het dagelijks ommetje-om, de hond uit te laten of om andere mensen te ontmoeten. Het blijkt nog maar al te vaak dat woongebieden zijn gescheiden van het omringende landschap door infrastructuur, waterwegen, dichte begroeiing en afgesloten paden [10]. Ook aan het landschap van de werkende

mensen wordt meestal weinig aandacht geschonken. Het ontbreekt vaak aan vormgeving, esthetiek en kwalitatief hoogwaardig groen. Het blijkt dat werknemers meer groen rondom hun werkomgeving waarderen omdat het bijdraagt aan de leefbaarheid en de representativiteit van het bedrijventerrein. Ook kan met relatief eenvoudige inrichtingsmaatregelen de biodiversiteit aanzienlijk worden verhoogd [11]. Zo verwordt de werkplek tot een vrijetijdsplek. Ook Amsterdamse parken worden in toenemende mate gebruikt als werkplek waarin je je tevens kunt ontspannen, maar ook als vrijetijdsplek waarin je kunt werken [12]. Het bieden van **verstrooiing** is een belangrijke functie van de snelwegomgeving voor omwonenden en werkenden. In veel gevallen zorgt verstrooiing op termijn tot een intense verbondenheid met de plek.

Een tweede recreatieve ontmoeting met de snelweg heeft plaats bij recreanten die graag een lange(re) afstand fietsen, wandelen, kanoën, paardrijden of een andere *routegebonden activiteit*. Voor hen is het passeren van infrastructuur vaak een lastige opgave en moet er worden gezocht naar een onderdoorgang, vaak een donker, tochtig en onveilig tunneltje, of een viaduct dat je dient te bereiken via een netwerk van kronkelige paden waardoor je je oriëntatie volledig bent kwijt geraakt of een trapachtige constructie die nauwelijks te benemen is. **Verbinding** van het landschap dat aan beide zijden van de snelweg ligt is de belangrijkste functie van de snelweg in haar omgeving. Ecoducten zijn een treffend voorbeeld van succesvolle verbindingen van het landschap ter weerszijde van de snelweg. De natuurbrug Zanderij Crailoo, gelegen tussen Hilversum en Bussum, verbindt de Utrechtse Heuvelrug en het Gooi, en is ook geopend voor recreanten. Uit onderzoek blijkt dat het ecoduct succesvol is: zowel beoogde diersoorten als recreanten weten het ecoduct in groten getale te vinden [13,14].

Bij de derde recreatieve ontmoeting gaat het om automobilisten die de *snelweg instrumenteel gebruiken* om andere mensen te ontmoeten of om even een kopje koffie te nuttigen. Het gaat dan om afspraken in de zakelijke of persoonlijke sfeer. Zo worden snelwegrestaurants veel gebruikt voor ontmoetingen tussen zakenpartners, vergaderingen en werkoverleg, maar ook door mensen die een tussenstop willen maken op een lange reis. Een attractieve snelwegomgeving kan mensen aanzetten tot een (langer) verblijf. De functie van de snelweg is dan **verleiding**. Een goed voorbeeld hiervan is de door ons bezochte parkeerplaats de Lepelaar nabij de A6, waar parkeerplaatsgebruikers worden uitgenodigd te recreëren in het natuurgebied Ooievaarsplas [15].

Tenslotte onderscheid ik de automobilist die de *snelweg doelgericht gebruikt* omdat deze hem kan brengen naar een recreatieve plek direct grenzend aan of op de snelweg. De snelweg biedt een snelle bereikbaarheid van de gewilde plek. Dit kan door middel van een afslag, denk bv. aan de afslag Aalsmeer (A9) naar het Amsterdamse Bos of de afslag Dwingeloo (A28) naar het Nationaal Park Dwingelderveld. Het kan ook door een parkeervoorziening direct langs de snelweg. De snelweg functioneert dan als een schakel in een natuur- of landschapstransferium. Een transferium moet in ieder geval goed bereikbaar zijn met de auto, voldoende parkeerplek hebben, en de mogelijkheid bieden om te voet of per fiets het omliggende landschap te verkennen. Vaak zijn transferia ook (goed) bereikbaar met het openbaar vervoer en bieden ze alternatief vervoer, informatie en vermaak aan. Op de Veluwe zijn de natuurtransferia een groot succes [16]. Soms is de snelweg zelf een attractie, zoals het geval was afgelopen zomer ten tijde van de Autobahn-Party op de A40 in het Ruhrgebied. Dit feest vond plaats op 60 km afgezette snelweg. Ongeveer 3 miljoen mensen zijn samen gekomen om te fietsen, wandelen, skaten en picknicken [17]. In al deze gevallen is de functie van de snelweg in haar omgeving dan **vermaak**.

Tot deze groep behoort ook recreatief gedrag, dat minder gangbaar is, zich liever aan de openbaarheid wil onttrekken of juist de openbare ruimte wil toe-eigenen, en in meer of mindere mate strafbaar is. Zo worden snelwegomgevingen gebruikt als homo-ontmoetingsplek en als plek waar rave of house parties worden gehouden. Waar de eerste recreatievorm zich kenmerkt door continuïteit en anonimiteit met betrekking tot de plek, kenmerkt de tweede zich door spontaniteit en eenmaligheid. In beide gevallen gaat het om zelfgeorganiseerd vermaak, waar ruimtelijke ontwerpers gewoonlijk niet voor worden uitgenodigd.

Ik heb hierboven recreatieve ontmoetingen op grond van functionele criteria onderscheiden. Dat is een eerste belangrijk onderscheid. Qua recreatieve ervaring kunnen ze nog steeds heterogeen zijn. Een druk bezocht natuurgebied met een horecagelegenheid wordt hoog gewaardeerd door een recreant die van gezelligheid houdt, terwijl het door een recreant die de stilte wil opzoeken laag wordt gewaardeerd. Recreatie kan ook als een zoektocht naar het 'andere', 'echte', 'mooie' of 'bijzondere' worden beschouwd. Deze zoektocht kan verschillende verschijningsvormen

aannemen, welke samenhangt met de mate waarin je je aan de alledaagse leefwereld wil ontsnappen en de mate waarin je je op het andere en onbekende wil richten. De ervaring die nog steeds dichtbij de alledaagse leefwereld ligt is die van *amusement*, waarin het gaat om ongecompliceerdheid, vertrouwdheid en gezelligheid. Bij *verandering* staat de dagelijkse stress ontvluchten en het opdoen van hernieuwde energie centraal; nog steeds is er weinig belangstelling voor de andere wereld. Dit wordt sterker bij de *interesse* ervaring, waar het zoeken naar authenticiteit en het verhaal achter de verhalen voorop staat. Bij *vervoering* bereikt de spanning tussen het loslaten van de dagelijkse werkelijkheid en de onbegrijpelijke omvattendheid van het andere een hoogtepunt. De ervaring van je eigen beperkingen en mogelijkheden stellen de confrontaties met het (fysieke) 'zelf' centraal. In de *toewijding* ervaring worden de alledaagse zekerheden losgelaten en gaat men op in een andere werkelijkheid. Tegelijkertijd wordt het bijzondere opgenomen in een (nieuwe) gewone wereld, waardoor het een vaste plek verwerft in het alledaagse leven, die er speciaal is voor ingericht [18,19]. De ervaring is 'contextgebonden': afhankelijk van de omgeving, het gezelschap, en de levensfase, waarin een persoon verkeert, kan het type ervaring waarnaar hij op zoek is variëren.

Het is dus lastig om 'harde ontwerpcriteria' voor de verschillende recreatieve ervaringen vast te stellen. Je moet dit als sociaal wetenschapper wellicht ook niet willen, juist omdat je hier het creatieve domein van de ontwerper binnen treedt. Wel mag duidelijk zijn dat ontwerpers vormgeven aan een *sociaal landschap*. Sociaal omdat het landschap wordt gemaakt en gewaardeerd door mensen die bepaalde wensen, in dit verhaal recreatieve, hebben met betrekking tot de hen omringende omgeving.

## Ontwerpen van recreatieve ontmoetingen

Ik heb totnutoe vier recreatieve ontmoetingen met snelwegen, te weten verstrooiing, verbinding, verleiding en vermaak, onderscheiden. Deze ontmoetingen kunnen met behulp van de omgevingswaarden nader worden begrepen.

### *Recreatieve ontmoetingen met snelwegen*

Type recreant	Snelweg-omgeving	Functie van snelwegomgeving	Belangrijkste omgevingswaarde
Omwonenden/werkenden	Omgeving: snelweg in achtertuin	Verstrooiing	Toe-eigeningswaarde
Routerecreanten	Omgeving: snelweg blokkeert	Verbinding	Gebruikswaarde
Snelwegpassant	Snelweg: instrumenteel gebruik	Verleiding	Belevingswaarde
Snelwegrecreant	Snelweg: doelgericht gebruik	Vermaak	Narratieve waarde

**Verstrooiing.** Het gebruik van het landschap kan eenvoudig worden verhoogd door de toegankelijkheid van de achtertuin van omwonenden en werkenden te vergroten, door te voorzien in recreatieve voorzieningen zoals paden en bankjes en eventueel door korte, bewegwijzerde routes te creëren. De belevingswaarde kan worden verhoogd door het woon- en werkgebied visueel-landschappelijk in te passen [10] en door de visuele impact en geluidsoverlast van een snelweg te minimaliseren. Maar, ik zou willen stellen dat juist bij deze groep de toe-eigeningswaarde de meeste aandacht verdient. Het betrekken van omwonenden en werkenden bij zowel ontwerp als beheer van de achtertuin zal de binding met de plek vergroten en medeverantwoordelijkheid tot stand brengen [9]. De opdracht voor ruimtelijke planners en vormgevers is niet zozeer 'voor' mensen te willen ontwerpen, maar 'met' of zelfs 'door' mensen. Laat mensen zelf hun verhalen en betekenissen aan de omgeving toekennen.

**Verbinding.** Voor de recreant die verbinding zoekt, speelt vooral het herstellen van de gebruikswaarde een rol. Bij de gebruikswaarde staan comfort, informatievoorziening en veiligheid voorop. Door aandacht te schenken aan de aantrekkelijkheid van de verbinding kan de belevingswaarde ook worden vergroot. Het kan zijn dat door middel van verbinding tevens de narratieve waarde van het landschap (ecologische verbindingzone, herstel van een cultuurhistorie)

wordt geaccentueerd, maar dit is geen doel op zich. De toe-eigeningswaarde speelt geen expliciete rol.

**Verleiding.** Een natuurlijke, esthetisch aantrekkelijke en rustige omgeving zal de instrumentele snelwegrecreant verleiden om te stoppen. Het gaat dan om het tijdelijk loslaten van de alledaagse stress en het tot rust komen. Horecavoorzieningen en wandelmogelijkheden kunnen hierin een rol spelen. Hij moet worden verleid om zijn oorspronkelijke doelen even opzij te zetten en zijn nieuwsgierigheid een kans te geven. Ook kan een aantrekkelijke snelwegomgeving ertoe bijdragen dat weggebruikers de stopplaats functioneel zullen gebruiken om bv. stukken door te lezen, (zakelijk) te bellen, te vergaderen, etc. De belevingswaarde staat voorop. Een goed verhaal, in de zin van 'the place to be' om wat voor reden dan ook, waar je voor om wil rijden of een stukje verder wil lopen zou een extra trekker voor de plek kunnen zijn.

**Vermaak.** Natuurlijk is de gebruikswaarde van de plek ook in deze context belangrijk; randvoorwaarden voor gebruik zijn een goede bereikbaarheid en parkeerplekken. De narratieve waarde, echter, staat centraal. Er moet aandacht zijn voor het verhaal van de omgeving, of het nu gaat om een Nationaal Park, bekend vanwege unieke ecosystemen of bijzondere diersoorten, een beroemd stadspark of –bos, of een een monumentale stad. Maar het verhaal van de omgeving kan ook een uiting van non-conformisme zijn, de geografische tegenhanger van 'fatsoenlijk Nederland'.

## **Wandelingen in Flevoland (A6), Amstelscheg (A9) en Haarlemmermeer (A4)**

Maar wat is de betekenis van het voorgaande verhaal voor de drie landschappen waar we hebben gewandeld: het landschap rondom parkeerplek de Lepelaar aan de A6 (Almere-Lelystad), het landschap ten westen van de Oudekerk a/d Amstel aan de A9 (knooppunt Holendrecht – Amstelveen) en het landschap rondom parkeerplek Den Ruygen Hoek aan de A4 (Haarlemmermeer)? Van oost naar west komen de verschillende snelwegomgevingen aan bod.

De A6 biedt de automobilist een visueel aantrekkelijk landschap. Je rijdt door een voor Nederlandse begrippen ongekende open, groene omgeving met nauwelijks storende elementen. Het biedt een vrij uitzicht op het omringende Flevopolderlandschap. Deze openheid moet worden bewaard. Parkeerplaats de Lepelaar verleidt de snelweggebruiker te stoppen en te genieten van het natuurgebied Ooievaarsplas en Wolderwijd. Mijns inziens moet dit mooie plekje worden gehandhaafd en moet worden voorkomen dat dit gebied zich stedelijk ontwikkelt.

De A6 ligt in de snelstgroeiende stedelijke regio van Nederland. Het landschap in deze regio is grotendeels agrarisch, waterrijk, met bossen en veel natuur. De groei van de steden Almere en Lelystad zal daarom niet snel leiden tot grote tekorten op het gebied van recreatief wandelen en fietsen [20]. Dit komt ook doordat in een nieuw recreatie- en natuurgebied wordt voorzien, het OostvaardersWold. Dit gebied moet de Oostvaardersplassen verbinden met het Horsterwold bij Zeewolde [21,22]. Heel nadrukkelijk zou mijns inziens de snelwegrijder moeten worden verleid de Oostvaardersplassen te bezoeken. Het kruispunt van de A6 met het OostvaardersWold zou dan een ideale plek zijn om een natuurtransferium met een bezoekerscentrum te combineren. Staatsbosbeheer en de provincie Flevoland, echter, situeren een bezoekerscentrum een stuk ten zuiden van het kruispunt met de A6 en het toekomstige Natuuractiviteitencentrum op een afgelegen plek ten westen van Lelystad. Dit terwijl beide organisaties zelf stellen dat het hier om bijzondere natuur gaat die in Nederland, maar ook daarbuiten volop de aandacht zal trekken [21,22]. Het loslaten van een directe verbinding met de steden Almere en Lelystad of de snelweg A6 is in mijn optiek een gemiste kans.

Ongeacht de exacte locatie van een toekomstig bezoekerscentrum, moet de parkeerplaats de Lepelaar met omliggende wandel- en fietsroutes expliciet worden opgenomen in het netwerk van recreatieve routes. Dit lijkt in de huidige plannen niet of onvoldoende te gebeuren. Bovendien moet het landschap ten noorden en ten zuiden van de A6 herkenbaar en aantrekkelijk met elkaar worden verbonden. De onderdoorgang ter hoogte van de Lepelaar is slecht vindbaar en onaantrekkelijk.

De A9 laat de automobilist op de snelweg het landschap beperkt beleven: er zijn veel visuele belemmeringen en gezien het drukke verkeer ook weinig mogelijkheden. Vanuit het perspectief van het landschap ligt er een cultuurhistorisch waardevol landschap, de Amstelscheg, met als belangrijk historisch attractieve kern Oudekerk a/d Amstel en als recreatieve verbindingzone de rivier de Amstel. Dit gebied moet worden beschermd, ook in verband met het naar het oosten oprukkende Aalsmeer. Het gebied vormt het achterland van Amstelveen en Amsterdam-Zuid, een gebied dat mede vanwege de beperkte toegankelijkheid en openheid momenteel een zeer geringe capaciteit heeft voor wandelen en fietsen. De recreatieve groentekorten zijn extreem hoog: het voorziet slechts in 50% van de wandelbehoefte en 70% van de fietsbehoefte [23]. Het is niet eenvoudig deze tekorten weg te werken. Een eerste functie van dit gebied is het bieden van verstrooiing voor tienduizenden omwonenden en duizenden werkenden. Dit kan door de toegankelijkheid van het gebied te vergroten vanuit woonwijken en bedrijventerreinen. Dit in combinatie met het kleinschaliger maken van het landschap nabij deze locaties kan de tekorten voor een deel wegwerken.

Een tweede belangrijke oplossing ligt in het opheffen van ruimtelijke barrières [20]. De tweede functie van dit landschap is verbinding. Het aanleggen van een grootschalig recreatieduct over de A9 waarborgt continuïteit van het landschap en doorgaande recreatieve routes. De Amstelscheg is een groene long met cultuurhistorische betekenis in een sterk verstedelijkt gebied en dient als zodanig te worden behouden. De ambitie om het gebied deel te laten uitmaken van een stadsregionaal park, zoals onder meer geuit door de ANWB, lijkt logisch [24].

Tenslotte kan het gebied ook toeristisch-recreatieve potentie in (inter)nationaal verband hebben. Het vermarkten van de narratieve waarde zou het gebied attractief kunnen maken, niet alleen voor Nederlanders, maar ook voor buitenlanders die Amsterdam bezoeken.

Het landschap in de directe omgeving van de A4 was voor mij 'schokkend'. Schokkend in de zin dat de omgeving indringend en onrustig was: de overweldigende aanwezigheid van nieuwbouw, infrastructuur, verkeersbewegingen, verkeerslawaaï en Schiphol maakt de recreatieve beleving onrustig. Ik maakte voor mijzelf al snel de conclusie: we moeten niet proberen de A4 te integreren in het bestaande landschap. Maar wat dan wel?

De A4 ligt in de Haarlemmermeer, waarin de plaatsen Hoofddorp en Nieuw-Vennep liggen en aangrenzend aan de polder ligt Aalsmeer. Kortom, een gebied waar tenminste honderdduizend mensen wonen die willen recreëren in hun vrijetijd. Ook voor dit gebied geldt dat er immense recreatieve tekorten voor wandelen en fietsen zijn [20]. Het lijkt dan ook logisch juist in deze omgeving het park van de 21<sup>e</sup> eeuw te ontwikkelen, een park dat het tot nu toe hoofdzakelijke agrarisch gebied tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep tot aan de A4 zal omvatten [25]. Het lijkt voor de hand te liggen het ontwerp van het park te laten aansluiten bij de dynamiek van de omgeving. De direct aan de snelweg grenzende omgeving nodigt uit tot stedelijke recreatieve activiteiten, zoals een klimmuur, indoor skating en een bioscoop. Vermaak staat hier centraal. Meer westelijk functioneert het park als recreatief uitloopgebied voor Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Het park dient hier verstrooiing te bieden voor omwonenden. De binding met het landschap (toe-eigeningswaarde) speelt een belangrijke rol voor de inwoners van Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Ook voor de gemeente Haarlemmermeer is dit belangrijk. Zij werkt aan een participatieve Ecologische Hoofdstructuur en probeert bewoners nadrukkelijk te betrekken bij aanleg en beheer van natuur binnen de gemeente [26].

Tenslotte moet op een plek langs de A4 een duidelijke en aantrekkelijke verbinding moeten worden gecreëerd tussen het landschap westelijk van de snelweg en de Westeinderplassen oostelijk van de snelweg. Op dit moment is de snelweg een belangrijk obstakel in de recreatieve verbinding van beide landschappen.

Mocht het park van de 21<sup>e</sup> eeuw worden afgeblazen of slechts in afgeslankte vorm doorgaan, dan nog blijven de functies verstrooiing tussen de woonkernen en vermaak langs de snelweg overeind staan. Het landschap moet ruimte creëren voor recreatie en worden gevrijwaard van confiscatie door projectontwikkelaars die slechts op commercieel gewin uit zijn.

## Tot slot

Snelwegen zijn primair verbindingen om mensen van A naar B te verplaatsen. Ik zal ze nooit omarmen. Maar ja, ze zijn er nu eenmaal. Laten we dan proberen deze plekken zo aangenaam mogelijk in te richten, met name vanuit de mens die er woont, werkt en passeert. Ik kan er vanuit een recreatief perspectief over nadenken en zie dan een grote recreatieve behoefte bij veel Nederlanders. Ontwerpers kunnen samen met beleidsmakers, wegbeheerders, omwonenden, werknemers, en andere belanghebbenden een recreatief aantrekkelijke leefomgeving creëren. Tenslotte geldt nog steeds 'waar een wil is, is een weg....'

## Gebruikte literatuur

- [1] Wulp, N.Y. van der (2009). Verrommeling van het landschap: De rol van storende elementen. *Landschap* 29(3): 132-144.
- [2] Opdam, P., B. Elands, C. Grashof, H. de Haan, J. Hagens, W. van der Knaap, R. Snep & E. Steingröver (2009). *Groen-blauwe netwerken in duurzame gebiedsontwikkeling*. Habiforum/ Wageningen UR. Gouda: Habiforum. <http://www.habiforum.nl/upload/documents/20090804%20ESSAY%20GROEN-BLAUWE%20NETWERKEN.pdf>
- [3] Lengkeek, J., J.W. te Kloeze & R. Brouwer (1997). The multiple realities of the rural environment. The significance of tourist images for the countryside. In: De Haan, H. & N. Long (Eds.), *Images and realities of rural life, Wageningen perspectives on rural transformations*. Assen: Van Gorcum.
- [4] Marwijk, R. van, B.H.M. Elands & J. Lengkeek (2007). Experiencing nature : the recognition of the symbolic environment with research and management of visitor flows. *Forest Snow and Landscape Research* 81 (1/2): 59-76.
- [5] Marwijk, R. van, R. de Vreze & A. van Herzele (2010). Maatregelen voor recreatie. In: Ouden, J. den, B. Muys, F. Mohren & K. Verheyen (red.), *Bosecologie en bosbeheer*. Leuven, België: uitgeverij ACCO, p. 485-492.
- [6] Berg, A.E. van den (2004). Snelwegbeleving: Lessen voor ontwerpers. In: Kamphuis, A., P.G. van Konijnenburg & J.H.A. van Uden (red.), *Is er wat te beleven aan snelwegen: Aspecten van een routeontwerp die van belang zijn bij de beleving van de ruimtelijke kwaliteit*. Utrecht: Bouwdienst Rijkswaterstaat.
- [7] Kaplan, R., & Kaplan, S. (1989). *The experience of nature: A psychological perspective*. Cambridge: Cambridge University Press.
- [8] Koedoot, M. & H. de Haan (2005). *In de buurt van de Stad; Sociaal-ruimtelijke analyse van de buurt Hoogstede-Klingelbeek voor stedelijk ontwerp*. Wetenschapswinkel rapport 220. Wageningen Universiteit en Researchcentrum, Wageningen. <http://library.wur.nl/way/bestanden/clc/1770123.pdf>
- [9] Aalbers, C.B.E.M. (2009). Burgers en stadsnatuur: betrokkenheid door leren en vertrouwen. In: Elands, B.H.M. en E. Turnhout (red.), *Burgers, beleid en natuur: tussen draagvlak en betrokkenheid*. WOT-studies 9. Wageningen: Wettelijke Onderzoekstaken Natuur & Milieu, pp. 35-43. [http://www.wotnatuurenmilieu.wur.nl/NR/rdonlyres/37E521D5-DACE-49B1-A240-616E5460987C/93998/WOTstudies\\_9.pdf](http://www.wotnatuurenmilieu.wur.nl/NR/rdonlyres/37E521D5-DACE-49B1-A240-616E5460987C/93998/WOTstudies_9.pdf)
- [10] Neven, K., M. Sauter & H. de Haan (2008). *Wonen aan de rand van het landschap. Van stadsrand naar landschap als ontwerpogave*. Borne/Wageningen: De Groene Poort/Wageningen Universiteit.
- [11] Snep, R. (2009). *Biodiversity conservation at business sites. Options and opportunities*. Dissertation Wageningen University, Alterra Scientific Contributions 28, Wageningen. <http://edepot.wur.nl/92>
- [12] Gadet, J. & H. Smeets (2009). *Het Grote Groenonderzoek*. Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening. [www.dro.amsterdam.nl](http://www.dro.amsterdam.nl)
- [13] Grift, E.A. van der, F.G.W.A. Ottburg & J. Dirksen (2009). *Het gebruik van Natuurbrug Zanderij Crailoo door mens en dier*. Alterra-rapport 1906, Wageningen: Alterra. <http://edepot.wur.nl/11735>.
- [14] Natuurbericht.nl (2010). <http://www.natuurbericht.nl/index.php?cat=overig&id=1890>. Geraadpleegd op 29 oktober 2010.
- [15] Hajé (2010). <http://www.hajerestaurants.com/Restaurant-de-Lepelaar.ashx>. Geraadpleegd op 29 oktober 2010.
- [16] Beunen, R., C.F. Jaarsma en J. de Vries (2008). De kracht van de verleiding: natuurtransferia als investering in kwaliteit natuurgebieden. *RO: ruimtelijke ontwikkeling magazine*, 26(7/8): 31-32.

- [17] Huffington Post (2010). [http://www.huffingtonpost.com/2010/07/19/autobahn-party-german-hig\\_n\\_650771.html](http://www.huffingtonpost.com/2010/07/19/autobahn-party-german-hig_n_650771.html). Geraadpleegd op 9 november 2010.
- [18] Elands, B. & J. Lengkeek (2000). *Typical tourists. Research into the theoretical and methodological foundations of a typology of tourism and recreation experiences*. Mansholt Studies 21, Wageningen: Wageningen University.
- [19] Lengkeek, J. & B. Elands (2001). Naar een typering van verbeelding. Toerisme als uiting en metafoor van verlangen naar het 'andere'. In: Haan, H. de, T. Mol & G. Spaargaren, *Het precaire evenwicht tussen distantie en betrokkenheid*. Wageningen: Milieubeleid/Rurale Sociologie, Wageningen Universiteit.
- [20] Boode, S., R. Berkers & W. Hoffmans (2009). *Recreatief groen in de stedelijke regio's. beleidsopgave voor groen in het kader van de integrale verstedelijkingsopgave*. Kenniscentrum Recreatie i.s.m. Motivation Research and Strategy, Den Haag.
- [21] Provincie Flevoland (2010). *OostvaardersWold. Een nieuw en uniek natuurgebied in Flevoland*. [http://www.flevoland.nl/wat-doen-we/grote-projecten/oostvaarderswold/downloads/informatiebulletin-oostva/Infobulletin\\_oostvaarderswold\\_juni\\_2010\\_Origineel.pdf](http://www.flevoland.nl/wat-doen-we/grote-projecten/oostvaarderswold/downloads/informatiebulletin-oostva/Infobulletin_oostvaarderswold_juni_2010_Origineel.pdf)
- [22] Staatsbosbeheer (2010). *Seizoensbericht; Nieuwbrief over de Oostvaardersplassen | winter 2010*.
- [23] Fontein, R.J., T.A. de Boer, B.C. Breman, C.M. Goossen, R.J.H.G. Henkens, J. Luttkik & S. de Vries (2009). *Relatie recreatie en natuur. Achtergronddocument bij Natuurbalans 2009*. WOt werkdocumenten 160. Wageningen: Wettelijke Onderzoekstaken Natuur & Milieu. <http://www.wotnatuurenmilieu.wur.nl/NR/rdonlyres/79FF9A18-D58B-4401-AFE4-2E49DD3BEBD3/96153/WOtwerkdocument160webversie.pdf>
- [24] ANWB (2009) Het Groene Hart mooi dichtbij; ANWB-visie op de recreatieve inrichting van het Groene Hart, Den Haag. [http://www.anwb.nl/binaries/pdf/over-anwb/belangenbehartiging/recreatievisie\\_groenehart.pdf](http://www.anwb.nl/binaries/pdf/over-anwb/belangenbehartiging/recreatievisie_groenehart.pdf)
- [25] Gemeente Haarlemmermeer (2010). Park 21. <http://www.park21.info/>. Geraadpleegd op 9 november 2010.
- [26] Salverda, I. en R. van Dam (2010). Burgers en natuur in de Haarlemmermeer. Een inspirerend burgerinitiatief vanuit heemtuin de Heimanshof. Wageningen: Alterra/Wageningen UR. <http://edepot.wur.nl/150742>.