

Verslag 37^e vergadering ARO, 14 april 2015

Aanwezige ARO-leden: de heer G. Borger, mevrouw M. van Diest, de heer R. van Leeuwen,
de heer S. Slabbers, de heer J. Winsemius, mevrouw M. van Schendelen

Namens de provincie: mevrouw B. van Beekvelt (voorzitter), de heer H. van Helden (secretaris,
verslag), de heer B. Witteman (RI)

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen welkom.

2. Verslag 36^e ARO-vergadering 3 maart 2015

Het verslag wordt inhoudelijk definitief vastgesteld.

3. Voorbespreking van de agenda

In een niet-openbaar overleg worden de diverse ingebrachte plannen voorbesproken.

4. Uitbreiding Hotel Akersloot, gemeente Castricum

Aanwezig bij dit agendapunt: de heer M. Stijkel (stedenbouwkundige gemeente Castricum),
de heer P. van Loon (landschapsdeskundige bureau Hollandschap), de heer P. Teunissen
(architect), de heer L. Eremia (provincie Noord-Holland, SVT/IBT)

De heer Stijkel neemt het woord en zegt dat de raad van de gemeente Castricum positief is over het plan. Over het casino moet nog specifieke besluitvorming plaatsvinden. Er zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd om het plan te onderbouwen en er is een inrichtingsplan opgesteld door van bureau Hollandschap, waar ook de architect Teunissen bij betrokken was. De heer Teunissen vertelt dat het huidige hotel voor een deel verouderd is. Het zal moeten worden vernieuwd om het weer toekomstbestendig te maken. Hierbij is sprake van een nieuwe generatie hotel, dat meer gericht is op wellness. Aan de hand van de plankaart legt hij uit waar de uitbreiding van hoofdgebouw plaatsvindt en waar zalen, een casino en wellness worden toegevoegd. De primaire watergang, die nu de grens vormt van het terrein, zal worden verlegd.

De heer van Loon gaat verder in op het landschapsplan. Over het verleggen van de karakteristieke waterloop met knotwilgen, ten gevolge van de nieuwe bebouwing, zijn in een eerdere fase al afspraken gemaakt. Het zou logischer zijn om het terrein aan de zijde van de snelweg net als aan de huidige terreingrens in te passen met beplanting, maar hier mag vanwege de weidevogels geen hoog opgaande beplanting staan. Er is daarom gekozen voor oevervegetatie en een aantal lage bosschages die verwijzen naar de richting van de watergang. De heer van Loon geeft aan dat het in dit kader wel opvallend is dat er langs de snelweg hoge populieren staan.

Om de parkeervoorzieningen komen hagen en knotwilgen. Daarnaast is er sprake van een tuinachtige uitloop bij de hotelkamers. Er is volgens de landschapsontwerper nog niet verder door ontworpen op het plan.

De heer van Loon legt uit dat er met gemeente en provincie de afgelopen tijd meerdere keren is gesproken over het uitbreidingsplan. Op basis van die gesprekken is een nadere analyse gemaakt en is verder door ontworpen op het plan. De heer van Loon zegt hier desgewenst op in te kunnen gaan en duikt vervolgens aan de hand van een aantal kaarten in de geschiedenis en ruimtelijke kenmerken van deze plek en de omgeving. Daarbij komen onder meer het Oer-IJ, de kenmerkende strandwallen en strandvlaktes, de waterstructuur en de grillige verkaveling aan de orde. De watergang aan de rand van het huidige terrein vormt min of meer de grens tussen de onregelmatige kavels van het Oer-IJ gebied en de meer langgerekte kavels op de strandwal. Er wordt verder een kaart getoond van het snelweglandschap, waar deze locatie deel van uitmaakt. Op de recente kaart is te zien dat de oorspronkelijke waterloop eindigt bij de A9.

Vervolgens toont de heer van Loon een aantal varianten die op basis van eerdere opmerkingen en de aanvullende verkenning zijn getekend, en waarin op verzoek van gemeente en provincie meer gedaan is met de huidige waterloop. In een eerste variant is de waterloop verder doorgetrokken richting het hotel, waar een haventje is ingetekend. Een tweede variant gaat ook uit van dit haventje, maar in deze variant is getracht de parkeervoorzieningen aan de westzijde meer in de richting van het landschap te leggen. Een derde variant tenslotte gaat uit van het min of meer handhaven van de waterloop, waarbij een deel van de parkeervoorzieningen op een 'eiland' tussen de waterloop en de A9 komen te liggen.

De ARO is blij met de nadere analyse die ter plekke wordt getoond, maar heeft nog wel een aantal kritische opmerkingen.

In feite gaat het hier om een voorzieningencentrum aan de snelweg. De huidige watergang, die de westelijke begrenzing vormt van het huidige terrein, is hierin een structurerend element. Op deze plek doorsnijdt de snelweg de historische strandwal waarop Akersloot en Uitgeest liggen. Het huidige terrein raakt aan de A9, maar in de nieuwe situatie komt het terrein tegen de snelweg aan te liggen, waardoor het veel dominanter aanwezig zal zijn. Verder merkt de ARO op dat de watergang zeer oud is, en zelfs een naam heeft: het Koningsmeer. Het gaat dus om een historische waterloop, die verwijst naar het verre verleden van Akersloot, waarmee in het plan meer moet worden gedaan. De ARO gaat niet over de benodigde uitbreiding of functies, maar het is wel van groot belang om meer met en voor het landschap te doen. Daarbij is het ook zeer wenselijk dat de richting van het landschap en het zicht vanaf de A9 op de openheid en Akersloot aan de westzijde van het terrein meer worden gerespecteerd.

De heer van Loon legt uit dat het lastig is om te schuiven met de gebouwen, omdat de logistiek van de voorzieningen moet blijven kloppen. Het gebouw is op dit moment al erg uitgestrekt met lange looproutes. Zo zitten de ontvangstruimte en keuken in het hoofdgebouw. Het huidige hotelzwembad in het binnenblok verdwijnt en wordt vervangen door hotelkamers.

De ARO vraagt of alle alternatieven wel zijn onderzocht. Waarom wordt de watergang niet als begrenzing gehandhaafd en wordt er niet op het huidige terrein naar ruimte gezocht? Zo is het bijvoorbeeld de vraag of de vakantiehuisjes niet binnen de termijn waarvoor wordt ontworpen afgeschreven zullen zijn. De vrijkomende ruimte kan dan benut worden om het programma compact op het bestaande kavel te realiseren.

De heer Teunissen geeft aan dat het hotel in het verleden al vaker uitgebreid is en ook hij geeft aan dat er allerlei logistieke lijnen lopen die lastig zijn aan te passen. Alle voorzieningen zijn gekoppeld aan het hotel. De genoemde huisjes zijn nog in goede staat en geven ook de nodige ruimtelijkheid aan de oostzijde van het terrein. Er is dus minder ruimte dan zo op het eerste oog lijkt.

De ARO benadrukt nogmaals dat in de ruimtelijke afwegingen die worden gemaakt, de watergang hoger op de agenda moet en zelfs een randvoorwaarde zou moeten zijn. In de getoonde stukken wordt weliswaar ingegaan op de historie van de plek, maar dit vraagt een ander soort snelwegarchitectuur, meer zorgvuldigheid in de ontwikkeling en een maximum aan ruimtelijke kwaliteit. De paralleliteit van de gebouwen en de parkeervoorzieningen aan de snelweg zou minder dominant moeten zijn en de richting van het landschap zou meer moeten worden opgepakt. Met het handhaven van de watergang is het vervolgens onwenselijk om aan de overzijde van die watergang een groot parkeerterrein te realiseren. Het is de vraag of het niet mogelijk is het parkeren anders op te lossen, zowel in aantallen, als in locatie. Daarbij vestigt de ARO er ook de aandacht op dat momenteel, zoals de indiener zelf meldt, het parkeren aan de voorzijde van het terrein deels wordt gebruikt door carpoolers. Mogelijk is hier een andere oplossing te vinden.

Conclusie

De ARO is zeer kritisch over het plan en zal negatief adviseren richting GS. In de plannen dient de historische watergang te worden gerespecteerd, als historisch relict maar ook als grens tussen de open polder en de meer bebouwde strandwal. De getoonde nieuwe varianten gaan al meer in de goede richting, maar houden nog onvoldoende rekening met het historische verloop van deze watergang. Het grote aantal parkeerplaatsen in de zone langs de A9 baart de ARO ook zorgen. De oversteek van de parkeervoorzieningen naar het agrarische gebied aan de westzijde zou moeten worden voorkomen. Onderzocht zou moeten worden wat de mogelijkheden zijn om met de nieuwe ontwikkelingen, inclusief het parkeren, binnen de huidige contouren van het terrein te blijven en bijvoorbeeld een deel van het huisjesterrein te gebruiken voor de transformatie. Hierdoor zou de kenmerkende open zichtlijn vanaf de A9 aan de westzijde van het terrein kunnen worden gespaard.

5. *Vuurtoreneiland, gemeente Amsterdam (tweede behandeling)*

Aanwezig bij dit agendapunt: de heer B. Boswijk (initiatiefnemer)

De heer Boswijk geeft een korte toelichting op het nieuwe plan. Hij memoreert dat het plan in oktober 2014 in de ARO is behandeld en geeft aan dat de toen gemaakte opmerkingen zijn verwerkt. De permanente voorzieningen (hotelunits) op het eiland concentreren zich nu aan de noordwestzijde, ter plekke van de nu al aanwezige bosschages. Daardoor zullen deze

voorzieningen beperkt zichtbaar zijn. De seizoensgebonden units aan de oostzijde van het eiland hebben geen ingrijpende ruimtelijke gevolgen en zijn bovendien niet het hele jaar aanwezig. Samenvattend gaat het om een kleinere, meer behapbare en beter ingepaste ingreep. Het aangepaste plan heeft ook geleid tot een nieuwe bestemmingsplankaart, waarin minder ruimte is voor nieuwe ontwikkelingen dan in de oorspronkelijke kaart.

De ARO complimenteert de initiatiefnemer met de gemaakte analyse en het voorliggende plan. Het is ruimtelijk zeer goed uitgewerkt en er is zorgvuldig omgegaan met de karakteristieke ruimte. De ARO is blij dat, door de aangegeven bandbreedte, het plan nog preciezer is geworden, maar hoopt wel dat er nog voldoende ruimte overblijft voor een spannende uitwerking. Verder heeft de ARO nog een vraag over de manier waarop mensen hier komen. Vanuit Amsterdam moet de boot immers altijd de sluzen passeren.

De heer Boswijk geeft aan dat de tocht vanuit Amsterdam ongeveer een uur in beslag neemt en dat het passeren van de sluzen onderdeel is van de beleving. Het gaat om de ervaring die de reis en het eiland bieden. Je bent hier echt buiten de stad. Bij IJburg is ook een haventje, maar de beleving daarvan is heel anders.

De ARO vraagt of de vuurtoren ook nog een rol kan spelen in de beleving. De heer Boswijk geeft aan daarover in gesprek te zijn met het stadsdeel en Rijkswaterstaat.

Vanwege de terughoudendheid van de gemeente, die vandaag ook niet is vertegenwoordigd, maakt de ARO zich nog wel zorgen over de daadwerkelijke planologische verankering van het plan. Cruciaal voor de RO is dat de planologische ruimte die geboden wordt de kwaliteit die wordt verbeeld ook verzekert.

Conclusie

De ARO was eerder al positief over het plan en het is alleen maar beter geworden. Er is een goede ruimtelijke analyse gemaakt en er is zeer zorgvuldig omgegaan met de kwaliteiten van het Vuurtoreneiland. De waardering voor de plannen is groot. Wel zou de ARO meer zekerheid willen hebben over de planologische verankering van het plan. Hierover zal nog contact worden opgenomen met de gemeente Amsterdam.

6. Ontwikkelingen rond de ARO

Er wordt door de secretaris en de heer Witteman kort teruggeblikt op de voorbereidingen voor het jaarverslag van de ARO over 2014 en de filmopnames die daar vorige week voor zijn gemaakt. Het idee is om het jaarverslag eind april / begin mei af te ronden. De ARO-leden zullen op de hoogte worden gehouden van de vorderingen.

Voorzitter mevrouw van Beekvelt geeft een korte presentatie over de Ladder duurzame verstedelijking en de aanpassingen in de Provinciale ruimtelijke verordening die hiervan het gevolg zijn. De Ladder leidt in ieder geval tot grotere zorgvuldigheid bij ruimtelijke afwegingen. De getoonde informatie zal aan de leden van de ARO beschikbaar worden gesteld.

7. Vooruitblik volgende ARO-vergadering

De komende ARO-vergadering is op dinsdag 19 mei 2015. Adri van den Brink is er dan als vervangend lid bij.

8. Rondvraag + afsluiting

De voorzitter sluit de vergadering.