

Zaanstad  
Op naar de Randstad

Achtersluispolder

BIA

# BEELDKWALITEITPLAN



In het project Revitalisering Achtersluispolder werken de gemeente Zaanstad, de BIA en ondernemers samen aan een schone toekomst voor het bedrijfsterrain Achtersluispolder: met goede aansluitingen op de uitvalswegen van Zaanstad, dichtbij de Coentunnel en Amsterdam en liggend aan Zaan en Noordzeekanaal. Het project wordt mede mogelijk gemaakt door subsidie van de provincie Noord-Holland en het ministerie van Economische Zaken. Het project Revitalisering Achtersluispolder maakt deel uit van Plannen met Zaanstad.

mef-2003

## INHOUDSOPGAVE:

waarom een beeldkwaliteitplan voor Achtersluispolder .....	3
ligging en karakter van het plangebied .....	7
ontwikkelingsgeschiedenis .....	9
functies van gebouwen en terreinen .....	10
inrichting van het gebied .....	11
■ sociale veiligheid .....	11
■ bewegwijzering .....	11 ■
onderhoud .....	11
■ groenvoorziening .....	12
■ een mooie uistraling van gevels .....	12
■ kunst .....	12
■ straatmeubilair .....	13
■ verlichting .....	13
■ communicatiezuilen .....	13
■ afvalbakken .....	13
■ Situering / plaatsing van de verschillende elementen .....	14
■ stadsbanken .....	14
■ meubilair bescherming / fietsrekken .....	14
■ windmolens .....	14
■ een nieuwe busbrug .....	15
hoofdstructuren .....	16
■ Thorbeckeweg, den Uyl-weg	
■ Sluispolderweg	
■ Noorder IJ- en Zeedijk	
■ Het omringende water.	
6 deelgebieden .....	20
■ Zuiddijk .....	20
■ Vredeweg, Zomerdijk, Uiterdijk .....	24
■ Noorder IJ- en Zeeweg, Barndegat .....	28
■ Sluispolderweg e.o. ....	32
■ Zilverland .....	36
■ Tussenzone .....	39
conclusies en aanbevelingen .....	40
geraadpleegde bronnen .....	40

## Waarom een beeldkwaliteitplan Achtersluispolder

De Achtersluispolder was in de 60-er jaren een modern bedrijventerrein. Nu, ruim 40 jaar later, luiden bewoners en ondernemers in dit gebied de noodklok. Hoewel het gebied prachtige elementen bevat, waaronder een monumentaal pand, imposante silo's, moderne gebouwen, imposante schepen die er afmeren en mooie uitzichtpunten over het water, zijn er ook minder wenselijke elementen, zoals slordige bestrating, wild parkerende vrachtwagens en een slechte verlichting, waardoor het gebied als 'minder veilig' wordt ervaren. Reden genoeg voor de Gemeente Zaanstad, om samen met de bewoners en gebruikers van dit gebied te gaan zoeken naar mogelijkheden om dit gebied een 'face-lift' te geven en weer aantrekkelijk te maken voor een breed publiek.

Vanaf 1995 is er gepraat over 'revitalisering' van de Achtersluispolder. In een Masterplan Noordzeekanaalgebied stuurt commissie Andriessen aan op duurzame economische ontwikkelingen. In 1998 geeft de gemeente Zaanstad TNO opdracht voor een onderzoek naar de mogelijkheden. Speerpunten zijn milieu, ondernemen en ruimte. TNO komt tot de conclusie dat het imago van het bedrijventerrein moet verbeteren en doet enkele aanbevelingen zoals het plaatsen van een facility point, verplaatsen of uitplaatsen van bedrijven en het verbeteren van de samenwerking tussen alle betrokken partijen.

2000: Overleg tussen gemeente, provincie en de belangenvereniging In november 2000 nemen de gemeente Zaanstad, Belangenvereniging Industriegebied Achtersluispolder (BIA), de Kamer van Koophandel Amsterdam en de provincie Noord-Holland (samen projectgroep RAP) het initiatief tot het opstellen van een visie. BRO (adviseurs in ruimtelijke ordening, economie en milieu) schrijft vervolgens in opdracht van de gemeente de Visie Duurzame Revitalisering Achtersluispolder. In deze visie komen de verouderde elementen in dit gebied aan bod en de ambitie om te komen tot een duurzaam vestigingsklimaat voor bedrijven. Deze worden vervolgens vertaald naar inrichtingsprincipes.



#### ■ Er worden 6 deelgebieden onderkend:

1. Zuiddijk
2. Vredeweg-Zomerdijk-Uiterdijk
3. Noorder IJ- Zeeweg- Barndegat
4. Sluispolderweg
5. Zilverland
6. Tussenzone In deze gebieden worden het groen, de bebouwing en de architectuur als uit te werken onderwerpen aangestipt. Een zaak van de gemeente, maar ook van de ondernemers in dit gebied. Daarom wordt er gestreefd naar een publiek private samenwerking.

#### ■ 2002: De eerste projecten gaan van start

In februari 2002 stelt Economische Zaken (gemeentelijke dienst) het Revitaliseringsprogramma Achtersluispolder op. Hierin wordt een uitwerking van projecten kort beschreven: herinrichting Vredeweg / herinrichting Barndegat / doortrekken Sluispolderweg / verkeersveiligheid / bewegwijzering / beheer en handhaving / beeldkwaliteitplan. De Vredeweg is een pilotproject en zal als voorbeeld dienen voor overige projecten. In mei 2002 krijgt de afdeling Ruimtelijke Ordening opdracht een beeldkwaliteitplan op te stellen. Dit zal dienen als toetsingskader voor deelprojecten.

#### ■ Beeldkwaliteitplan geeft concrete voorbeelden

De zorg voor het beeld kan een gebied mooier, rustiger, overzichtelijker en aantrekkelijker maken. Beeldkwaliteitplannen zijn bij de vierde nota Ruimtelijke Ordening in het leven geroepen en geïntroduceerd in de nota 'Ruimte voor Architectuur'. Een Beeldkwaliteitsplan laat zien wat er mogelijk is en bepaalt zo het 'denkraam' van zowel ondernemers als beleidsambtenaren die zich bezig houden met de Achtersluispolder. Welke uitstraling kiezen we? En welke inrichtingsprincipes? Het Beeldkwaliteitplan is zodoende een verrijking van bijvoorbeeld bestemmingsplannen: er wordt een breed draagvlak gecreëerd voor een functionele, mooie, rustige, veilige en prettige industriële omgeving. Bevindingen uit eerdere onderzoeken zijn uiteraard meegenomen in dit plan.

#### ■ Wat gaan we doen met de Achtersluispolder?

Dit Beeldkwaliteitsplan geeft een analyse van bestaande situaties en aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. De tijd van studies is voorbij. We gaan nu met concrete ideeën en voorbeelden aan de slag. We bekijken de aanwezige kwaliteiten van het gebied om vervolgens toekomstige verbeteringen te formuleren. Zodoende kan het Beeldkwaliteitsplan ervoor zorgen dat een visueel samenhangende herinrichting van bijvoorbeeld de straten op het terrein tot stand komt. Ook toekomstige bouwaanvragen en aanvragen voor verbouwingen zullen getoetst worden aan wat de ondernemers en de gemeente als zijnde 'wenselijk' hebben omschreven. Voor bepaalde verbeteringen kunnen ondernemers subsidie

aanvragen. Zodoende kan er met vereende krachten gewerkt worden aan een kwalitatief hoogwaardige uitstraling van de gehele Achtersluispolder.



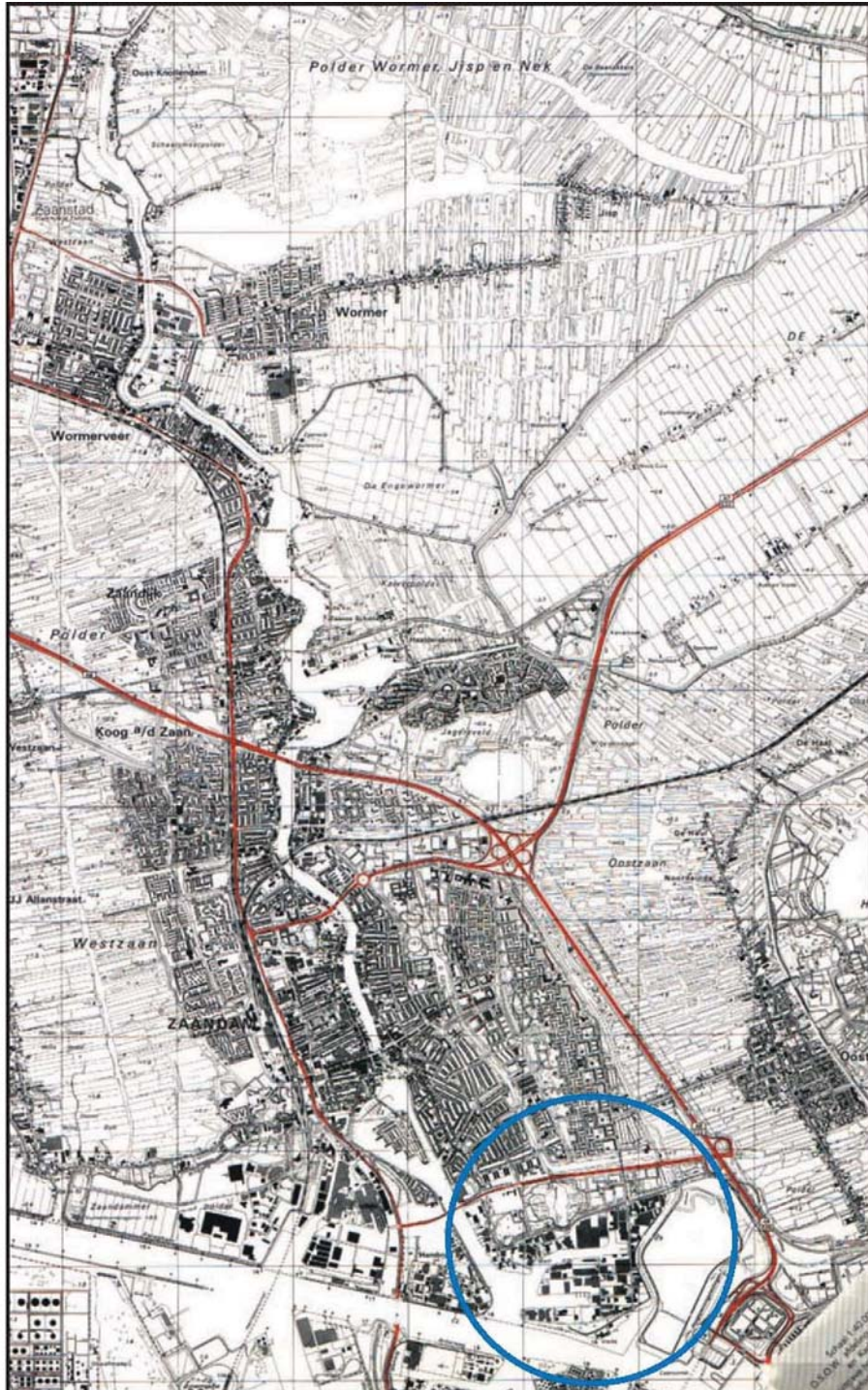
■ **Samengevat: het Beeldkwaliteitplan wordt gebruikt:**

1. als basis voor het op te stellen bestemmingsplan
2. bij het beoordelen van bouwinitiatieven, t.b.v. een eenduidige benadering van het gebied
3. voor het aantrekken van bepaalde type bedrijvigheid voor specifieke locaties

■ **Inspraak van ondernemers**

Om overeenstemming te bereiken en draagvlak te creëren over de te volgen weg is een ideeenatelier gehouden met betrokkenen. Dit document zal door de gemeente Zaanstad worden gepresenteerd waarna de reacties van belanghebbenden zullen helpen bij het verbeteren en completeren van het Beeldkwaliteitplan Achtersluispolder.







## Ligging en karakter van het plangebied

De Achtersluispolder is het meest zuidelijk gelegen gebied van Zaanstad en grenst direct aan de gemeente Amsterdam. Zeer bepalend voor de ontwikkeling en het karakter van het gebied is de begrenzing door water rondom: aan de oostzijde door de IJ-plas, aan de zuidzijde door het Noordzeekanaal en aan de westzijde door zijkanaal G en de monding van de Zaan. Halverwege de 20e eeuw is hier een industriegebied ontstaan, waarbij de scheepvaart zorgde voor de nodige industriële bedrijvigheid. De Noorder IJ-en Zeedijk vormde de oorspronkelijke scheiding tussen land en water en is ook nu nog een scheidend element tussen gebiedsdelen met een eigen karakter. Er kan gesproken worden van het gedeelte ten Noorden van de dijk (met het Vijfhoekpark, bedrijventerrein van deelgebied Zilverland, de rioolwaterzuiveringsinstallatie, volkstuinten, crematorium en de sportvelden ) en het zuidelijk van de dijk gelegen gebied met een sterk accent op bedrijvigheid.

De Achtersluispolder kan ingedeeld worden in 6 deelgebieden. Het stedenbouwkundig bureau BRO heeft reeds in 2000 deze deelgebieden benoemd. De unieke eigenschappen per deelgebied worden in de hierop volgende hoofdstukken nader uitgewerkt. Uit de Ideeën Werkplaats (ten behoeve van deze visie) bleek dat de verscheidenheid aan karakteristieken het voor ondernemers en bewoners ondoenlijk maakt om een eenduidig karaktertypering voor de Achtersluispolder te bedenken. Daarom wordt per deelgebied een analyse en een plan van aanpak geformuleerd. Samengevat kan gezegd worden dat de kwaliteit van het gebied ligt in de verscheidenheid aan elementen. Het probleem zit hem vooral in een rommelige bebouwing, bestrating en verlichting en een onduidelijke ontsluiting van het gebied. Naast de dijk zijn er nog vier structuurdragers die deze deelgebieden tot een geheel smeden. Dat zijn de Thorbeckeweg, de Noorder IJ- en Zeedijk, de Sluispolderweg en het water. Deze worden apart beschreven.

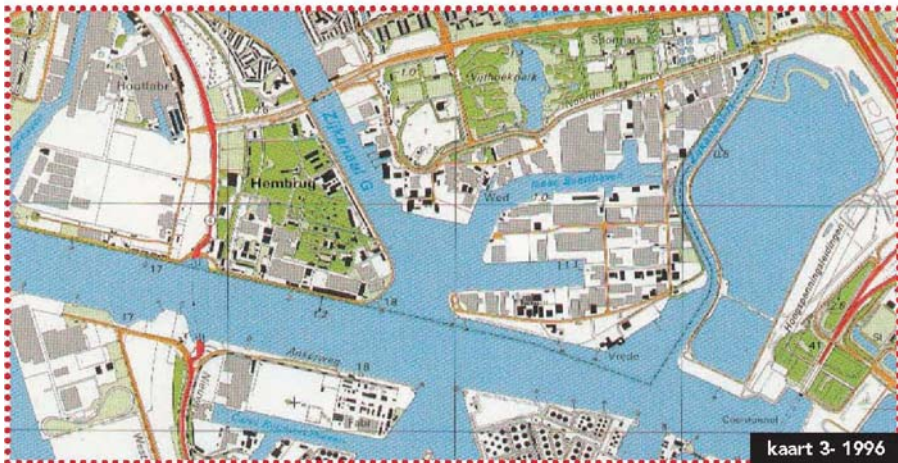




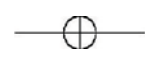
kaart 1- 1350



kaart 2- 1680



kaart 3- 1996



## Ontwikkelingsgeschiedenis.

In de ontstaansgeschiedenis van de Zaanstreek en de Achtersluispolder in het bijzonder, zijn er drie perioden die hun sporen hebben nagelaten:

### ■ Landschapsvorming

Het rijke en veelzijdige landschap van de Zaanstreek werd gevormd in het Holoceen. Na de laatste ijstijd, vanaf 5000 v Chr. komt de land en bodemvorming in westelijk Nederland op gang doordat zich een duidelijke kustlijn ontwikkeld. Achter de door de zee opgeworpen duinenrij droegen Rijn, Maas en Schelde bij aan een rijke delta. Het landschap kreeg (tot ca. 1000 n.Chr) haar vorm door een gelijktijdig proces van veenvorming, zee-invloeden en invloeden vanuit rivierstromen. De Zaan is een erfenis uit deze periode. - zie kaart 1 -

### ■ Ontginning van het landschap

Rond het jaar duizend begon men het natte veenweidegebied, dat ontstaan was in de luwte van duinen en strandwallen, te ontginnen. Er werden sloten gegraven voor turfwinning en afvoer van het water. Het verkregen land werd gebruikt voor akkerbouw. Er ontstond een slotenpatroon dat tot op de dag van vandaag terug te vinden is. Dorpen als Westzaan, Assendelft en Krommenie ontstaan in deze periode. Door stijging van het water verdween de akkerbouw en werd het land omgezet in weiland. Om het land te beschermen tegen overtollig water werden er dijken gebouwd langs omliggende wateren, waaronder de Zaan. Windmolens pompten het overtollige water uit de polder. Aan deze dijken ontstonden dorpen zoals Zaanwijk en Koog aan de Zaan. De Noorder-IJ en Zeedijk in de Achtersluispolder ontstonden in deze periode. Aangenomen wordt dat de (buitendijkse) Sluispolder droogviel ten tijde van de eerste omvangrijke bedijkingen rond de 13e eeuw. In de 16e eeuw werd de polder ingedijkt. Tot in de 20e eeuw werd de Sluispolder als veeteeltgebied gebruikt en is de enige bebouwing te vinden aan de oude zeedijk. De waardevolle bijdrage aan de ontstaansgeschiedenis van Zaanstad heeft een provinciale waardetoekenning opgeleverd voor dit prominent aanwezige landschappelijke element. – zie kaart 2 -

### ■ Buitendijkse uitbreidingen

Pas halverwege de 20e eeuw krijgen de verschillende buitendijkse industriegebieden hun vorm met een veel rigidere structuur dan de meer landschappelijk gerelateerde stedenbouw en architectuur van de binnendijkse gebieden. Het in 1917 gebouwde 'de Vrede', is het eerste pand dat gebouwd wordt en is tevens het enige monumentale pand van het gebied. Na de tweede wereldoorlog komt de vestiging van grote bedrijven op gang. Verscheidene houthandels en een machinefabriek vestigen zich. Eind jaren 50 (van de 20e eeuw) vormen de nieuw gegraven Isaac Baarhaven en de Dirk Metselaar Haven een belangrijke vestigingsfactor voor watergebonden bedrijven. In 1987 komt er een aansluiting op de Coentunnelweg en is ook een goede bereikbaarheid over land gewaarborgd. - zie kaart 3 -

### functies van gebouwen en terreinen

Aan de Noorder IJ- en Zeedijk bevinden zich eenvoudige dijkwoningen en bedrijven. Ten noorden van de dijk vindt men sportvelden, een Rioolwaterzuiverings Installatie (RWZI), het bedrijventerreintje Zilverland, een crematorium en volkstuinen. Het grootste gedeelte van de Achtersluispolder, met name ten zuiden van de dijk, heeft een duidelijk industrieel karakter. Met het teruglopen van de havenactiviteiten langs het Noordzeekanaal is een menging ontstaan tussen grotere en kleinere bedrijven.



## Inrichting van het gebied

### ■ Sociale veiligheid

Een algemeen gedeelde opvatting over de Achtersluispolder is dat het gebied met name 's avonds onveilige gevoelens oproept. Er zijn drie inrichtingsaspecten die hier verbetering in kunnen brengen.

1) Het openen van een horecagelegenheid die zowel overdag als 's avonds bezoekers trekt die 'sociale controle' kunnen uitoefenen in het gebied. Zo wordt voorkomen dat het gebied een donkere en verlaten uitstraling krijgt. 2) Een heldere straatverlichting levert een zichtbare zone op waar mensen zich veilig voelen. Bovendien zorgt verlichting binnen en buiten bedrijven ervoor dat een grotere sociale controle mogelijk is. Controle vanuit de bedrijven naar de straat toe en andersom draagt zowel overdag als 's nachts (mits goed verlicht) bij aan een leefbaarder gebied. 3) Tot slot kan een verzorgde omgeving bijdragen aan de verbetering van de subjectieve veiligheid. De Revitalisering van de Achtersluispolder zal in eerste aanzet plaatsvinden in de openbare ruimte en daarmee een aanzet zijn voor een integrale opwaardering van de Achtersluispolder.

### ■ Bewegwijzering

Het ontbreken van een heldere en éénduidige bewegwijzering voor de gehele Achtersluispolder wordt als een belangrijk gemis gezien. Naast de verbetering van het oriëntatiegevoel van de bezoekers kan een vernieuwde bewegwijzering bijdragen aan een schoner totaalbeeld. Mooie informatiezuilen die eenduidig zijn vormgegeven, en passen in het straatbeeld, kunnen bijdragen aan een versterking van de infrastructuur. Bij uitvoering van deelprojecten zullen per deelgebied de belangrijke punten worden aangegeven, waar bewegwijzering een 'must' is.

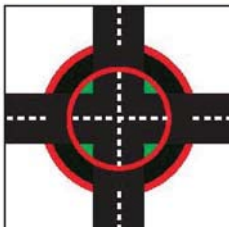
### ■ Onderhoud

**Opruimen en bijhouden: dat zijn de twee belangrijkste aandachtspunten om te komen tot een verzorgde uitstraling** van de Achtersluispolder. Bovendien dient er speciale aandacht besteed te worden aan wild geparkeerde aanhangers, vrachtwagens en containers. Ook op straat geparkeerde auto's van garagebedrijven zorgen voor een



rommelig straatbeeld die anderde (architectonische en infrastructurele) verbeteringen teniet doen. Bovendien is door bedrijfsuitbreiding de parkeerdruk in het gebied toegenomen. De vormgeving van parkeerplaatsen kan ongewenst parkeergedrag reguleren. Het toepassen van robuuste en onderhoudsarme materialen zorgt voor een kwalitatief hoogwaardige uitstraling, terwijl het onderhoud beperkt wordt.





#### ■ Groenvoorziening

Het groen kan op een dergelijk gestructureerde wijze zijn aangebracht dat bij het onderhoud eraan geen problemen ontstaan door bijvoorbeeld moeilijk te bereiken delen.

#### ■ Een mooie uitstraling van gevels

Bij de beoordeling van bouwinitiatieven kan gewezen worden op het belang van de openbare functie van de straatgevels. Bepaalde materialen doorstaan de tand des tijds beter dan andere en hebben een verzorgdere uitstraling. Materialen met structuur zoals steen, hout en panelen of gevouwen staalplaat kunnen volstaan, de welstandscommissie zal echter het gebruik en afwerking moeten toetsen. Onderhoud aan de eigen gevels en het eigen terrein (met name aan de straatzijde) heeft een positief effect op zowel de waardering van het specifieke bedrijf of woning als de waardering van het gehele gebied. Duurzaam bouwen lijkt hier het credo.

#### ■ Kunst

Kunst kan iets toevoegen aan de werkelijkheid maar tegelijkertijd de functie van het gebied ondersteunen. Bijvoorbeeld door meer aandacht te vestigen op rotondes en wegen, waardoor de ontsluiting en hoofdstructuur van het gebied duidelijker naar voren komt (zie voorbeeld). Kunst op dit 'bedrijven'terrein zou kunnen verwijzen naar de efficiëntie en functionaliteit van dit gebied. Kunst als losse onbruikbare toegevoegde elementen lijkt niet geschikt voor de Achtersluispolder. Het straatmeubilair kan tevens een verfraaiende en culturele functie vervullen.





#### ■ Straatmeubilair

Straatmeubilair is bij uitstek geschikt om de eenheid in de gehele Achtersluispolder te benadrukken. De verschillende identiteiten, die per deelgebied juist worden versterkt door unieke inrichtingsaspecten, kunnen door het gebruik van uniform straatmeubilair als één geheel ervaren worden. Deze ogenschijnlijke paradox vormt nou juist de kracht van de Achtersluispolder. De watergebonden, industriële eigenschappen van het gebied en de geprezen zuinigheid van de Zaankanter dienen als randvoorwaarden bij de keuze voor de verschillende elementen.

#### ■ Verlichting

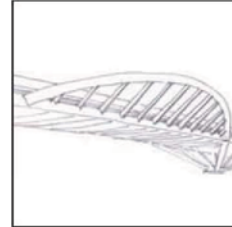
Voor de functionele verlichting van de gehele Achtersluispolder wordt voorgesteld om voor een elegante straatverlichting te kiezen die door haar vertikaliteit de drie structuurdragers begeleiden als dunne zuilen langs de weg. De conische, zwarte zuil met een - cupido - verlichtingsarmatuur (zie afbeelding), heeft een verzorgde uitstraling. Een knik in de verlichtingsmast zou afbreuk doen aan de gewenste vertikaliteit.

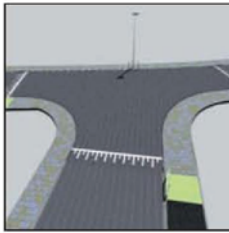
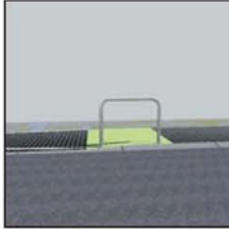
#### ■ Communicatiezuilen

De bewegwijzering en andere informatiedragers moeten onderdeel uitmaken van de structuur van verticale verlichtingsmasten langs de weg. Dit komt de leesbaarheid ten goede en scheidt rust in het straatbeeld. Sturend bij de exacte plaatsbepaling is de maatvoering van de parkeervakken langs de weg.

#### ■ Afvalbakken

Ook de afvalbakken, zij het beperkt in aantal, kunnen een integraal onderdeel uitmaken van het ontwerp. De voorgestelde chrome bakken – voor het kleinere straatvuil - kunnen, mits opgesteld in lijn met het overige meubilair, zowel een functionele als ook een esthetische rol vervullen. Afhankelijk van de benodigde hoeveelheid kunnen de bakken geplaatst worden zó dat ze een eenheid vormen met de informatiezuilen.





#### ■ Situering / plaatsing van de verschillende elementen.

De verlichting, communicatiezuilen en afvalbakken worden tevens ingezet als middel om 'wildparkeren' aan banden te leggen. De onderlinge afstand tussen de verticale structuurdragers dient het parkeren voor grotere vrachtwagens en containers onmogelijk te maken. De exacte afstandbepaling zal bij de ontwikkeling van het stedenbouwkundig programma van eisen nader bepaald moeten worden.

#### ■ Stadsbanken

Gezien het industriële karakter van het overgrote deel van de Achtersluispolder wordt voor mogelijke stadsbanken het gebruik van staal voorgesteld. Het getoonde ontwerp speelt met de aangebrachte perforaties tevens in op een efficiënt materiaalgebruik.

#### ■ Meubilair afscherming / fietsrekken

Ook de plaatsing van fietsenrekken past in het totaalbeeld. Ze onderstrepen de industriële identiteit van de Achtersluispolder en plaatsing zal loodrecht op of evenwijdig aan de wegen moeten plaatsvinden, om daarmee de hoofdstructuur te ondersteunen.

De exacte aantallen en situering van de verschillende elementen worden nader uitgewerkt in de op te stellen inrichtingsplannen voor de openbare ruimte van de afzonderlijke deelgebieden.

#### ■ Windmolens

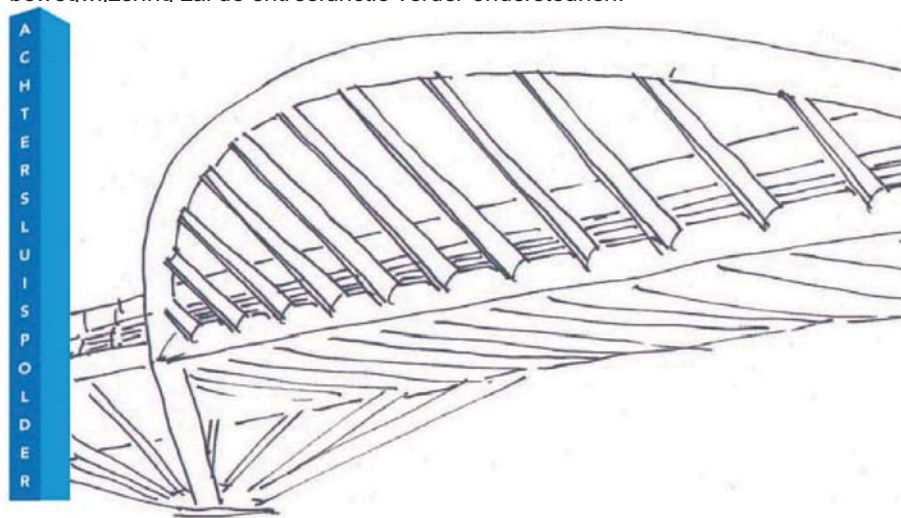
Er komen veel aanvragen voor plaatsing van windmolens bij de gemeente binnen. Plaatsing vindt plaats op voorkeurslocaties die de Achtersluispolder verhelderen. Om de Sluispolderweg als hoofdader te benadrukken is voor twee locaties gekozen. Waar in veel steden in vroeger tijden de kerktoren tevens als beëindiging en zichtlijn van hoofdwegen werd ingezet, wordt hier ingezet op de benadrukking van de hoofdweg door middel van het icoon van een schoon milieu: de windmolen. Op twee plekken kan er sprake zijn van bovengenoemde benadrukking. 1- aan het einde van het eerste gedeelte van de Sluispolderweg 2 – aan het einde van het tweede, kromme gedeelte van de Sluispolderweg. Bovengenoemde locaties zijn in overeenstemming met

het beleid voor plaatsing van windmolens in een lijn langs het Noordzeekanaal. Plaatsing van windmolen zal uiteraard met de direct betrokkenen (zoals gebruikers jachthaven, Chopperclub en woonbootbewoners) en de ondernemers uit de gehele Achtersluispolder overlegd moeten worden. Ook de gemeente Amsterdam zal benaderd moeten worden ivm de plannen die er bestaan voor de noordelijke IJ-plas. De eerste reacties - tijdens het 30 augustus 2002 gehouden ideeënatelier – inzake plaatsing van windmolens waren positief.



■ Een nieuwe busbrug

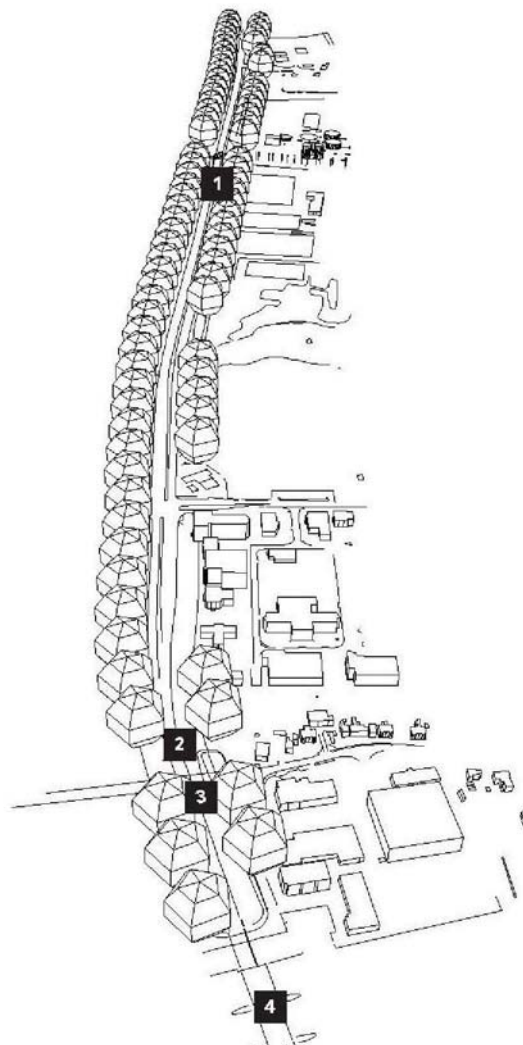
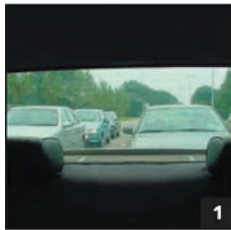
De entree van de Achtersluispolder is op dit moment nogal rommelig. De nieuwe busbrug brengt daar verandering in. Deze herkenbare brug steekt vanaf de Thorbeckeweg het gebied in en zorgt ervoor dat men tot ver in de Achtersluispolder kan kijken. Een eenvoudige en duidelijke beweewijzering zal de entreefunctie verder ondersteunen.



## Hoofdstructuren

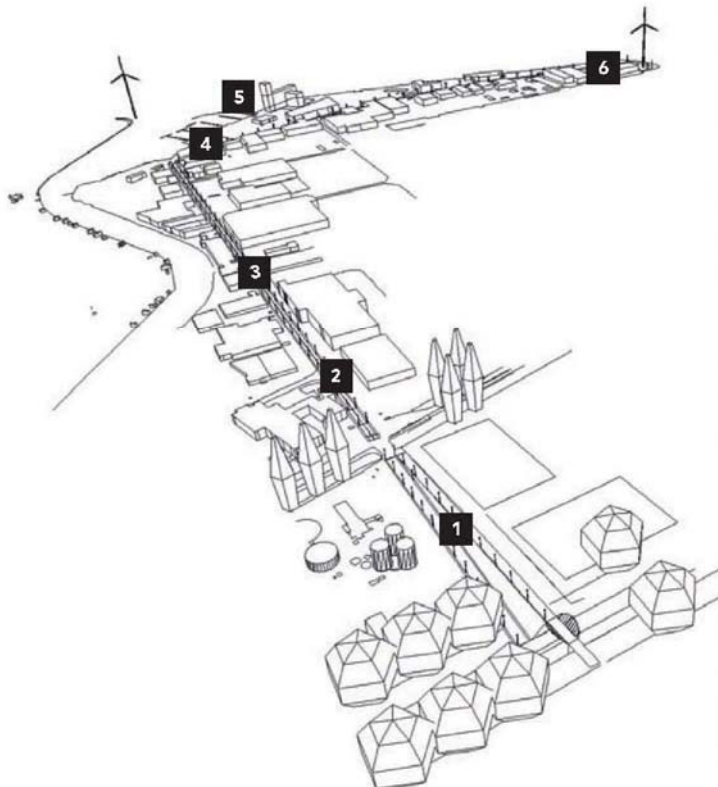
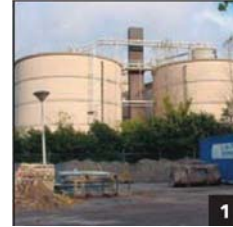
### ■ Thorbeckeweg, den Uyl-weg

De hoofdweg die de noordelijke grens van het gebied vormt heeft een bepalende functie. De verschillende entrees tot het gebied, te weten de Wibautstraat en de nog door te trekken Sluispolderweg, ontvouwen zich langs deze route. Een verzorgde entree draagt bij aan een goede eerste indruk voor bezoekers. In het verlengde hiervan wordt in dit beeldkwaliteitplan aandacht besteed aan de ontvangsfunctie op deze knooppunten.



### ■ Sluispolderweg

In de nabije toekomst, na het doortrekken van de Sluispolderweg tot aan de Thorbeckeweg, fungeert de Sluispolderweg als entree en hoofdader van het gebied. Na een representatieve entree (nog te realiseren) volgt een groene laan (nog te realiseren), de dijk, een representatief beginstuk met verzorgde architectuur, de grovere industrie met hier en daar zicht op de kades en water, een (toekomstig) gemeenschappelijke voorziening (facility point), een monumentaal pand met zicht op het Noordzeekanaal (de Vrede) en een lange gebogen 'boulevard' die eindigt in een openbaar pleintje annex uitkijkpunt (nog te realiseren). Deze beeldsequentie kan als representatief voor het gehele gebied gezien worden. Door herprofilieren van de openbare ruimte zal het beeld versterkt worden. Op deze manier kan snel resultaat geboekt worden, wat weer motiverend kan werken voor ondernemers en bewoners, zodat ook zij verbeteringen aanbrengen op bijvoorbeeld priveterreinen.



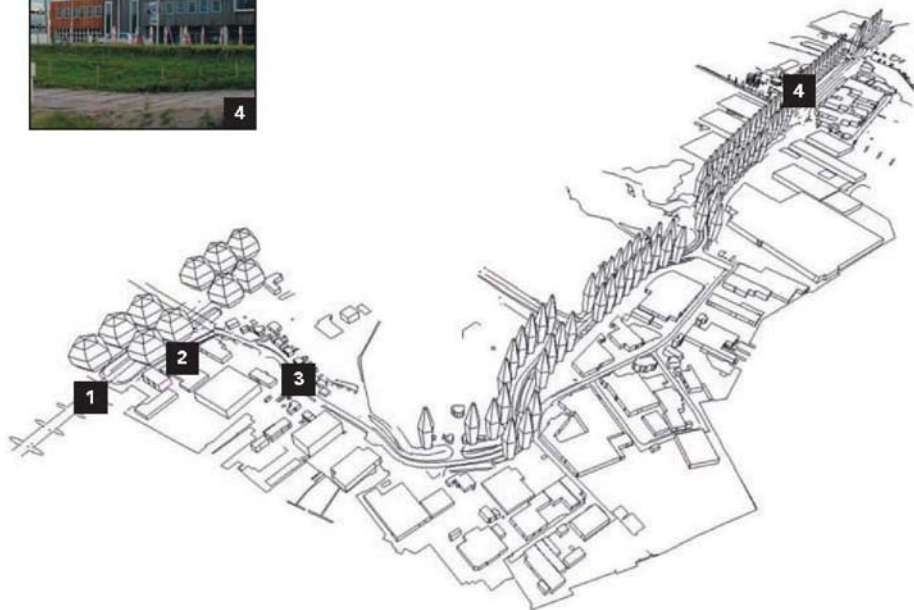


#### ■ Noorder IJ- en Zeedijk

Dit oude landschappelijke element kronkelt door de gehele Achtersluispolder. De veelal eenvoudige bebouwing, met enkele Zaanse huizen is beeldbepalend. De Zuiddijk die verandert in de Noorder IJ- en Zeedijk, behoort tot de belangrijkste structuurdragers in de Zaanstreek en is derhalve van regionaal belang. Grootschalige ingrepen in en ondermijning van dit landschappelijke lichaam dient vermeden te worden.



De weg over de dijk, vervult momenteel meerdere functies: ontsluiting voor de industrie, sluiproute voor Coentunnelverkeer, groenzone voor het gebied, en verlengstuk van de doorgaande fietsroute. Met het doortrekken van de





■ **Het omringende water.**

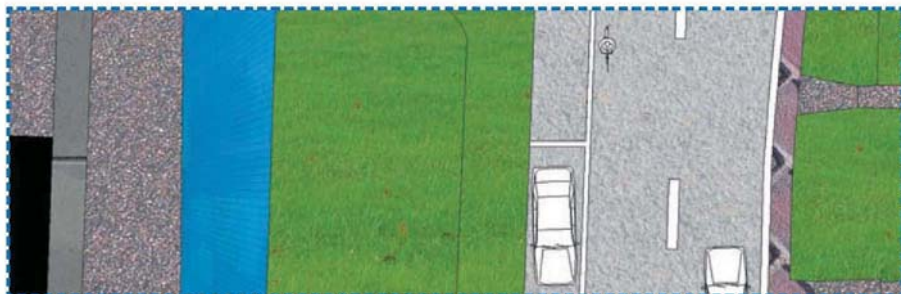
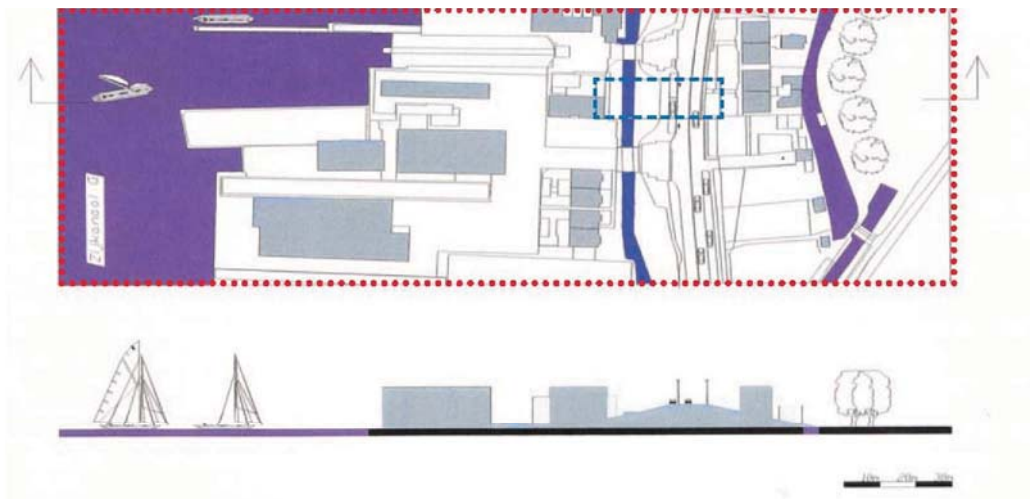
Voor de reguliere gebruiker van de Achtersluispolder lijkt het beeld vanaf het water niet van belang. Het gebied wordt echter in sterke mate bepaald door de ligging tenopzichte van het water. De entreefunctie voor de scheepvaart - van zeecontainerschepen tot plezierbootjes – mag echter niet aan onze aandacht ontsnappen: vanaf het water kan de Achtersluispolder juist een 'visitekaartje' vormen van het achterliggende land. Tevens zal de Achtersluispolder een rol gaan spelen als voortzetting van de op handen zijnde ontwikkelingen in Amsterdam noord. De belangrijkste herkenningpunten vanaf het water zijn de windmolens, de containeroverslag die direct associaties oproept van een actief en goed functionerende economie en het rijksmonument 'De Vrede' presenteert het gebied het meest prominent naar buiten toe. Heldere contouren, maar bijvoorbeeld ook de aanwezigheid van horecavoorzieningen en straatmeubilair kunnen de entree vanaf het water extra aantrekkelijk maken.





#### ■ Mooiere transparante geluidschermen

Vanaf het water kan het gebiedje gezien worden als entree van de stad, met een industrieel karakter met watergebonden activiteiten en enkele kantoren; Vanaf de dijk zijn door de hogere ligging het water, de watergebonden industrie en de woningen goed waarneembaar; vanaf de Den Uyl-brug hebben passanten, bij een verbeterd, transparanter geluidsscherm een fraai zicht op de Zaan en de kadekant van dit deelgebied. Voor de Zuidelijke Randweg - waar de Den Uyl-brug onderdeel van uitmaakt – is ook een beeldkwaliteitplan opgesteld waarin tevens een beter zicht op de Zaan en aangrenzende gebieden voorstaan wordt. De geluidsschermen zullen dus op een andere manier vormgegeven moeten worden. Voor passerende automobilisten zal dit het enige directe zicht op de watergebonden industrie opleveren.



#### ■ **Verbetering van het straatbeeld**

De openbare ruimte is hier veelal beperkt tot het profiel van de dijk. De dijk biedt momenteel plaats aan de 6 meter brede weg die gemotoriseerd verkeer in twee richtingen aan kan. Voor fietsers is er geen apart deel van de weg gereserveerd. (Het fietspad, wel aanwezig op het overige gedeelte van de dijk takt aan op de Wibautstraat, waardoor en doorgaande fietsroute van oost naar west gegarandeerd blijft). Het openbare parkeren geschiedt langs de weg in parkeerhavens. Dit 'langsparkeren' zou op een gestructureerdere wijze kunnen gebeuren, door het markeren van parkeervakken. Het parkeren op stoepranden (zoals bij koffiehuis Lamers) zou hiermee voorkomen kunnen worden. Ook plaatsing van de voorgestelde fietsenrekken evenwijdig aan de straatzijde van de stoep kunnen het beeld verbeteren.

#### ■ **Dijkwoningen en gevels zijn sfeerbepalend**

Door de verscheidenheid aan functies langs en verspringende richtingen van de hoofdontsluitingsweg wordt het beeld hier geregeerd door diversiteit. De rust in het beeld wordt veroorzaakt door de evenwijdig aan de weg gelegen gevels van de oorspronkelijke dijkwoningen en de modernere bedrijfspanden. Eventuele toevoegingen of aanpassingen aan de bebouwing zullen in overeenstemming met deze oriëntatie moeten zijn. I.v.m. de wenselijke zichtbaarheid op de watergebonden bedrijvigheid aan de westzijde van de dijk is openheid tussen de bouwmassa's dwars op de dijk gewenst. Een tussenruimte van minimaal 10 meter tussen de bebouwing zou dit ook bij toekomstige bouwaanvragen moeten waarborgen.

#### ■ **Geen erfafscheidingen langs de weg**

De twee zijden van de dijk zorgen voor een groene overgang van de openbare ruimte naar private grond en bebouwing. Het wordt als kwaliteit gezien dat er geen erfafscheidingen evenwijdig aan de weg zijn die ons het zicht op de huizen ontnemen. De erfafscheidingen tussen de kavels onderling hebben hier minder invloed op.

#### ■ **Bebouwing kent een grote diversiteit**

De dijkwoningen laten een sterke samenhang zien door eenheid in de stedenbouwkundige massaopbouw. De onderbouw is veelal opgebouwd uit maximaal twee lagen baksteen en wordt afgedekt met een pannenkoep. De horeca-gelegenheid, café Lamers, onderscheidt zich door middel van een typisch Zaanse, groenhouten opbouw. Voor toekomstige bebouwingen is behoud van het stedenbouwkundige beeld van enkelvoudige woningen belangrijker dan herhaling van materiaalgebruik. De bijgevoegde architectuurbeelden tonen enkele voorbeelden van klassieke woningen met een schuine kap in een vernieuwd jasje. Dergelijke architectuur zou de benoemde diversiteit slechts ten goede komen. Een grote loods, annex werkplaats die dicht op de weg staat toont het industriële karakter van dit gebied. Fraaie loodsen met zichtbare constructies en open gevels naar de weg dragen ten westen van de dijk bij aan een verrijking van het beeld. De uitstraling

van diversiteit zal ook in de toekomst, zij het in een verzorgdere setting behouden moeten blijven.

■ **Architectuur**

Voor de architectuur gelden verschillende kenmerken die, naast bovengenoemde bebouwingskenmerken het best in afbeeldingen 'verwoord' kunnen worden. Voor zowel industriële- als woonbebouwing zijn enkele voorbeelden opgenomen die als waardevolle mogelijkheden bij nieuwe bouwinitiatieven gezien kunnen worden.





## Deelgebied 2. Vredeweg, Zomerdijk, Uiterdijk

Dit gedeelte is ontstaan als gevolg van de industriële ontwikkeling in de jaren 60 (20e eeuw). Het heeft een geheel ander karakter dan bijvoorbeeld deelgebied Zuiddijk. Het gebied wordt ingesloten door de hoge dijk aan de noordzijde en het water aan de zuidzijde. Contact met het water is hier nauwelijks aanwezig. Het kan gezien worden als een besloten industriegebiedje met relatief kleinschalige bedrijvigheid. De openingen in de bommenrij langs de dijk vormen de toegangen.

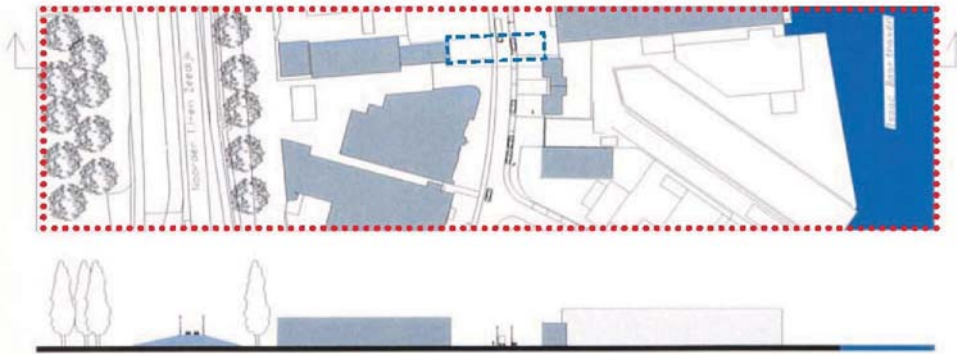
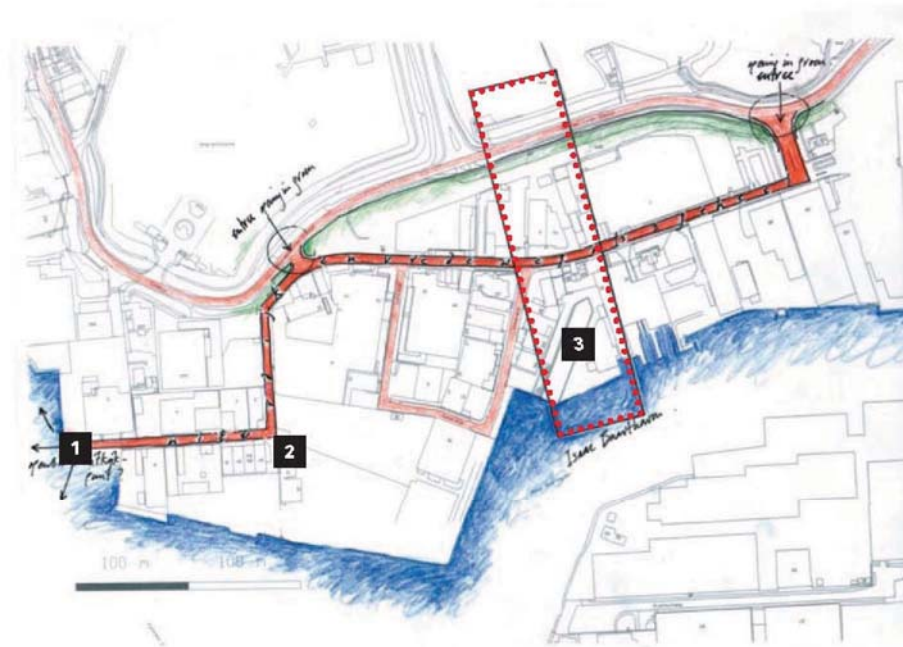
### ■ Herinrichting van de openbare ruimte

Bij de verbetering van dit gebied ligt voor de korte termijn het accent op de openbare ruimte. Het verbeteren van de Vredeweg, Zomerdijk en Uiterdijk zou een sterke opwaardering van het gebiedje betekenen en kan vervolgens als katalysator dienen voor de verbetering van bijvoorbeeld de bebouwing. Begonnen is met de herinrichting van de Vredeweg: een pilotproject. Er geldt een stimuleringsregeling voor de herinrichting van voorterreinen en gevels voor bewoners en ondernemers. Hiermee wordt op een goede manier aandacht besteed aan het belang van een samenhang in de inrichting van het publieke en private domein.

### ■ Vredeweg en Uiterdijk vormen één geheel

De Vredeweg en de in het verlengde hiervan gelegen Uiterdijk kunnen gezien worden als de hoofdonsluiting met twee aansluitingen op de hoger gelegen dijk. Om dit helder naar voren te laten komen is het raadzaam de Vredeweg en Uiterdijk als één geheel vorm te geven. Momenteel wordt de Vredeweg veel gebruikt voor zowel de plaatsing van containers als tijdelijke stalling van vrachtwagens. Bij de herprofilering zal dergelijk gebruik tegen gegaan moeten worden, bijvoorbeeld door de indeling en vormgeving van parkeervakken, de verlichting en het groen langs deze wegen. De verlichtingsmasten en informatiezuilen kunnen zo geplaatst worden dat personenauto's wel kunnen parkeren maar vrachtwagens en containers niet geplaatst kunnen worden. De rechte verlichtingsmasten en duidelijke entrees van de bedrijven zullen voor een ongehinderd gebruik van de weg dienen. Het profiel biedt ruimte aan zowel een tweebaans rijweg, langsparkeren aan een zijde en een strook voor voetgangers. De herprofilering van de Vredeweg en Uiterdijk zou bij een juiste vormgeving de eenheid en presentatie van het gebied versterken.





#### ■ Herprofilering Vredeweg en Zomerdijk

Op voorstel van de ondernemers zullen de Vredeweg en de Zomerdijk een herprofilering ondergaan. Deze gunstige ontwikkeling mag echter geen afbreuk doen aan het belang van een doorgetrokken eenduidige straatinrichting van Vredeweg overgaand in de Uiterdijk. Het opknippen van profileringen ter hoogte van de entree tot het deelgebiedje zou een rommelig beeld geven. Groen zou hierbij, mits als herkenbare strook aangelegd, als begeleiding van het wegprofiel kunnen dienen. Groen bevindt zich momenteel voornamelijk aangrenzend aan het dijklichaam in de vorm van gras en hoge bomen.

#### ■ Eventuele rust en uitkijkplek

Mocht de situatie zich in de toekomst voordoen, dat het nu doodlopende einde van de Uiterdijk vrijkomt als publieke ruimte, dan zou een steiger voor gebruikers en bezoekers van het gebiedje als waardevolle rust- en kijkplek vormgegeven kunnen worden. Een tweede mogelijkheid hiertoe doet zich voor op het uiterste puntje van de Sluispolderweg.

#### ■ Intensief bebouwde kavels

Door de vele verschillende richtingen van zowel de dijk, de wegen als het water maakt het deelgebiedje in zijn geheel een chaotische indruk. Door de evenwijdig aan de wegen gelegen voorgevels wordt enigszins rust aangebracht. De kavels zijn relatief intensief bebouwd met veelal beperkte mogelijkheden voor parkeren op eigen terrein. Bij nieuwe bouwinitiatieven of veranderingen van functies zal de dan geldende gemeentelijke normering bepalend moeten zijn voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein.

#### ■ Materiaalovergangen: loodrecht op de openbare weg

Door de verschillende eisen die per kavel aan de bestrating worden gesteld, zal de eenheid in vormgeving niet gezocht worden in identiek materiaalgebruik. Wel kan de ordening en plaatsing bijdragen aan een verbeterd totaalbeeld. Slechts loodrecht op de openbare weg staande overgangen tussen verschillende materialen, van baksteen tot stelconplaten zullen bijdragen aan een herkenbaar 'patchwork' van verschillende identiteiten.

#### ■ Mix van kleinschaligheid en grootschaligheid

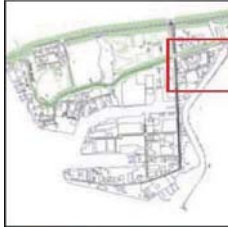
Dit deelgebiedje kenmerkt zich door een mix van kleinschaligheid en grootschaligheid. Verschillende bouwhoogtes en gevelbreedtes karakteriseren het straatbeeld. Ook het materiaalgebruik is per pand verschillend. Deze verscheidenheid kan als kwaliteit opgepakt en versterkt worden, zij het door bij nieuwe initiatieven bepaalde eisen te stellen aan de uitstraling.



### ■ Architectuur

Wat betreft materiaalgebruik en gevelindeling zou bij toekomstige bouwinitiatieven eisen gesteld kunnen worden aan zowel het ontwerp als de uitvoering. De functie van een gebouw zou je moeten kunnen 'aflezen' aan de gevel, volgens de 'klassiek modernistische' benadering. Op de langere termijn kan dit zorgen voor een duidelijke hiërarchie in de massaverdeling en gevelopbouw. Eenvoudig gezegd zou een opslagruimte anders vormgegeven moeten zijn dan een kantoorruimte. De kantoorruimte zou, om het straatbeeld te verlevendigen, zich aan de straatzijde moeten bevinden en een verfijnde detaillering moeten hebben en meer ramen. De opslagruimten kunnen gebruik maken van een grovere detaillering en een plaatsing verder van de straat. Een ontworpen samenhang tussen gevel en voorterrein in zowel materiaal- kleur, als partitionering is voor de op hande zijnde vernieuwing een bruikbare denkrichting.



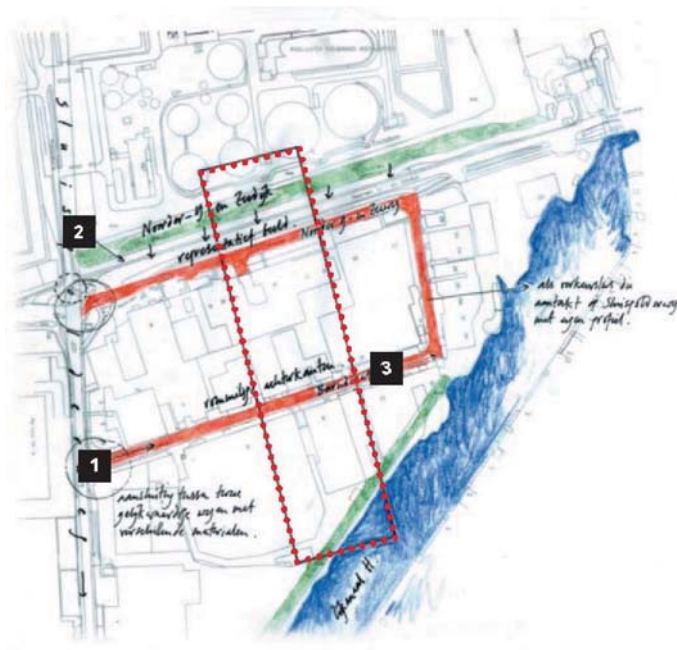


### Deelgebied 3. Noorder IJ- en Zeeweg, Barndegat

Gelegen aan de kruising tussen de dijk en de Sluispolderweg vervult dit deelgebied een belangrijke functie als entree en daarmee eerste indruk van het achterliggende industriegebied. Met het recent gereedkomen van de vernieuwde parkeerplaatsen aan de Noorder IJ- en Zeedijk en de (ver)nieuwbouw van enkele panden aan de dijk is inhoudelijk invulling gegeven aan deze representatieve functie.

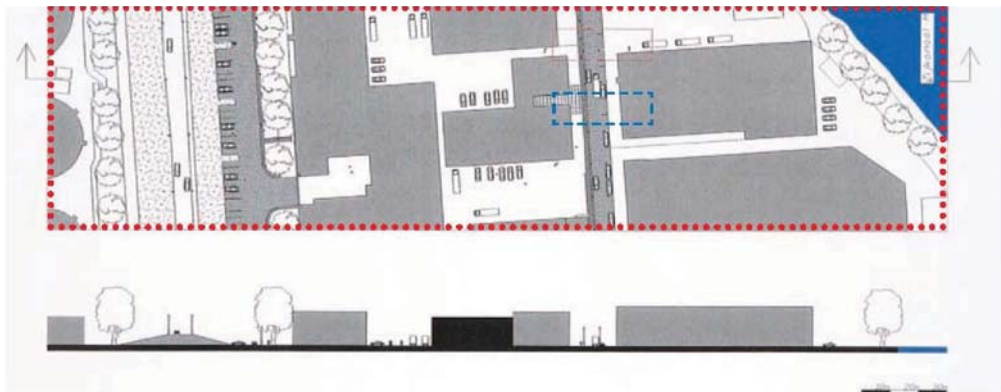
#### ■ Een duidelijke rondgaande route

De openbare ruimtes in dit deel van de Achtersluispolder worden gestructureerd door een heldere rondgaande route langs de verschillende bedrijven. De Noorder IJ- en Zeeweg en Barndegat hebben weliswaar een duidelijk verschil in representativiteit, maar vormen als structuur een geheel. Voor een verbetering van dit gedeelte is het van belang de panden aan het Barndegat niet als verwaarloosbare achterkant van de Noorder IJ- en Zeeweg te beschouwen. Momenteel is dat nog wel het geval.



#### ■ Een vernieuwde openbare weg

Het gedeelte aan de dijk kent een sterke samenhang in uitstraling door de hoge kwaliteit van de architectuur en de nieuw aangelegde parkeerplaatsen. Het beeld van de openbare ruimte ter plaatse van het Barndegat wordt bepaald door een grote hoeveelheid rommelig geparkeerde voertuigen en voorwerpen. De 'lus' zou gebaat zijn bij meer eenheid qua beeld. Een vernieuwde openbare weg kan hieraan bijdragen door rust en eenheid te brengen. Van belang hierbij is dat de bestrating zoals die aan de Noorder IJ- en Zeeweg ligt in de basis wordt doorgezet. Een overgang in profilering en materialisering dient pas plaats te vinden ter hoogte van de aantakking op de Sluispolderweg.



#### ■ Integraal ontwerp van weg, verlichting en bewegwijzering

Een goede ordening van de auto's in combinatie met een integraal ontwerp van weg, verlichting en bewegwijzering kan het beeld op de korte termijn verbeteren. Verbetering van bebouwing en voorterreinen kan hierop volgen en zal een langer traject beslaan, aangezien verbetering hier afhankelijk is van initiatieven van ondernemers. Een initiatief van publiek private samenwerking zou een verbetering van de beeldkwaliteit kunnen versnellen. Het vernieuwde profiel biedt plaats aan langsparkeren aan één zijde van de tweerichtingsverkeersweg, en een voetgangerstrook aan de overzijde. Hier zullen informatiezuilen, verlichtingsmasten en afvalbakken voor zowel een verzorgd uiterlijk als voorkoming van 'wild' parkeren moeten zorgen.



#### ■ Voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein

De verkaveling volgt de openbare weg en vormt samen met de weg een eenheid. Verdraaiingen (zoals diagonaal op de weg staande gevels) komen niet voor en zouden in de toekomst vermeden moeten worden. De kavels hebben een relatief hoge bebouwingsdichtheid. Opvallend is het verschil in rooilijnen. De Noorder-IJ en Zeeweg hebben een terugliggende bebouwingsgrens waardoor er ruimte is voor groenvoorzieningen. Dit groen voorziet het gebied, zeker vanaf de dijk gezien, van een verzorgd uiterlijk. Aan het Barndegat ligt deze grens dicht aan de weg, wat hogere eisen stelt aan de uitstraling van de bebouwing. Er is geen groenbuffer die het beeld verzacht. Door ruimtegebrek op eigen terreinen is de parkeerdruk hoog. De kavels zijn niet ingericht op het voorzien in de eigen parkeerbehoefte. Dit zou wel het geval moeten zijn. Bij toekomstige functieveranderingen en/of verbouwingen zal gestreeft moeten worden naar voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein.

#### ■ Materiaalovergangen: loodrecht op de openbare weg

Door de verschillende eisen die per kavel aan de bestrating worden gesteld zal de eenheid in vormgeving niet gezocht worden in identiek materiaalgebruik. Wel kan de ordening en plaatsing bijdragen aan een verbeterd totaalbeeld. Slechts loodrecht op de openbare weg staande overgangen tussen verschillende materialen, van baksteen tot stelconplaten of gras, zullen bijdragen aan een herkenbaar 'patchwork' van verschillende identiteiten.

#### ■ Bebouwing: dynamisch met verschillende volumes

Aan de noorder-IJ en Zeeweg hebben de panden een gevelbreedte die vrijwel het gehele perceel beslaat, waardoor de aansluiting op de burens weinig ruimte laat voor doorzichten op de kavels. Mede hierdoor is sprake van een zeer representatief beeld. Aan de Barndegat is sprake van een andere situatie: hier zijn meer verspringingen in de afstanden van de voorgevels tot de weg. Door de relatief kleine afstanden tot de weg hebben de verspringingen een sterke invloed op het beeld. Bij nieuwe bouwaanvragen is het wenselijk niet verder naar de weg toe te bouwen dan de huidige rooilijn. De massaverdelingen in het stedenbouwkundig ontwerp moeten zorgen voor een dynamisch beeld met verspringende volumes. Dit om te voorkomen dat een enigszins dood straatbeeld ontstaat aan deze zijde. Ook hier zouden naar de weg georiënteerde kantoorfuncties bijdragen aan een leefbaarder gebied, met meer sociale controle.

### ■ Architectuur

De hoge kwaliteit van de al bestaande architectuur aan de dijk, dient als uitgangspunt voor nieuwe initiatieven voor het hele deelgebied. Enkele voorbeelden verdiepen het wenselijke streefbeeld. Duidelijke kenmerken zijn:

- Een verzorgde detaillering ter plaatse van belangrijke ontmoetingen tussen bouwdelen.
- Een op de unieke eigenschappen van de verschillende bouwmaterialen toegesneden gebruik in het geheel.
- Een verhoudingsgewijs subtiele maar herkenbare entreepartij.

Aan grotere bouwmassa's zoals loodsen worden uiteraard andere eisen gesteld. De uitstraling van de loodsen zou verbeterd kunnen worden door grote naar de straat gerichte blinde gevels te vermijden. Tevens wordt het gebruik van goedkopere gevelmaterialen zoals golfplaat of kaal beton slechts wenselijk geacht als sprake is van een esthetisch gebruik. Doorgewerkte ontwerpen zullen welstandelijk op industriële kwaliteiten beoordeeld moeten worden. Voor verder weg gelegen loodsen, niet zichtbaar vanaf de weg, geldt deze beperking niet.





### Deelgebied 4. Sluispolderweg e.o.

Dit gebied vormt zowel qua oppervlakte als bedrijvigheid het zwaartepunt van de gehele Achtersluispolder. De grillige kadefijn vormt een sterk contrast met de rigide (veelal) orthogonale ontsluitings- en verkavelingsstructuur. De restruimten tussen wegen en water bepalen o.a. de kavelvorm en -grootte. Beeldbepalend zijn de bedrijven met enorme opslagruimten. Ondanks de aanwezigheid van het vele water is dit voor de bezoeker van het terrein nauwelijks waarneembaar.



In dit gebied worden de unieke kenmerken van het industriegebied Achtersluispolder duidelijk. De wegen worden hier gebruikt als stalruimte voor overtollige voertuigen en containers. De openbare ruimte maakt een slecht onderhouden, onafhankelijke en grouwe indruk. Er wordt nauwelijks gebruik gemaakt van de kwaliteiten die het gebied kent. Een betere inscenering van de opeenvolgende beelden die passanten in dit gebied opdoen, zou dit gebied een sterke impuls geven. De ruimte die er is biedt hiertoe mogelijkheden. De beschrijvingen en afbeeldingen bij de Sluispolderweg als structurerend element gaan hier verder op in.

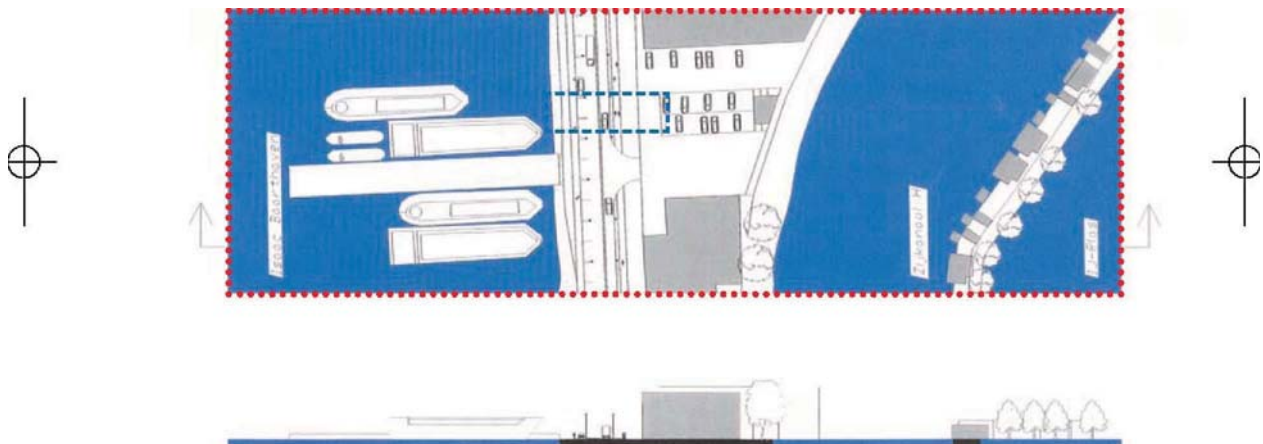


4



■ Meer contact tussen water en land

Zoals eerder vermeld speelt water een ondergeschikte rol in de beleving van dit gebied. Plaatselijke versterking van contact tussen water en land, door bewust de openbare ruimte in te zetten als overgang tussen de twee kan op 3 plaatsen. 1. Het mogelijk te ontwikkelen Penzoil-terrein, dat halverwege het noord-zuid gedeelte van de Sluispolderweg ligt. Het stedenbouwkundig bureau BRO, stelt voor dit terrein te ontwikkelen tot een facility-point. Door het openbreken van de bebouwing aan de oostzijde van de weg ontstaat een ruimtelijke kwaliteit met een concentratie van indrukken. De nabijheid van industriële gebouwen, schepen, de hoofdonthutingsweg, water en woonboten (Amsterdam) maken het Penzoil terrein geschikt voor een publieke functie aan het water. Momenteel is er nog sprake van grondvervuiling, maar de in gang gezette Revitalisering kan mogelijke investeerders motiveren. 2. De Vrede en het gebied ten oosten van de Vrede dient zich aan als waardevol contact met het Noordzeekanaal.



3. Het uiterste puntje van de Sluispolderweg is uitermate geschikt om in te richten als mooi verblijfsgebied met pleinfunctie waar bezoekers zicht hebben op passerende schepen, de kades van de Achtersluispolder en in de verte het centrum van Zaanstad. Het groen kan in dit gebied – zij het minimaal - ingezet worden als ondersteunende factor.

#### ■ Orthogonale verkaveling

De verkaveling in dit gebied is orthogonaal. De gevels lopen vrijwel evenwijdig aan de vier windrichtingen. De grotere hallen met opslag liggen met name aan de Rijshoutweg met blinde gevels naar de weg. Uitzondering vormt de verkaveling rond het gebouw de Vrede, waar functies als een botenhuis en stalling van boten het beeld bepalen. Het nog onbebouwde stuk grond ten westen van de Vrede biedt ruimte voor gronduitgifte mits de beeindiging van de Sluispolderweg als waardevol verblijfsgebied wordt ingericht. Op deze manier gaat het contact met het water niet verloren. De verkaveling van deze grond kan op dezelfde wijze worden doorgezet als bij de belendende percelen.

#### ■ Een strakke, uniforme Sluispolderweg

De overgangen zijn over het algemeen rommelig. De voorstellen voor een strakke uniforme Sluispolderweg van begin tot eind kunnen de aanzet geven tot verbetering. Zo is het wenselijk dat erfafscheidingen evenwijdig aan de openbare weg in één lijn komen te liggen. De bestrating van priveterrein dient, net als bij de andere deelgebieden loodrecht op de weg georiënteerd te zijn.

#### ■ Diversiteit in bebouwing

Brede gevels en verschillende bouwhoogten kenmerken de bebouwing. Er is een onderscheid te maken in enkele verschillende karakteristieken. De grotere bedrijfspanden met een functioneel karakter hebben beeldbepalende hallen, met grote vaak gesloten gevelvlakken. Deze zouden zo min mogelijk aan de straatzijde gelegen moeten zijn. De representatieve gebouwdelen, veelal verbonden aan de bedrijfshallen meer partitioneringen hebben en naar de straat gericht zijn.



#### ■ Meer zicht op De Vrede

Een uitzondering op bovenstaande panden vormt het enige monument op de Achtersluispolder: de Vrede. Dit in 1917 gebouwde pand heeft zeer herkenbare contouren en staat momenteel leeg. Het zicht op dit gebouw is zeer beperkt. Dit wordt als een gemiste kans gezien. Zowel vanaf het water als vanaf het land is het pand een herkenningspunt. De monumentale status (potentieel rijksmonument) vraagt om een zorgzame benadering. Naast de representatieve functie kan de sociale veiligheid op de nu 's avonds verlaten Sluispolderweg bevordert worden met een meer openbare functie die ook na sluiting van de bedrijven toegankelijk is.

#### ■ Verlevendiging van het straatbeeld

De grotere bouwvolumes zijn dominant en beeldbepalend in dit deelgebied. De kwaliteit van dit gebied zou aanzienlijk verbeterd kunnen worden door meer aandacht te besteden aan verbetering van de architectonische kwaliteit van de bebouwing. Een helder onderscheid tussen bijvoorbeeld een distributiecentrum en het bijbehorend kantoorgedeelte levert een dynamischer beeld op. Vooral de Rijshoutweg is gebaat bij verlevendiging van het straatbeeld. Duidelijk vormgegeven en goed gedetailleerde markering van verspringingen in bouwvolumes dienen hier als uitgangspunt. Mogelijk materiaalgebruik volgt uit de gehanteerde voorbeelden. Vooral een verzorgde afwerking van de grotere gevelvlakken is van belang voor duurzame kwaliteit.

#### ■ Winter stalling is beeldbepalend

De recreatieve wateractiviteiten op het zuidpuntje van het gebied roept gemengde reacties op. Een openbaarder karakter van dit gedeelte aan het water zou kunnen bijdragen aan meer draagvlak onder de ondernemers. Momenteel is de stalling van boten een sterke beeldbepaler en misschien wat rommelig op zo'n bijzondere plek aan het Noordzeekanaal.





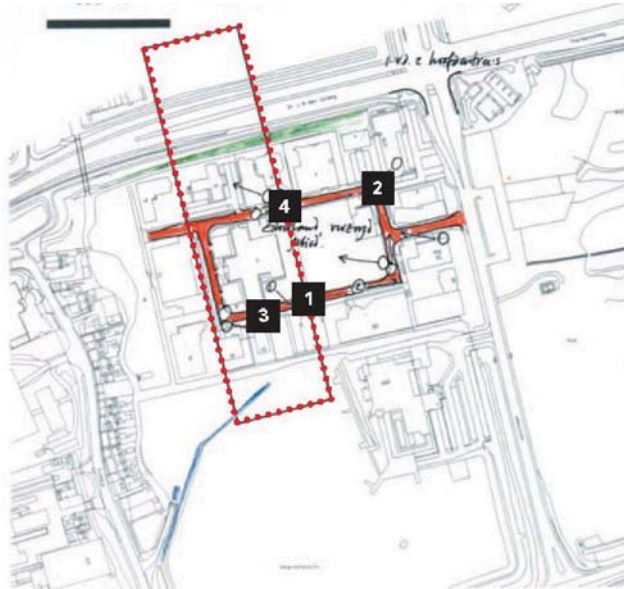
## Deelgebied 5. Zilverland

Opgezet als overgang en buffer tussen de Thorbeckeweg en het achterliggende gebied heeft het relatief jonge industrieterrein Zilverland een representatieve functie. Hier bevinden zich veelal kantoren met een architectuur die een voorbeeldfunctie hebben voor de andere deelgebieden. Een heldere opzet en verzorgde gebouwen geven dit gedeelte een eigen karakter.

De noordelijk gelegen panden presenteren zich zowel naar de Thorbeckeweg als naar de Pieter Liefstinckweg, de hooflus van Zilverland.

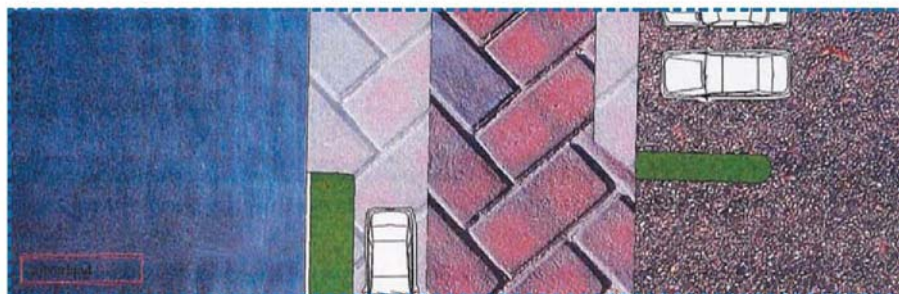
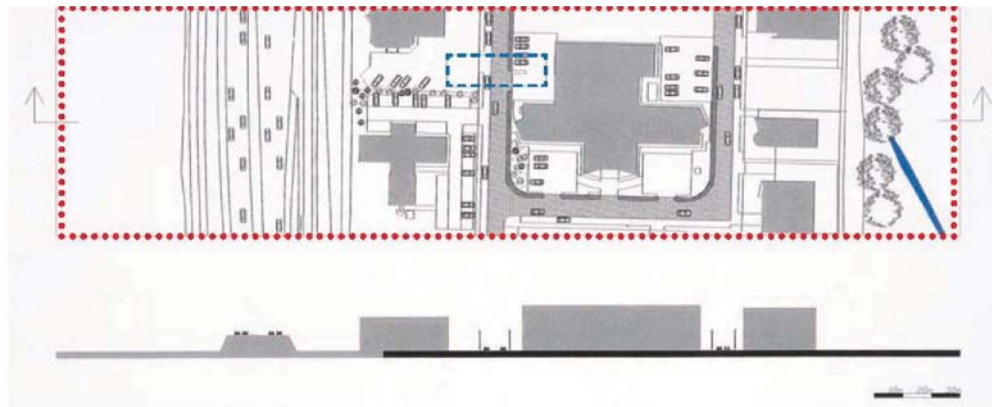
- Openbare ruimte met een representatief imago  
De jonge geschiedenis en de heldere structuur van deze zone geven het gebied een verzorgd uiterlijk. Enkele mankementen, zoals het losraken van stoeptegels en het achterblijven van bouwpuin, hebben zich echter al voorgedaan, en derhalve is waakzaamheid geboden bij het in stand houden van het representatieve imago van Zilverland. Goed beheer en handhaving is evenals in de andere gebieden essentieel, zij het dat hier het effect ervan op de korte duur misschien minder zichtbaar is, waardoor uitstel op de loer licht. Het profiel van de Pieter Liefstinckweg biedt ruimte voor langsparkeren. Dit is naast

parkeren op eigen terrein de enige mogelijkheid voor stallen van voertuigen  
waardoor het straatbeeld rustiger oogt dan in de overige deelgebieden.



■ **Parkeren op eigen terrein**

De verkaveling speelt hier beter in op de parkeerbehoefte dan in de overige delen van de Achtersluispolder. De gevels liggen evenwijdig aan de hoofdweg. Zelden beslaan de gevels de volledige kavelbreedte en in de meeste gevallen liggen de bouwmassa's terug ten opzichte van de Pieter Liefinckweg. Het beeld van Zilverland wordt derhalve beheerst door een ruimtelijke opzet met ruimte voor groen en parkeren op eigen terrein. De overgang van de openbare naar de private ruimte wordt vaak begeleid door groen op eigen terrein in combinatie met een erfafscheiding. De bestrating vormt bij elke inrit een goed vormgegeven overgang tussen de verschillende vormen van elementenverharding.





#### ■ Elk pand heeft een eigen karakter

Door een sterke variatie in massaverdeling op de verschillende kavels liggen de panden als 'tetrisklokjes' langs de weg. Ook de bouwhoogten verschillen waardoor elk pand een eigen karakter krijgt. Door de grote afmetingen van het nog te bebouwen gedeelte zijn verschillende gebouwconfiguraties mogelijk. Er worden echter vergelijkbare eisen gesteld aan de stedenbouwkundige opzet van toekomstige bebouwing. Open gevels dienen zich te richten op de weg om een gesloten karakter van het gebied te voorkomen. Tevens is enige afstand van de voorgevel tot de PieterLiefteinckweg gewenst om het ruimtelijke karakter te behouden.

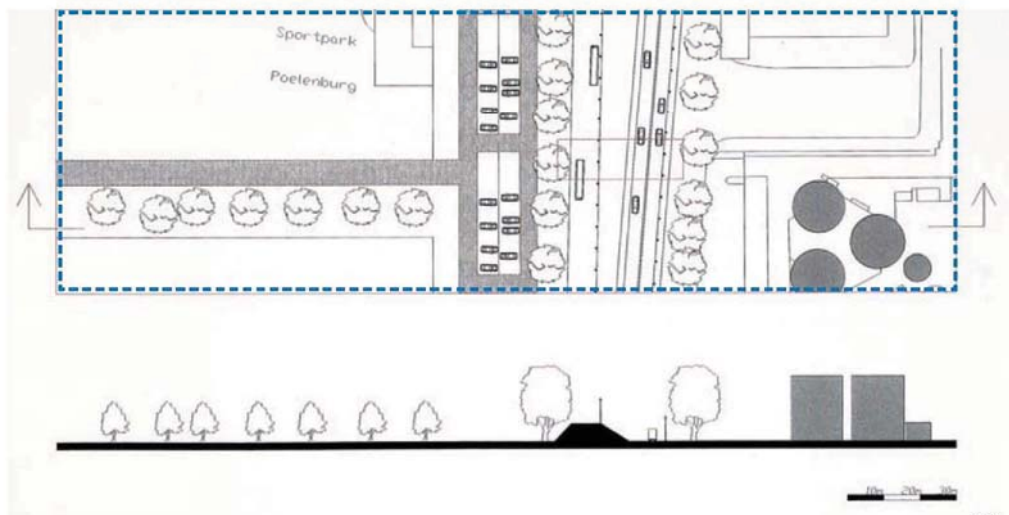
#### ■ Autonomoormormgegeven architectuur

De panden hebben over het algemeen een representatieve uitstraling en dienen ter inspiratie bij de bebouwing van nog te bebouwen grond en bij aanpassingen aan bestaande panden. Door de onafhankelijk van de burenopgezette massaverdeling en materiaalgebruik kan hier sprake zijn van autonoom vormgegeven architectuur, waarbij de panden zich manifesteren als speelse blokjes met een verzorgde afwerking (zie voorbeelden).



## Deelgebied 6. Tussenzone

Deze zone, gelegen tussen de verschillende structuurdragers, wordt gekenmerkt door veel groen. Hier zijn een (recreatief) park, een sportpark en een waterzuiveringsinstallatie gevestigd. De ruimte die overblijft tussen de Thorbeckeweg, en de Noorder-IJ en Zeedijk is enigszins rommelig van karakter door het gebrek aan samenhang tussen de verschillende functies. Een meer open structuur in oost-west richting en samenhang tussen sportpark en recreatiepark zou het gebied beter toegankelijk kunnen maken voor zowel gebruikers van de Achtersluispolder als andere bezoekers. Eventuele toekomstige ontwikkelingen op het terrein van de huidige waterzuiveringsinstallatie, zouden rekening moeten houden met de entreefunctie van dit tussengebied voor het achterliggende industriële gedeelte. Representatieve functies zouden hier in beperkte



#### ■ Conclusies en aanbevelingen

De ontstaansgeschiedenis van de Achtersluispolder heeft bijgedragen aan een gevarieerd gebied met kenmerken uit verschillende perioden. Mits de delen worden versterkt op hun kwaliteiten kan de ogenschijnlijke chaos van de Achtersluispolder omgezet worden in een interessante dynamiek van aan elkaar gekoppelde kwaliteiten. De op het eerste oog complexe structuur biedt bij nadere beschouwing vele aanknopingspunten voor versterking van de kwaliteiten en leesbaarheid van de Achtersluispolder. Een heldere en consequente benadering van de structuurdragers en inrichtingsaspecten in combinatie met het aanzetten en versterken van de specifieke kenmerken per deelgebied zouden hierbij uitgangspunt moeten zijn. Mede dankzij uitvoering van enkele projecten in de komende jaren kan de Achtersluispolder op relatief korte termijn een fraaie, schone en geheel authentieke uitstraling krijgen. Een integrale benadering van het gebied bij uitvoering van deelprojecten is van belang om te komen tot een schone toekomst voor de Achtersluispolder.

#### ■ Geraadpleegde bronnen

Zaanstad voor de wind (gemeentelijke beleidsnotitie over windenergie).  
Visie TNO. Visie BRO. Beeldkwaliteitplan Zuidelijke Randweg.  
Verkeersveiligheidsplan Achtersluispolder. Werkprogramma  
Achtersluispolder: uitwerking projecten 2002. Atlas Zaanstad.  
Encyclopedie Zaanstad. Noord Hollands dagblad. Cultuurhistorische  
waardenkaart 2001 Zaanstad.

projectleider Revitalisering Achtersluispolder: Mireille Wiegman  
stedenbouwkundige: Janjaap Ruijssenaars grafische  
vormgeving: Klaas Koch Producties tekst en foto's: Gemeente  
Zaanstad luchtfoto cover: Fleumer Aerophoto

[www.zaanstad.nl](http://www.zaanstad.nl)

In het project Revitalisering Achtersluispolder werken de gemeente Zaanstad, de BIA en ondernemers samen aan een schone toekomst voor het bedrijventerrein Achtersluispolder: met goede aansluitingen op de uitvalswegen van Zaanstad, dichtbij de Coentunnel en Amsterdam en liggend aan Zaan en Noordzeekanaal. Het project wordt mede mogelijk gemaakt door subsidie van de provincie Noord Holland en het ministerie van Economische Zaken. Het project Revitalisering Achtersluispolder maakt deel uit van Plannen met Zaanstad.



