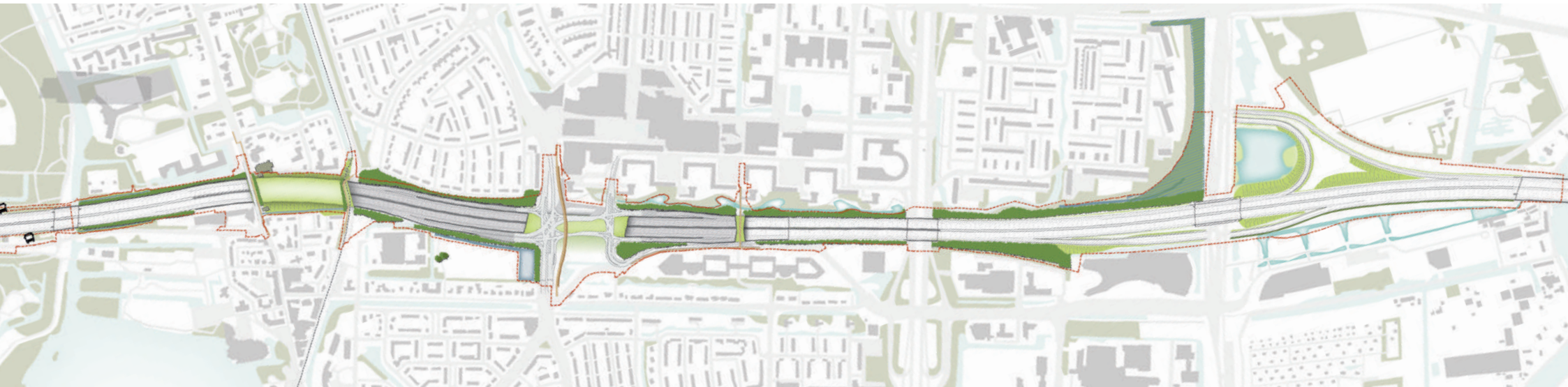


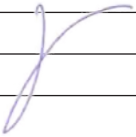
Landschapsplan Schiphol - Almere - Amsterdam

Deeltraject A9 Amstelveen



Landschapsplan Schiphol - Almere - Amsterdam*Deeltraject A9 Amstelveen*

referentie	projectcode	status
RW1929-106-250	RW1929-106	definitief
projectleider	projectdirecteur	datum
ir. H. Wieringa	ir. J.L.C.M. Daelen	2 februari 2017

autorisatie	naam	paraaf
gecontroleerd	W. Maris	

Witteveen+Bos
Van Twickelostraat 2
Postbus 233
7400 AE Deventer
telefoon 0570 69 79 11
fax 0570 69 73 44
www.witteveenbos.nl

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos
Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm, hetzij elektronisch, mechanisch dan wel met digitale technieken door fotokopieën, opnamen, internet of op enige andere wijze zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos Raad-gevende ingenieurs B.V. noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

INHOUDSOPGAVE

	blz.
1. INLEIDING	6
1.1. Opgave	6
1.2. Doel	8
1.3. Aanpak van het ontwerpproces	8
1.4. Leeswijzer	8
2. KADER EN UITGANGSPUNTEN	9
2.1. Wegontwerp	9
2.2. Autonome ontwikkelingen	9
2.3. Wettelijk kader	9
2.4. Masterplan en inpassingsvisie	10
3. GEBIEDSKENMERKEN AMSTELVEEN	13
3.1. Ontwikkelingsgeschiedenis	13
3.2. Landschapsopbouw	16
3.2.1. Watersysteem	16
3.2.2. Beplanting	17
3.2.3. Cultuurhistorie	18
3.2.4. Hoogteligging	19
3.3 Ruimtelijke kenmerken	21
3.3.1. Beleving weggebruiker	21
3.3.2. Beleving vanuit omgeving	23
4. RUIMTELIJKE VISIE	26
4.1. Visie A9 Amstelveen	26
4.2. Visie op de overkappingen	27

	blz.
5. LANDSCHAPSPLAN	30
5.1. A9 Amstelveen: het tracé	30
5.2. Oude Dorp	36
5.3. De Traverse	39
5.4. Bovenlandpad	42
5.5. Afrit Ouderkerk a/d Amstel	44

BRONNEN	47
----------------	-----------

BIJLAGEN

- Arcadis (2011) Landschapsplan Schiphol - Amsterdam - Almere. Deeltraject A9 Ouder Amstel



1.1. A9 met zicht op de Annakerk

1. INLEIDING

1.1. Opgave

Het project A9 Amstelveen maakt deel uit van het programma Schiphol-Almere-Amsterdam (SAA). Het programma heeft als doelstelling de doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid van deze gebieden te vergroten. Dit is vastgelegd in het tracébesluit dat is vastgesteld op 21 maart 2011. Het tracébesluit is onherroepelijk geworden op 4 januari 2012. Dit project richt zich op de A9 ter hoogte van Amstelveen gelegen tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht.

De A9 Amstelveen fungeert als belangrijke schakel in de corridor Schiphol-Almere. De weg sluit aan op zowel de A2 als de A4 en fungeert als omleidingsroute voor de A10. Gegeven deze functies en de verwachte toename van de verkeersintensiteiten is uitbreiding van de capaciteit op dit wegdeel nodig. In het tracébesluit van 21 maart 2011 is het alternatief van een tunnel ter hoogte van Amstelveen uitgewerkt. Vanwege financiële- en marktontwikkelingen kan de gemeente Amstelveen de benodigde financiële bijdrage voor de tunnel niet leveren. Daarom wordt er nu een verdiepte ligging van de A9 ter hoogte van Amstelveen gerealiseerd.

Om deze planwijziging juridisch te borgen is een wijziging van het oorspronkelijke tracébesluit nodig. Voor de A9 ter hoogte van Amstelveen wordt daarom een nieuw (wijzigings-) tracébesluit vastgesteld. Dit document is een update op van het landschapsplan SAA A9 dat bij het tracébesluit uit 2011 hoort. Het landschapsplan van Witteveen+Bos wordt op eenzelfde detailniveau opgezet en beschrijft op hoofdlijnen het ontwerp. Dit is namelijk het niveau dat nodig is voor het (ontwerp-)tracébesluit dat voor de A9 Amstelveen wordt opgesteld. Omdat alleen het

trajectdeel in Amstelveen verandert, zal het landschapsplan van Witteveen+Bos enkel op dit deeltraject ingaan. Het plangebied is weergegeven in afbeelding 2.1.

1.2. Doel

Het doel van het landschapsplan is de landschappelijke inpassing van de A9 Amstelveen in zijn omgeving. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de compenserende en mitigerende maatregelen die in de effectstudies beschreven zijn als gevolg van de ingrepen binnen het project A9 Amstelveen. De belangrijkste maatregelen hebben betrekking op beplanting, water, recreatieve routes, geluid, en ecologie. Deze moeten goed op elkaar aansluiten en waar mogelijk elkaar versterken. Het document is een bijlage bij het TB en bevat een toelichting op de inpassingsmaatregelen en het daarbij behorende ruimtebeslag.

1.3. Aanpak van het ontwerpproces

Het ontwerpproces voor A9 Amstelveen bestond uit drie verschillende ontwerploopt. Tijdens dit ontwerpproces is per loop steeds gedetailleerder gewerkt. Daarnaast zijn er meerdere sessies geweest waarbij ook externen zijn uitgenodigd. Zo zijn ontwerpbureaus wUrck en Karres&Brands, gemeente Amstelveen en afgevaardigden van RWS betrokken.

1.4. Leeswijzer

Het landschapsplan is opgedeeld in vijf hoofdstukken. Hoofdstuk twee gaat in op de kaders en uitgangspunten voor dit landschapsplan. Dit betreft onder andere het masterplan en de inpassingsvisie die ten grondslag liggen aan dit document.

Hoofdstuk drie betreft een inventarisatie en analyse van het gebied. In hoofdstuk vier staat de ruimtelijke visie die als basis dient voor het landschapsplan. Hoofdstuk vijf bestaat uit de indicatieve inpassingsvoorstellen per onderscheidend deelgebied: het Oude Dorp, de Traverse en het Bovenlandpad en knooppunt Ouderkerk a/d Amstel.



2.1 Tracé, plangebied (rode lijn) en studiegebied (gekleurde deel) A9 Amstelveen

2. KADER EN UITGANGSPUNTEN

Voor het ontwikkelen van inpassingsmaatregelen voor de A9 Amstelveen gelden de volgende kaders en uitgangspunten:

- Wegontwerp;
- Autonome ontwikkelingen;
- Wettelijk kader;
- Masterplan SAA en Inpassingsvisie A9 Amstelveen.

2.1. Wegontwerp

Het wegontwerp voorziet in een verbreding van de weg door het aantal rijstroken uit te breiden van 2x3 naar 2x4 rijstroken met een verdiepte ligging ter hoogte van Amstelveen. Dit gebied ligt in een stedelijke omgeving met aan beide zijden van de weg zowel woningen als bedrijven. Met een verdiepte ligging wordt de barrièrewerking van de weg in Amstelveen verminderd. Op drie plaatsen wordt de snelweg overkapt: bij het Oude Dorp, de Traverse en het Bovenlandpad (zie afbeelding 2.1).

2.2 Autonome ontwikkelingen

Binnen het studiegebied (zie afbeelding 2.1) zijn er verschillende ontwikkelingen die raakvlakken hebben met de A9 Amstelveen.

KNSF terrein / Commerce Park

Het bedrijventerrein in Amstelveen Oost (KNSF terrein) ten zuiden van de A9, is volop in ontwikkeling. De oude fabrieksgebouwen zijn gerestaureerd en hebben inmiddels nieuwe gebruikers. De rest van het terrein wordt ontwikkeld door Commerce Park Amstelveen BV. Op het terrein worden een aantal nieuwe kantoren gebouwd. Omdat dit terrein direct grenst aan de zuiden van de A9 is het van belang hoe de aansluiting bedrijventerrein - A9 wordt vormgegeven.

Nieuwe bedrijfsfunctie voormalig KPMGgebouw

Eind 2015 is het hoofdkantoor van de technologische dienstverlener Atos gevestigd in het voormalige hoofdkantoor van KPMG in Amstelveen. De multinational het meest oostelijke deel van het kantoorpand aan de Burgemeester Rijnderslaan 10-30. Dit komt de leefbaarheid in het gebied, zeker straks met de nieuwe overkappingen richting het Stadshart, ten goede.

Piet Hein school (Wibautlaan en Dr. Schaepmanlaan)

De school is gehuisvest op vier locaties aan de Wibautlaan en de Dr. Schaepmanlaan (direct ten noorden van de A9). Door uitbreiding en verbinding van gebouwen wordt dit teruggebracht tot drie. Deze scholen staan nu met hun achterkant naar de A9. De nieuwe overkapping kan als kans worden aangegrepen om de oriëntatie van deze gebouwen om te draaien.

2.3

Wettelijk kader en beleidskader

Deze paragraaf geeft een kort overzicht van het wettelijk kader met betrekking tot de uitwerking van het Landschapsplan.

De wet Natuurbescherming geeft in hoofdstuk 4 (houtopstanden) bindende kaders voor de compensatie van bomen: alle houtopstanden die buiten de bebouwde kom vallen dienen te worden gecompenseerd. De wettelijke bescherming van onroerende rijksmonumenten en door het rijk aangewezen stads- en dorpsgezichten is geregeld in de Monumentenwet 1988. Dit is relevant vanwege de status van de Annakerk als gemeentelijk monument.

Een belangrijk beleidsdocument voor het landschapsplan is de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie: inspireren en delen

(Provincie Noord Holland 2010). Deze leidraad geeft aan welke kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zijn. Dit is meegenomen in de inpassing van de A9 Amstelveen.

2.4. Masterplan en Inpassingsvisie

Als uitgangspunt voor de wijzigingsopgave gelden er drie visiedocumenten. In 2011 is een Masterplan opgesteld dat een ruimtelijke strategie beschrijft met korte en bondige spelregels. Het doel van het Masterplan is het in stand houden, versterken en zichtbaar en beleefbaar maken van de landschappelijke en stedenbouwkundige diversiteit langs het SAA-tracé (Karres & Brands, 2011). De opgestelde uitgangspunten van het Masterplan zijn leidend voor dit landschapsplan. Aanvullend op de spelregels wordt er in het masterplan nog aangegeven dat het zicht op de Annakerk behouden moet blijven.

Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven is er al een landschapsplan opgesteld (door Arcadis, 2011). Dit plan ging nog uit van een tunnel ter hoogte van Amstelveen die landschappelijk is ingepast. Dit landschapsplan dient als basis te worden genomen voor de wijzigingsopgave.

Voor dit traject is er door Wurck in 2014 een inpassingsvisie opgesteld voor de verdiepte bak in Amstelveen (Wurck, 2014). De inpassingsvisie vormt een integraal kader voor het te actualiseren landschapsplan voor het gehele tracé van de A9 van

knooppunt Badhoevedorp tot knooppunt Holendrecht. Naast inrichtingsmaatregelen voor de weg geeft deze visie ook uitgangspunten voor de inrichting van de twee overkappingen (Oude Dorp en de Traverse) en de overbrugging (Bovenlandpad) over de snelweg. Deze uitgangspunten zijn leidend voor de uitwerkingen van de overkappingen in dit landschapsplan.

- 1 DE OMGEVING DOMINEERT, DE SNELWEG FACILITEERT**
- 2 BEHOUD EN VERSTERK DE IDENTITEIT EN HERKENBAARHEID VAN DE LANDSCHAPPELIJKE EN STEDENBOUWKUNDIGE EENHEDEN EN MAAK DE DIVERSITEIT OPTIMAAL ZICHTBAAR**
- 3 KIES BEPLANTING DIE DE IDENTITEIT VAN HET GEBIED VERSTERKT**
- 4 ZORG VOOR ORDENING, CONTINUITEIT EN RUST IN ALLE INRICHTINGSELEMENTEN VAN DE SNELWEG EN WEES TERUGHOUDEND MET VORMGEVING EN KLEURGEBRUIK**
- 5 STEM HET TYPE GELUIDSSCHERM AF OP DE GROTE LANDSCHAPPELIJKE EENHEDEN EN MAAK GEEN ACHTERKANTEN**
- 6 DE VORMGEVING VAN DE KUNSTWERKEN VERGROOT DE HERKENBAARHEID VAN VERSCHILLENDE SNELWEGEN**
- 7 VERGROOT DE ORIËNTATIE BIJ KNOOPPUNTEN**

2.2 Spelregels A9 (Uit: Masterplan SAA, Karres en Brands 2011)



2.3 Gewenste beleving A9. Uit: Inpassingsvisie SAA- Project A9 Amstelveen (Wurck, 2014)

3.1. Amstelveen omstreeks 1850 met daarop geprojecteerd de huidige A9

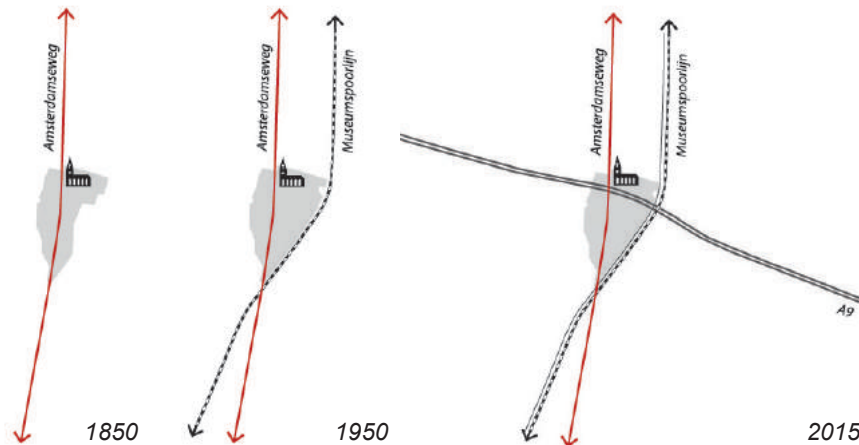


3. GEBIEDSKENMERKEN AMSTELVEEN

Voor het ontwikkelen van een ruimtelijke visie is het van belang dat eerst de gebiedskenmerken en kwaliteiten worden benoemd. Dit hoofdstuk beschrijft deze kenmerken en kwaliteiten.

3.1. Ontwikkelingsgeschiedenis

De kern Amstelveen is in de dertiende eeuw ontstaan tijdens het ontginnen van het veengebied. Door het afgraven van het veen ontstonden er grote waterplassen. Tussen deze zogenaamde veenmeren werden loopvelden in stand gehouden, die nog altijd een onderdeel vormen van het huidige wegennet. De Ouderkerkerlaan is een voorbeeld van zo'n loopveld. Deze laan was jarenlang de verbinding tussen Amstelveen en Ouderkerk en ligt van oudsher tussen de Bovenkerkerpolder (aan de zuidzijde) en de Middelpolder. Via de naastliggende ringvaart kon er van Amstelveen naar de Amstel worden gevaren.



3.2. Ontwikkeling Oude Dorp met infrastructuur door de tijd heen: Amstelveenseweg, spoorlijn, A9

In de 18e eeuw werden de veenmeren drooggemalen en ontstonden de lager gelegen polders met hun ringvaarten. De Poel en de Kleine Poel zijn een van de weinige landschapselementen die nog aan de ontginningsgeschiedenis herinneren. Ook kenmerkend voor de ontwikkeling van Amstelveen is het verschil tussen de veenpolders en de bovenlanden met de bebouwinglinten in het veenweidegebied langs de Amstel.

Een belangrijke historische structuur is de Amsterdamseweg, omdat hierlangs Amstelveen is ontstaan. Het Oude Dorp werd hier langzamerhand uitgebreid en door de karakteristieke historische panden en de kerk is het nog steeds duidelijk waarneembaar dat hier het oudste deel van Amstelveen ligt.



3.3. Impressie van het Oude Dorp

De spoorlijn voor de (historische) tram werd rond 1900 aangelegd. Tot het begin van de twintigste eeuw was Amstelveen een kleinschalig dorp en waren er geen grote uitbreidingen, gezien Amstelveen niet dicht bij een belangrijke waterweg of

spoor lag. Pas na de Tweede Wereldoorlog begonnen de uitbreidingen, omdat Amstelveen een deel van de Amsterdamse woningnood op moest vangen.

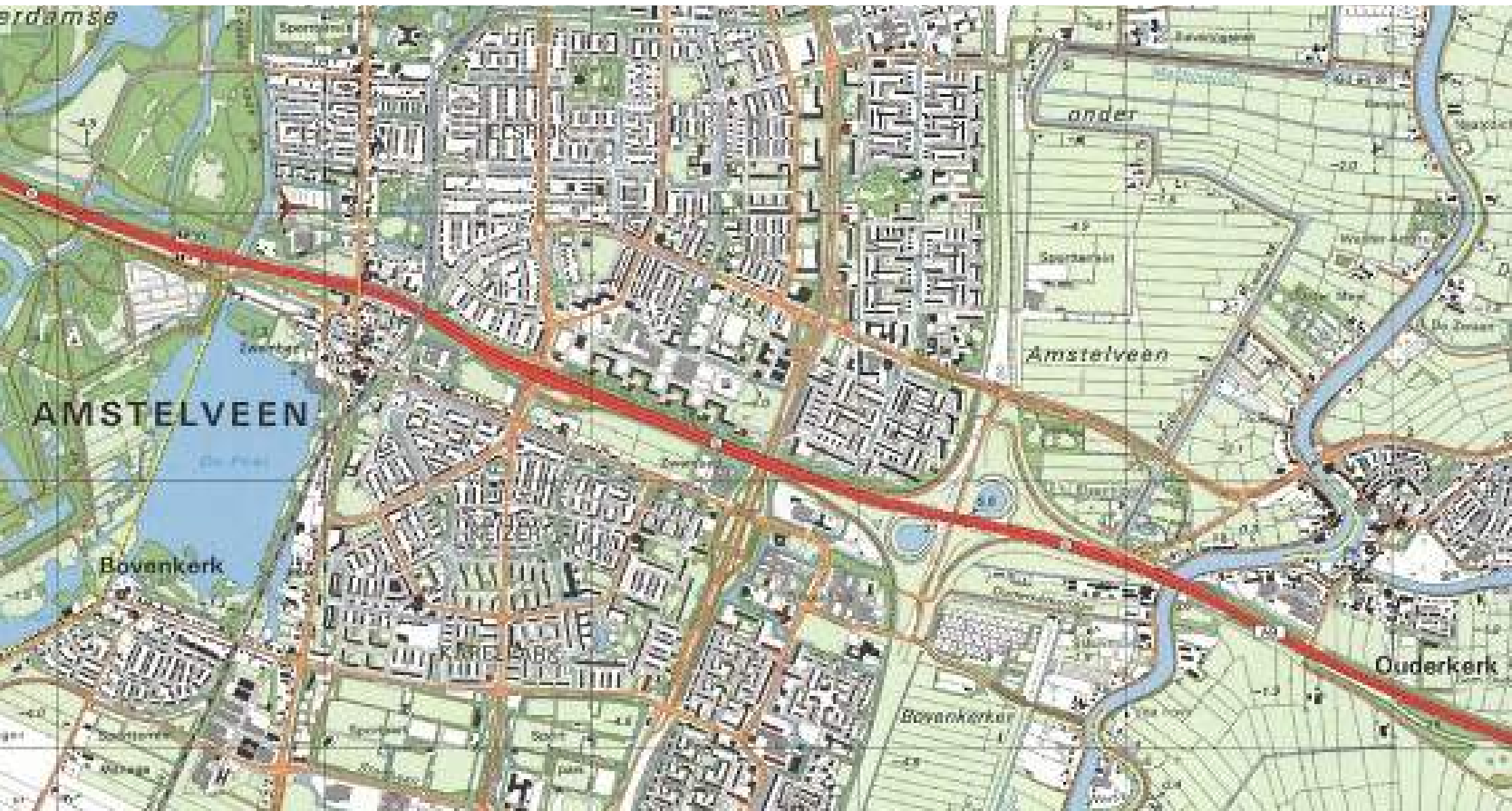
3.4. Amstelveen omstreeks 1952 met daarop geprojecteerd de huidige A9



Tussen de jaren '60 en de jaren '80 ging de ontwikkeling van Amstelveen snel. Binnen de kortste keren bereikte Amstelveen zijn huidige omvang. De A9 werd in 1968 aangelegd. Het oude

dorpscentrum was niet meer toereikend voor alle nieuwe inwoners, daarom werd er een nieuw Stadshart gebouwd.

3.5. Amstelveen omstreeks 1988 met daarop geprojecteerd de huidige A9



3.2. Landschapsofbouw

3.2.1. Watersysteem

Het oppervlaktewater in Amstelveen is belangrijk voor de belevingswaarde en gebruikerswaarde van de woonomgeving. Samen met het groen vormen waterlopen momenteel een kenmerkend groenblauw netwerk door de hele stad met verbindingen richting het buitengebied

Ten noorden van de A9 ligt de Middenpolder met een peil van -5,27. Ten zuiden van de A9 liggen de bovenlanden met een peil van -2,3. Om dit peil te kunnen handhaven moet er veel water worden aangevoerd naar dit hooggelegen peilgebied.

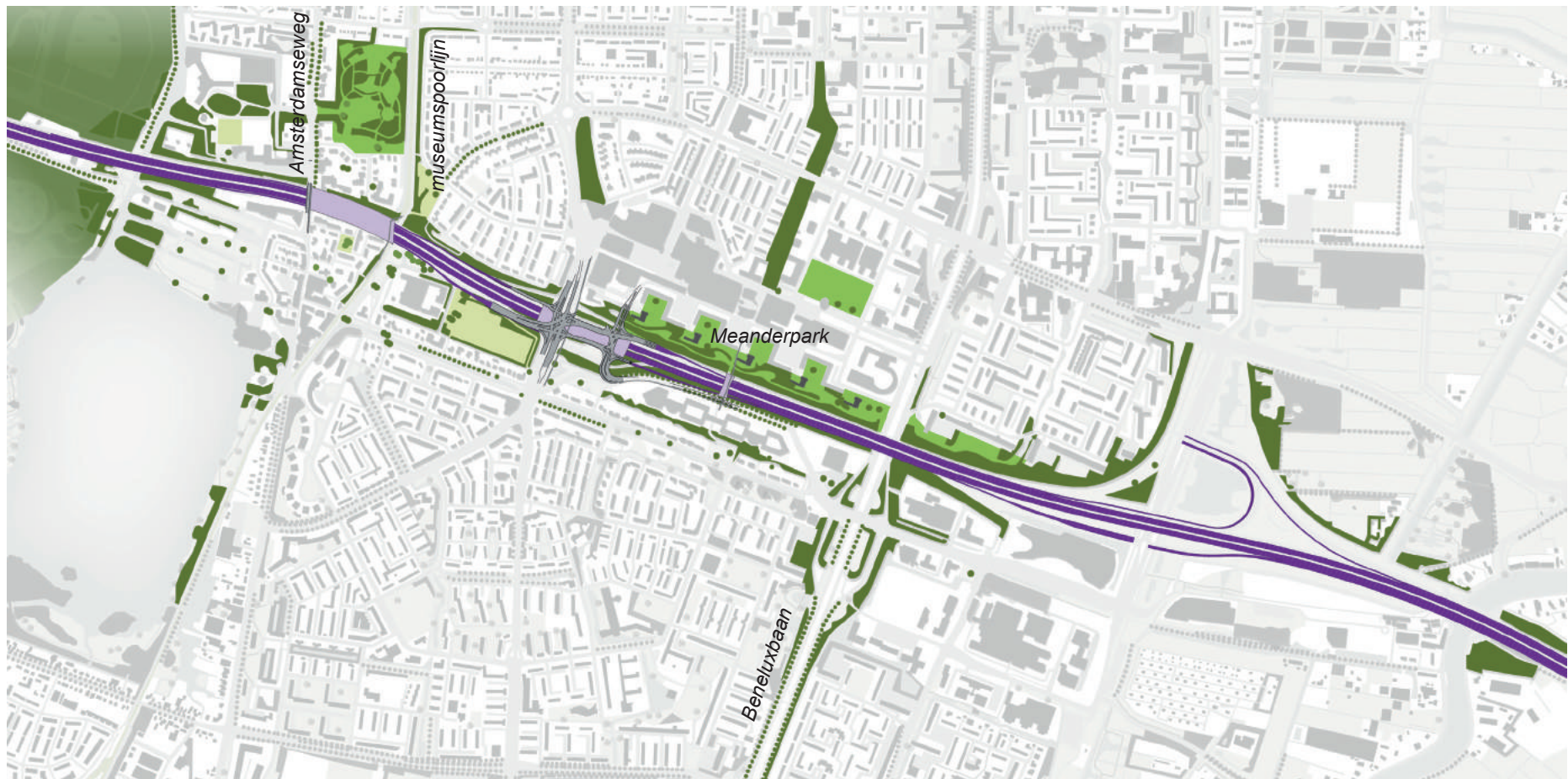


3.6. Watersysteem

3.2.2. Beplanting

Amstelveen staat bekend als groene gemeente en is in 2014 verkozen tot groenste stad van Europa. Het stedelijk groen bestaat uit bosplantsoenen, lanen en parken. Het groen binnen Amstelveen vormt doorgaans een aaneengesloten structuur. Belangrijke groene structuren van noord naar zuid liggen langs de Amsterdamseweg, de museumspoorlijn en de Beneluxbaan.

De A9 wordt vooral omgeven door bosplantsoen: vanaf de weg wordt daardoor een zeer groene indruk van de stad verkregen. Direct ten noorden van de A9 ligt het Meanderpark, waarbij het talud van de A9 op een natuurlijke manier is ingepast in het park.

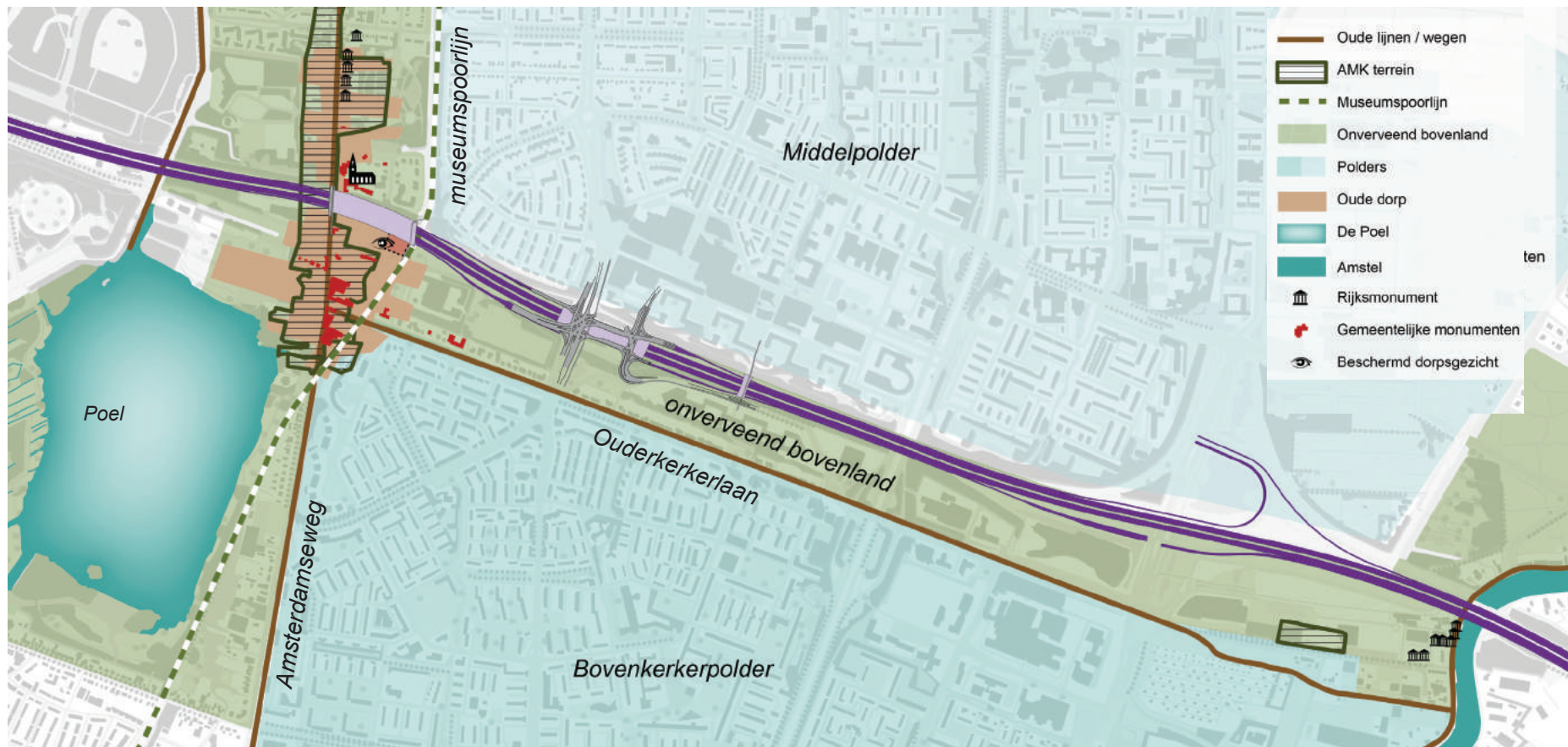


3.7. Groenstructuur

3.2.3. Cultuurhistorie

Van het oorspronkelijke laagveenlandschap is de Poel een van de herkenbare restanten (Rijkswaterstaat, 2008). Een belangrijke historische structuur is de Amsterdamseweg, omdat hierlangs Amstelveen is ontstaan. Ook de Ouderkerkerlaan is van historisch belang omdat deze als representatief wordt gezien voor de ontwikkeling van het ontginningslandschap. Rond 1900 werd de spoorlijn voor de (historische) tram aangelegd. Deze spoorlijn wordt als representatief gezien voor de ontwikkeling

van lokaalspoorlijnen in Noord-Holland (Provincie Noord-Holland, 2010). Direct ten noorden van het plangebied, aan de Amsterdamseweg 22 ligt een belangrijk gemeentelijk monument, de Annakerk uit 1927 (Gemeente Amstelveen, 2014). Het Oude Dorp is aangewezen als AMK terrein (archeologisch monument), omdat hier mogelijk archeologische resten vanaf de ontginningsperiode (10e eeuw) aanwezig kunnen zijn.



3.2.4. Hoogteligging

De geschiedenis van Amstelveen is ook goed af te lezen aan de hoogtekaart. Gebieden die in het verleden niet zijn afgegraven liggen nog steeds een stuk hoger dan de rest van de omgeving zoals het Oude Dorp en het voormalige loopveld. De polders liggen een stuk lager: circa 5 meter onder NAP. Wat op

deze kaart ook goed is te zien, is dat de A9 op een hoger gelegen dijk ligt die door Amstelveen heen snijdt.





3.10. De beleving van de weggebruiker



3.3. Gebiedskwaliteiten

De ontwikkelingsgeschiedenis en de landschapsopbouw van Amstelveen en omgeving resulteren in een aantal ruimtelijke kenmerken die karakteristiek zijn voor het gebied. Omdat de aanpassingen aan A9 enerzijds gevolgen hebben voor de beleving vanuit de omgeving en anderzijds gevolgen voor de beleving vanaf de weg, worden beide aspecten beschreven.

3.3.1. Beleving weggebruiker

De huidige beleving van Amstelveen vanaf de A9 is vluchtig door de hoge snelheid. De hoger liggende snelweg oogt vooral zeer groen en er is nauwelijks zicht op Amstelveen. Alleen het KPMG gebouw, de Annakerk en de BMWgarage zijn oriëntatiepunten op de route. Kortom, de weggebruiker heeft hier vooral een groene beleving en merkt nauwelijks dat hij een stad passeert.

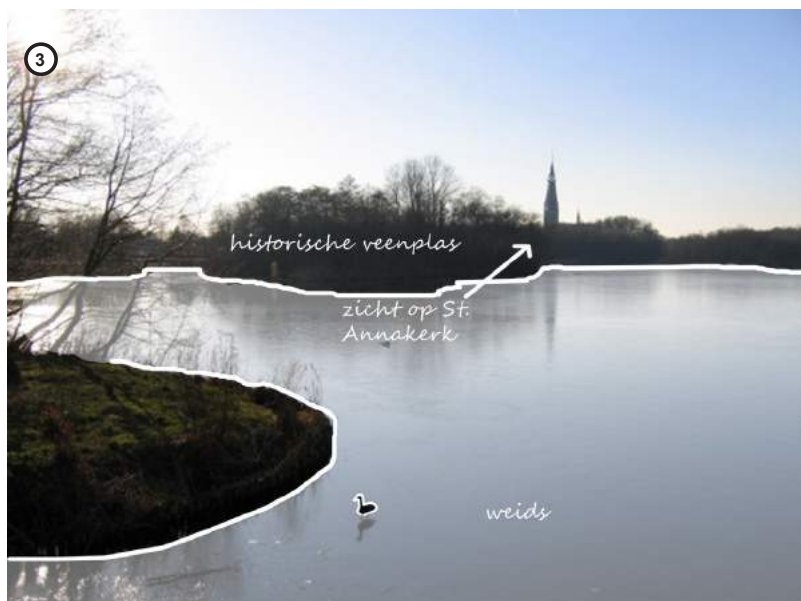




Het Oude Dorp: het oudste deel van Amstelveen oogt kleinschalig en besloten.



De van Hallweg in woonwijk Elsrijk - West.



De Poel is een veenplas in Amstelveen, ontstaan in de negentiende eeuw en is als een van de weinige gebieden nooit ingepolderd.



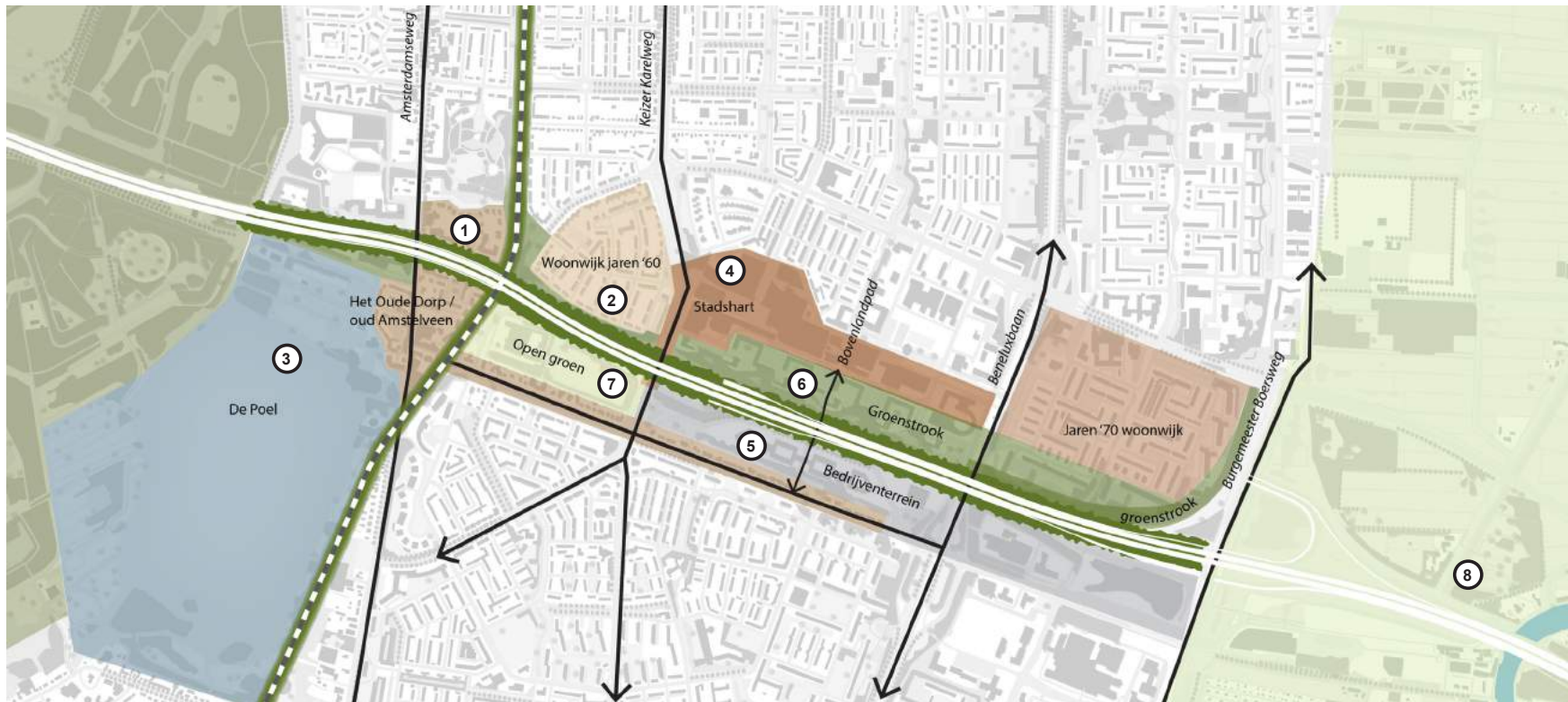
Het Stadshart van Amstelveen, dat vanaf de jaren '60 werd ontwikkeld.

3.3.2. Beleving vanuit omgeving

Binnen Amstelveen vormt de snelweg een barrière die noordelijk Amstelveen van het zuiden scheidt. Omdat de weg overal is ingepast in het groen is de weg vrijwel onzichtbaar binnen Amstelveen. Alleen op de over- en onderdoorgangen is het duidelijk dat de snelweg wordt gepasseerd.

is, met uitzondering van het Oude Dorp en de Poel, na de komst van de snelweg ontwikkeld.

De gebieden grenzend aan de snelweg zijn op te delen in verschillende landschapseenheden met elk hun eigen identiteit en kenmerken (zie afbeelding 3.11). Het Oude Dorp wordt onderbroken door de snelweg, terwijl andere landschapseenheden de weg volgen. Dit heeft te maken met de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied. Het grootste deel van Amstelveen



3.11 Kaart landschappelijke eenheden / gebiedskenmerken



Bedrijventerrein direct ten zuiden van de A9 vanaf voormalige KPMG gebouw tot met het huidige KPMG.



Het Meanderpark is een smalle langgerekte groenstructuur direct ten noorden van de A9 en bestaat uit waterpartijen, bosschages en grasvelden



Voormalig loopveld uit de veenperiode is in gebruik als sportterrein



De Amstel, een rivier ten oosten van Amstelveen, vormt de basis van het ontginningslandschap

Passeermomenten A9 binnen Amstelveen

Hoewel de A9 veelal onzichtbaar is binnen Amstelveen zijn er een paar plekken waar de A9 wordt gepasseerd. Hier wordt een indruk van de snelweg verkregen. De ligging van de structuren is weergegeven op de collectie foto's behorende bij 3.12.



De Amsterdamseweg is een van de oudste structuren van Amstelveen en wordt druk gebruikt door auto's, fietsers en voetgangers



Aan de oostzijde van het Oude Dorp ligt de museumspoorlijn waar op zondag van april t/m oktober nog een (museum)tram rijdt



Vanaf de Keizer Karelweg heeft men toegang tot het Stadshart. Tevens vormt dit de belangrijkste entree van Amstelveen



Tussen het Meanderpark en het voormalige KPMGgebouw ligt het Bovenlandpad, een langzaamverkeerverbinding onder de A9 tussen noord en zuid Amstelveen.



Drukke weg met metrolijn richting Amsterdam



Bij afslag Ouderkerk aan de Amstel naast KPMG

3.12 Passeermomenten van de A9 binnen het plangebied

4. RUIMTELIJKE VISIE

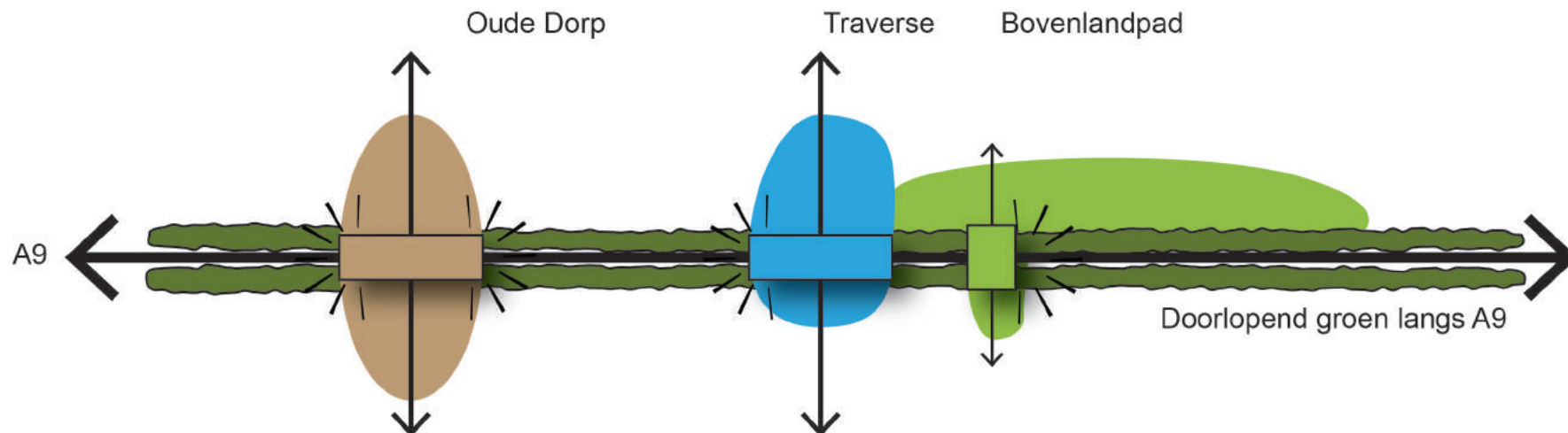
4.1. Visie A9 Amstelveen

Amstelveen is een groene stad, een kwaliteit die ook in de toekomst behouden moet blijven voor zowel de stedeling als de weggebruiker. Het wegontwerp voorziet in een verbreding van de weg door het aantal rijstroken uit te breiden van 2x3 naar 2x4 rijstroken met een verdiepte ligging ter hoogte van Amstelveen. Dit gebied ligt in een stedelijke omgeving met aan beide zijden van de weg zowel woningen als bedrijven. Met een verdiepte ligging wordt de barrièrewerking van de weg in Amstelveen verminderd. Op drie plaatsen wordt de snelweg overkapt: bij het Oude Dorp, de Traverse en het Bovenlandpad

De verdiepte snelweg met drie overkappingen biedt een kans om ook de diversiteit van Amstelveen te tonen. Nu bestaat de beleving van Amstelveen vanaf de snelweg overwegend uit

bosplantsoen. De overkappingen kunnen vanaf de snelweg gaan functioneren als landmarks: elk groen ingericht maar met een eigen uitstraling. De historische sfeer van het Oude Dorp, de stedelijke uitstraling van het Stadshart en de parkachtige ambiance van het Meanderpark kunnen opeenvolgend worden getoond aan de snelweg. Door de hoge snelheid van de automobilist zou het profiel van de A9 verder zo eenduidig mogelijk moeten worden ingericht door het gebruik van één type groen (zie afbeelding 4.1).

De overkappingen zelf worden gebruikt door de stedeling. De ambitie is om zowel voor de stedeling als voor de weggebruiker zoveel mogelijk ruimte voor groen te creëren.



4.1. Visie inrichting A9 Amstelveen: eenduidig groen langs de snelweg, andere groene uitstraling op overkappingen

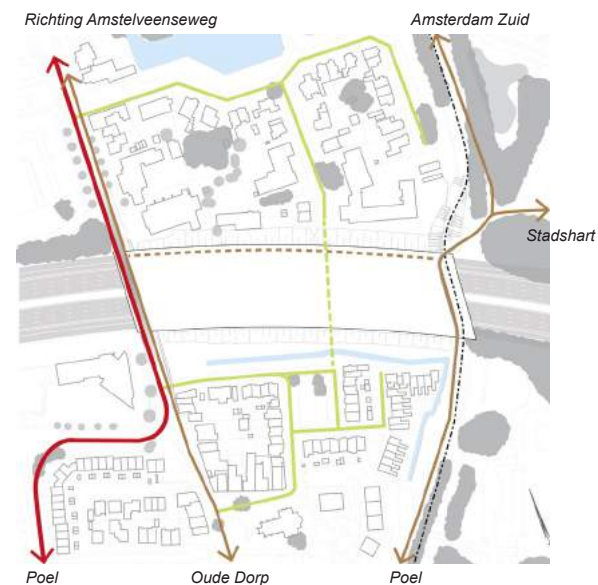
4.2. Visie op de overkappingen

Oude Dorp

Door middel van de overkapping kan het Oude Dorp weer aan elkaar worden gehecht. De nieuwe overkapping fungeert als groene stepping stone in het Oude Dorp. Bovendien contrasteert de schaal van de nieuwe overkapping met de kleinschaligheid van het Oude Dorp. Daarom is een uitgangspunt voor de inrichting het beleven van de grote schaal van de overkapping.

Andere uitgangspunten zijn:

- doortrekken van groenstructuren op de kap door middel van een openbaar karakter met betekenis voor heel Amstelveen;
- logische aansluitingen op bestaande routes naar kap;
- de kap laten fungeren als voorkant voor omliggende woningen, functies en voorzieningen.



4.2. Nieuwe aansluitingen op bestaande infrastructuur



4.3. Het park op de kap als onderdeel van groene stepping stones door het Oude Dorp



4.4. Zicht op groen vanaf snelweg en doortrekken groenstructuren museumspoorlijn en Amsterdamseweg op kap.



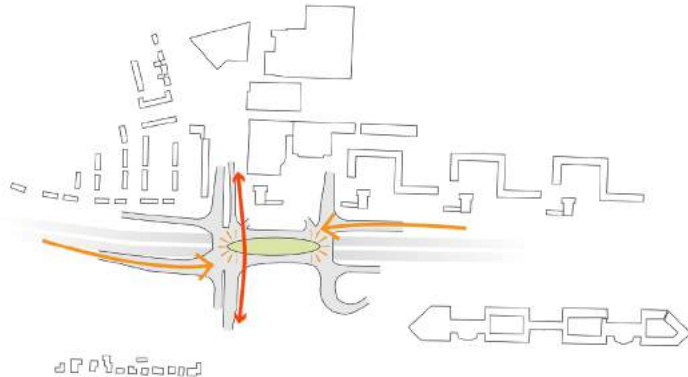
4.5. Park als voordeur: door sloop en mogelijke uitbreiding scholen, kans om oriëntatie gebouwen om te draaien (oranje bestaande voorkanten en rood nieuwe voorkanten of heroriëntatie)

De Traverse

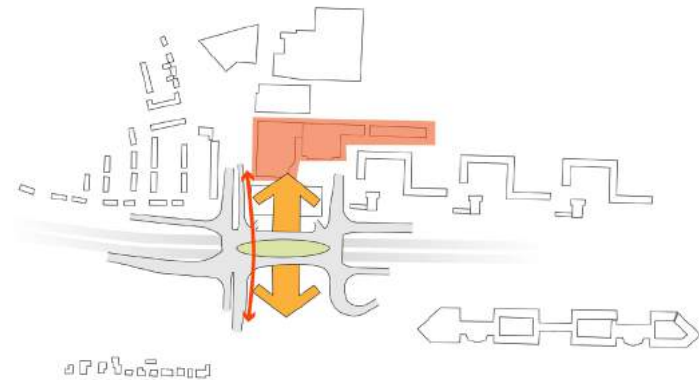
Door middel van de overkapping nabij de Keizer Karelweg kan de stad aan elkaar worden geheeld. Dit gebied vormt tevens voor mensen die vanaf de A9 komen, de toegang tot Amstelveen en het Stadshart.

Belangrijke uitgangspunten voor de vormgeving voor deze entree zijn:

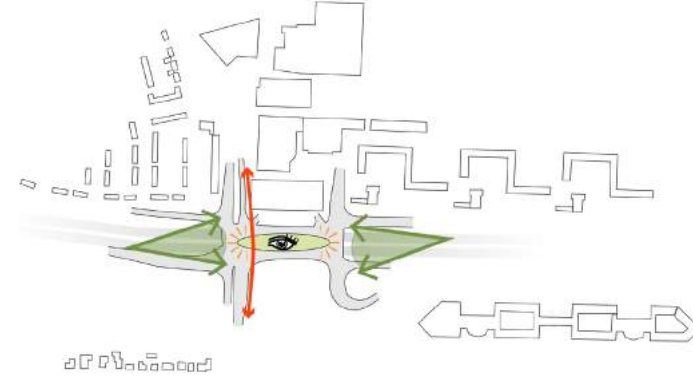
- zichtrelatie tussen noordelijk en zuidelijk deel;
- ruimte voor groen, maar wel zichtrelatie tussen noord en zuid Amstelveen borgen;
- inpassing busstation direct ten noorden van het verkeersplein;
- inpassing aantrekkelijke langzaamverkeersverbinding in de vorm van een (fiets)brug die een eyecatcher vormt in het gebied.
- inrichting als stedelijk/ landschappelijk landmark voor Amstelveen dat door de entreefunctie een belangrijke identiteitsdrager wordt voor de stad en het Stadshart



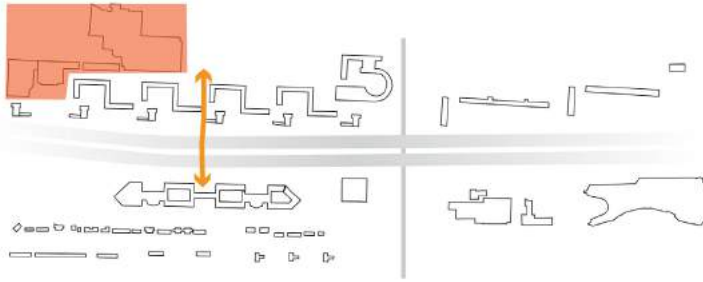
4.7. Traverse als nieuwe entree voor Amstelveen



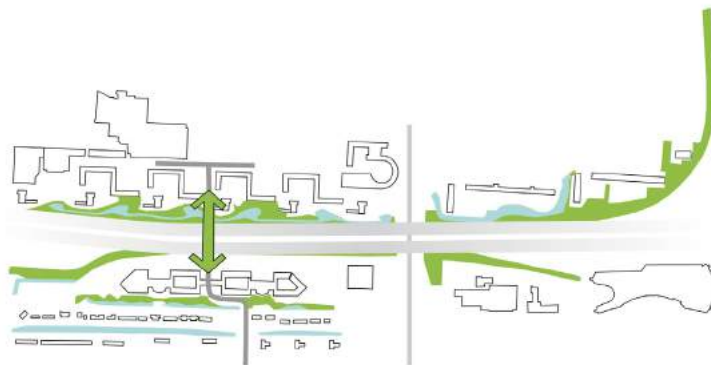
4.6. Het ontsluiten en verbinden van het Stadshart



4.8. Ruimte voor groen in het middeneiland



4.9. Bovenlandpad als duidelijke, zichtbare route naar Stadshart



4.10. Groene uitstraling doortrekken over de A9

Bovenlandpad

Het Bovenland vormt een verbinding tussen het Meanderpark en de groene zone achter het voormalige KPMG gebouw. De ambitie is hier om een parkbrug te realiseren. Uitgangspunt hierbij is dat een groene verbinding voor langzaam verkeer wordt gerealiseerd waarbij de parkbeleving wordt gecontinueerd. De parkbrug dient tevens te zorgen voor beter zicht tussen beide stadsdelen. Hierdoor wordt de route vanuit zuid Amstelveen richting het Stadshart beter beleefbaar.

Naast een verbinding tussen parken gaat het Bovenlandpad ook over de A9. De snelweg op een paar momenten zichtbaar maken voor de stedeling is een unieke mogelijkheid om stad en snelweg samen te laten komen.

Belangrijke uitgangspunten voor de vormgeving voor deze entree zijn:

- duidelijke en zichtbare route richting Stadshart;
- parkachtige inrichting;
- de snelweg op sommige momenten laten zien aan de stedeling;
- nieuwe verbinding mag functionele en visuele continuïteit van Meanderpark in oost-west richting niet onderbreken.

5. LANDSCHAPSPLAN

5.1. A9 Amstelveen: het tracé

De plankaart landschappelijke inpassing A9 Amstelveen is zichtbaar op afbeelding 5.1. Door de verbreding van de A9 tot 2x4 rijstroken is er minder ruimte voor groen. In sommige gebieden, zoals bij de van Hallweg, wordt de ruimte tussen snelweg en woonwijk erg beperkt.

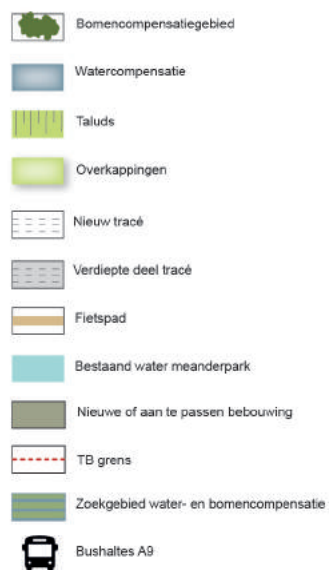
Zoekgebied bomencompensatie

Door de verbreding van de A9 moet een groot deel van de bomen binnen de tracébesluit grens worden gekapt. De belangrijkste compenserende maatregel vanuit ecologie, landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit betreft de herplant van bomen. Het uitgangspunt is om zoveel mogelijk gekapte bomen te compenseren, binnen de huidige gemeentegrenzen, in overleg met belanghebbenden. Op afbeelding 5.1 is aangegeven op welke locaties herplant van bomen is voorzien. In de

groenstructuren achter de geluidsschermen kan maximaal 4,13 hectare aan bomen worden gecompenseerd. Aanvullend kan in het zoekgebied (ten oosten van Amstelveen) 2,48 hectare min het aantal hectare benodigde watercompensatie worden gecompenseerd. In totaal kan er maximaal 6,16 hectare bomen worden gecompenseerd.

De randvoorwaarden voor herplant zijn:

1. Een groene beleving voor weggebruiker en omgeving. Daarom worden op plekken waar bomen stonden, waar mogelijk bomen terug geplaatst.
2. Aansluiten bij landschappelijke karakteristieken en structuren. Dus bijvoorbeeld herplant van bomen in het Meanderpark, en in het open veenweidelandschap bij knooppunt Ouderkerk aan de Amstel (direct ten oosten van Amstelveen) geen aanplant van bomen.



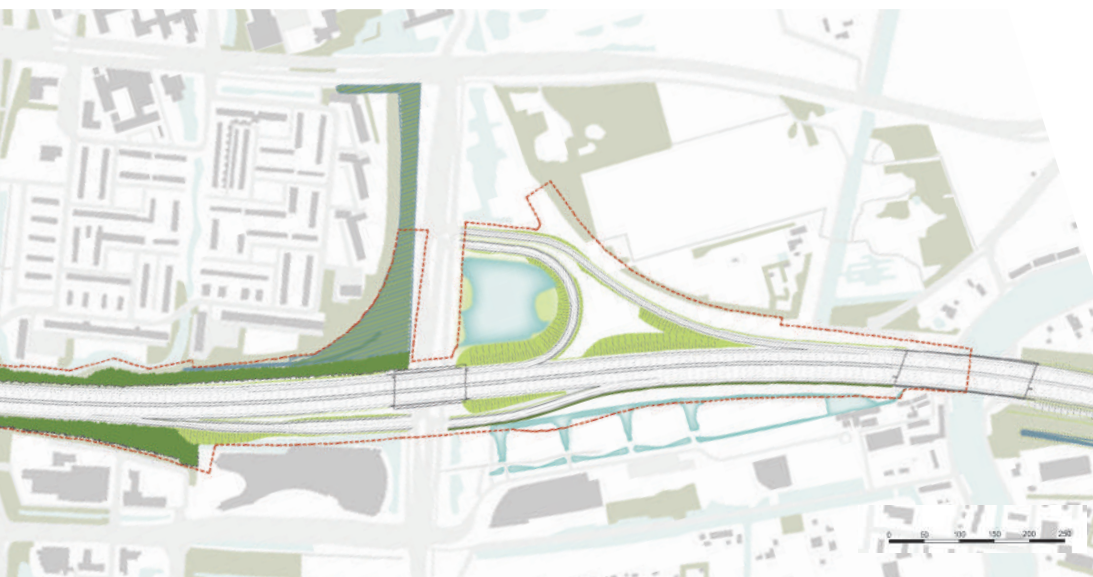
5.1. Plankaart landschappelijke inpassing A9 Amstelveen

Sortiment

De meest voorkomende boomsoorten in het gebied zijn zwarte els, meidoorn en Spaanse aak. In de compensatieopgave dienen de soorten aan te sluiten bij de plaatselijke karakteristieken.

Ecologie

De opgaande beplanting langs de A9 vormt momenteel een bestaande vliegroute voor vleermuizen. Vooral ten zuiden van het Oude Dorp huizen veel vleermuizen. Daarom is het wenselijk om rondom het Oude Dorp (noord-zuid routes op kap) en richting het Keizer Karel College, voldoende beplanting terug te laten komen. Ook de overige groenstructuur langs de A9 dient in stand te worden gehouden, omdat deze routes gebruikt kunnen worden als foerageergebied.

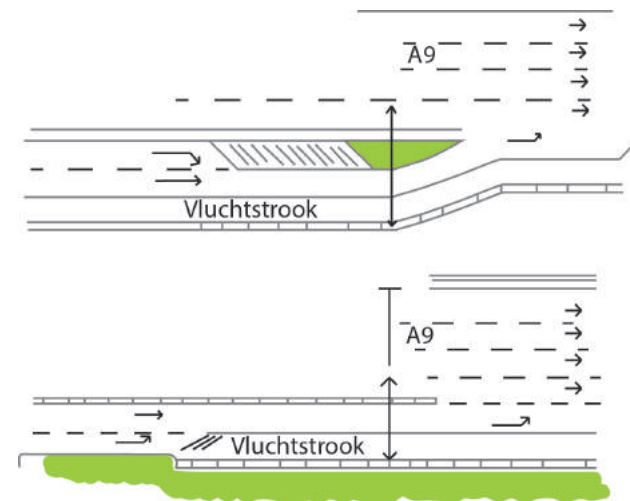


Bushaltes

Nabij het kunstwerk Landscheidingsvaart zijn twee nieuwe bushaltes ontworpen, verdeeld over de twee rijrichtingen van de A9. Beide bushaltes worden ingepast op de huidige locatie van de verzorgingsplaats, op een zodanige wijze dat de loopafstand naar het KLM-hoofdkantoor minimaal wordt gehouden.

A9 invoegrichtingen toeritten

De verbreding van de A9 zorgt voor een groter ruimtebeslag. Om het ruimtebeslag te beperken worden de invoegstroken aangepast. Door niet vanaf de linkerkant maar vanaf de rechterkant in te voegen wordt de tussenruimte voor een verdrijfvlak bespaard. Deze ruimte kan aan de zijkant worden gebruikt voor de inpassing van groen (zie afbeelding 5.2).



5.2. Invoegrichtingen toeritten: de onderste optie zorgt voor minder ruimtebeslag en daardoor is er meer ruimte voor groen. Deze is toegepast bij de A9 Amstelveen.

Watercompensatie

Om het toegenomen verhard oppervlak te compenseren dat ontstaat door verbreding van de A9 wordt bij het Keizer Karel College en naast de Burgemeester Boersweg watercompensatie ingepast. Verder dienen er een paar sloten te worden verplaatst ten behoeve van de uitbreiding.

Geluid

Om het effect van geluidsoverlast te beperken worden er geluidsschermen langs de A9 geplaatst. Afbeelding 5.4 geeft de hoogte en de locatie van de geluidsschermen weer. Grofweg kan er onderscheid worden gemaakt tussen drie typen schermen. De parallelschermen helemaal aan de zijkant, de tussenbermschermen tussen de hoofdrijbaan en de invoegstroken en de middenbermschermen in het midden van de A9.

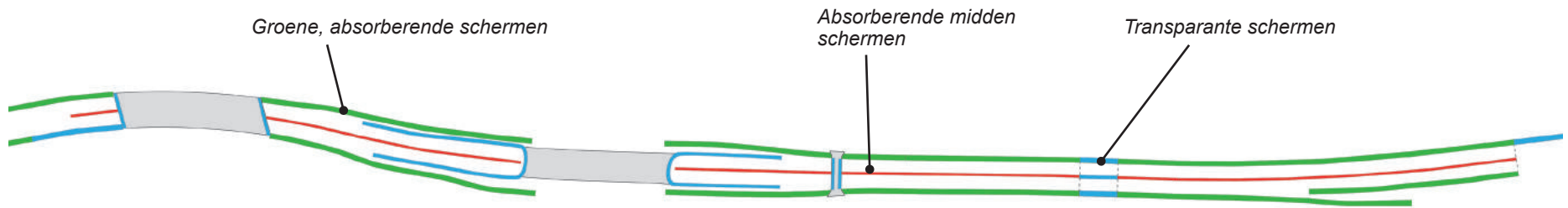
**Hoekaansluiting geluidsscherm A9 en het Bovenlandpad*

Ter hoogte van het Bovenlandpad sluiten geluidsschermen op elkaar aan van verschillende hoogten. Het scherm langs de A9 heeft een hoogte van 9m, terwijl het scherm op het Bovenlandpad een hoogte heeft van 3 meter.

De twee gebieden langs de snelweg aan weerszijden worden op dit punt sterk visueel van elkaar gescheiden wat de ruimtelijke beleving negatief beïnvloed. Geadviseerd wordt het geluidsscherm van 9 meter geleidelijk over te laten gaan naar een hoogte van 3 meter. De stad wordt daarmee ruimtelijk aan elkaar gehecht, met doorzicht en doorkijk.



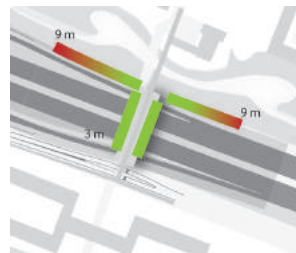
5.5. Indicatieve hoogtes geluidsschermen (voor bandbreedtes zie het deelrapport geluid uit het TB)



5.3. Uitstraling geluidsschermen



5.4. Hoekaansluiting A9 en Bovenlandpad
Technisch ontwerp



Voorkeur vanuit
ruimtelijke inpassing

Bovenkant scherm t.o.v NAP

- 2,25m NAP

- 2,59m NAP

- 3,07m NAP

Hoogte scherm vanaf bovenkant bak

0,9 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Hoogte scherm vanaf kant verharding

0,9 1 2 3 4 5 6 7 8 9

0,9 1 2 3 4 5 6 7 8 9



Om een kwalitatief goede uitstraling en beleving voor de weggebruiker en de bewoner te borgen dienen de geluidsschermen aan een aantal randvoorwaarden te voldoen. Tevens dienen de geluidsschermen en eventuele afspringbeveiliging als één element te worden ontworpen. Uitgangspunt voor het TB is gebruik te maken van absorberende schermen voor zij- en middenbermschermen.

De parallelschermen (continue groene structuur)

- Vanaf de bovenkant van de bakrand groeit daar waar mogelijk natuurlijk groen naar beneden;
- Vanaf maaiveld krijgen de geluidsschermen een natuurlijk groene begroeiing die tegen de geluidsschermen opgroeit;
- Daar waar mogelijk wordt aan de buitenzijde (stad) opgaande beplanting langs de schermen geplaatst die het zicht op de schermen camoufleert. Het uitgangspunt is in ieder geval dat de schermen aan zowel de stads- als aan de wegzijde een mooie uitstraling dienen te hebben.

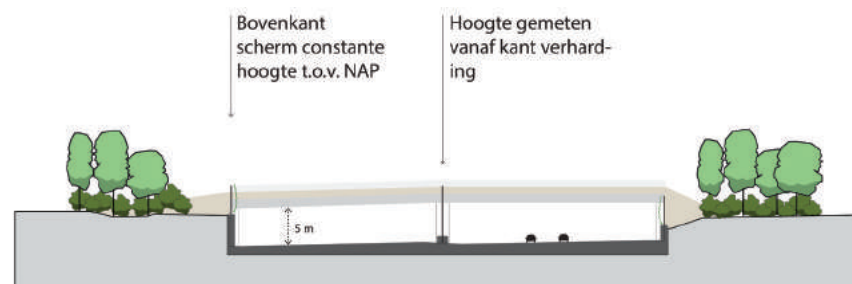
Tussenberm- en kopschermen (transparant en vloeiende)

- De tussenbermschermen lopen vloeiend op van laag, ter hoogte van de snelweg, naar hoog ter hoogte van het stedelijk maaiveld;
- De kopschermen gaan zowel in de horizontale als verticale flank op een vloeiende manier over in de tussenbermschermen.

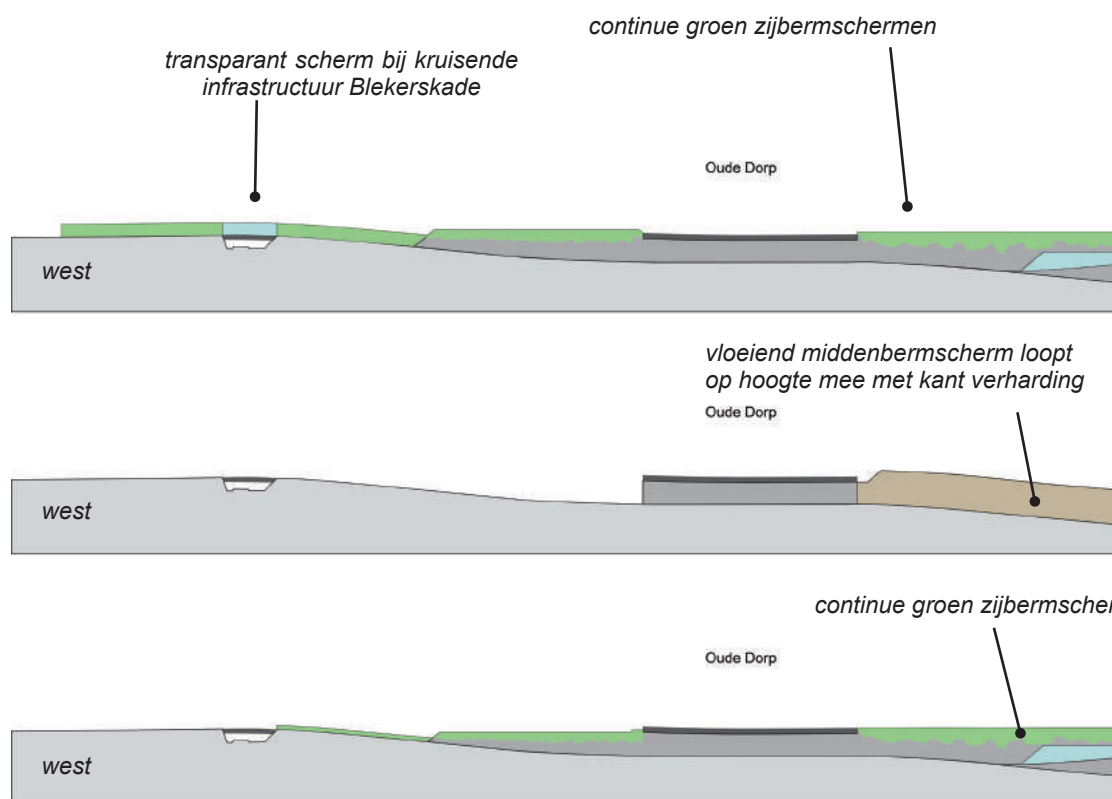
Middenbermschermen (massief en vloeiend)

- De middenbermschermen lopen vloeiend en zoveel mogelijk op gelijke hoogte mee met de kant verharding van de snelweg.

Oude Dorp

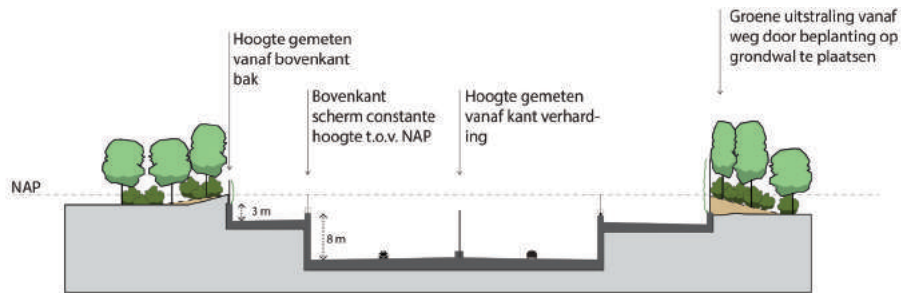


5.6. Principedoorsneden schermen

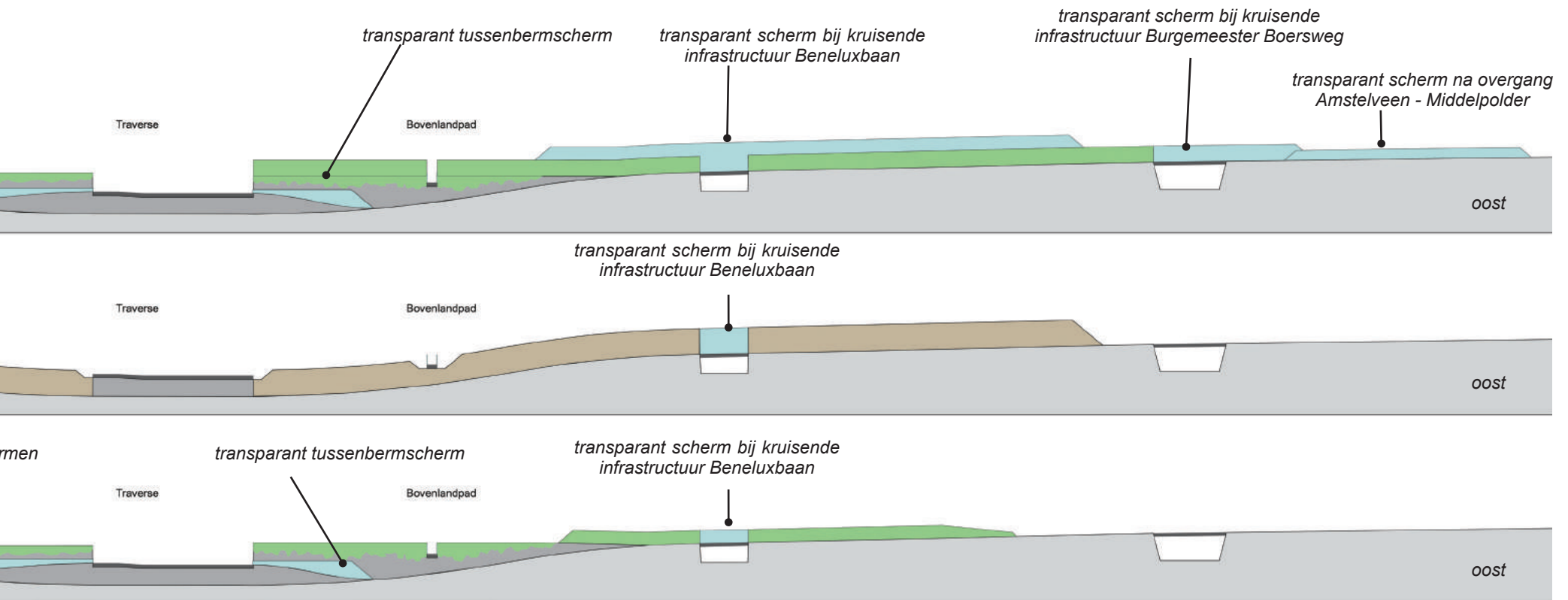
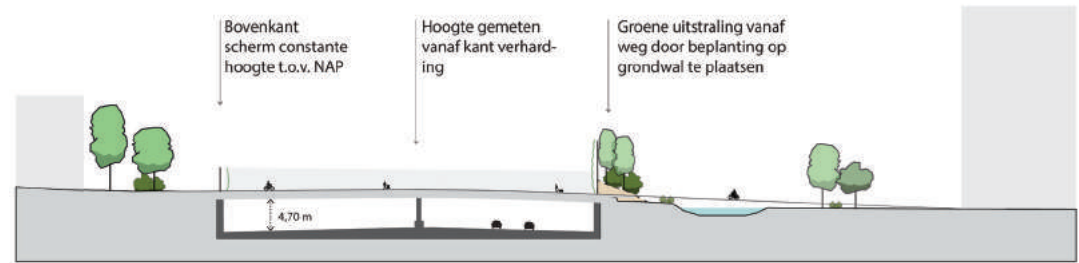


5.7. Principedoorsneden; boven de noordzijde van de verdiepte snelweg, midden de schermen tussen Oude Dorp and west

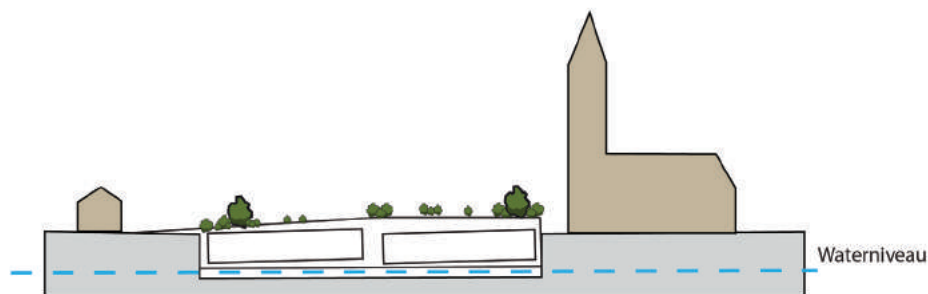
Traverse



Bovenlandpad



de verschillende rijrichtingen en onder de zuidzijde van de verdiepte snelweg



5.8. Oplossing: hoogteverschil tussen kap en omgeving

5.2. Het Oude Dorp

Bij het Oude Dorp komt een overkapping over de snelweg te liggen. Zowel de Amsterdamseweg als de museumspoorlijn komen op de overkapping te liggen. Door middel van deze overkapping kan het Oude Dorp weer aan elkaar worden gehecht. Idealiter sluit het dek van de overkapping aan op de bestaande openbare ruimte. Vanuit kostenoverwegingen is deze optie niet haalbaar. Daarom ligt het dek in het ontwerp iets hoger dan de aansluitende omgeving (afb. 5.7). Dit hoogteverschil kan met taluds worden overbrugd.

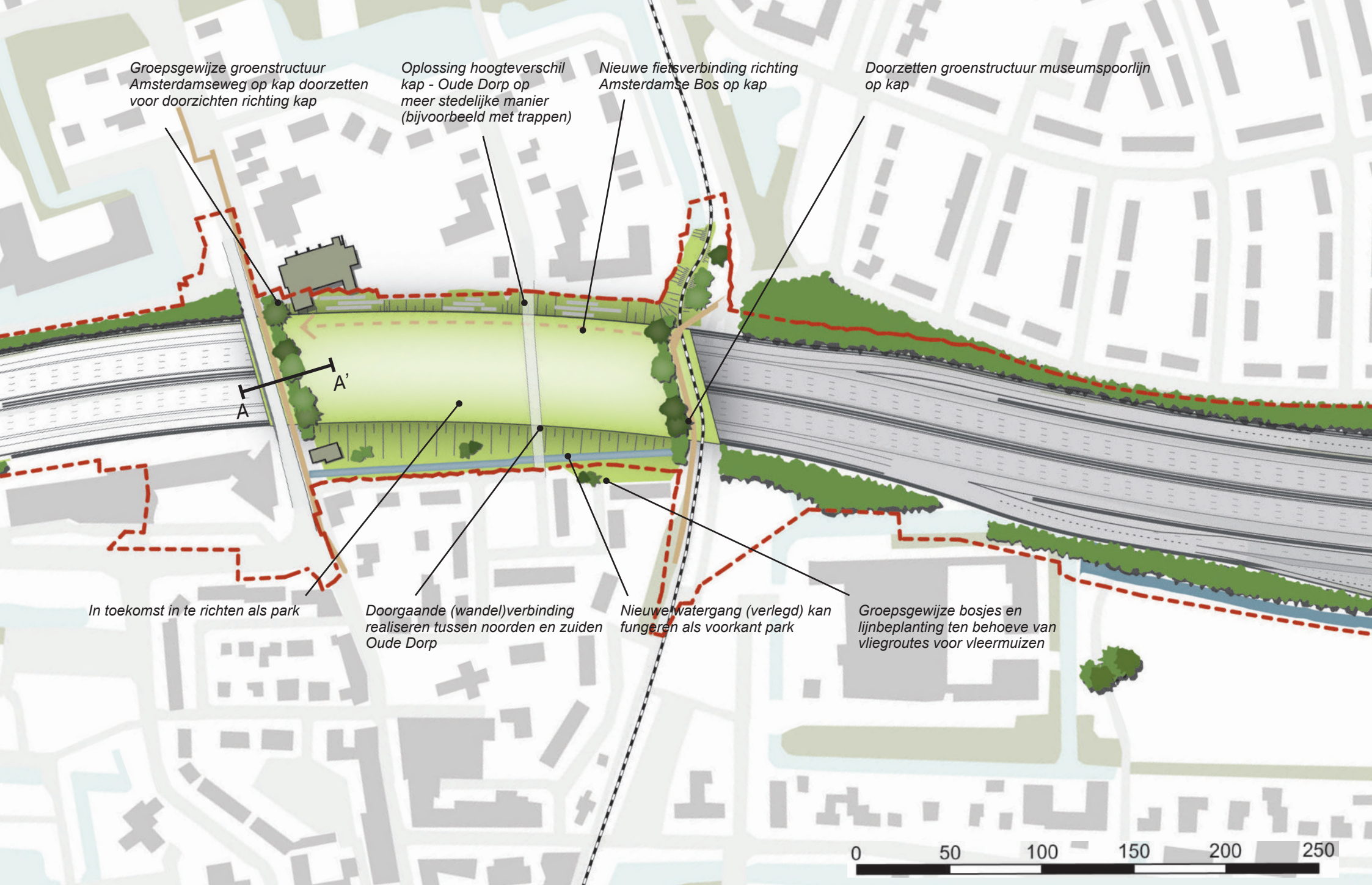
Op afbeelding 5.10 en afbeelding 5.11 worden de inrichtingsvoorstellen voor het Oude Dorp en de inpassing van de Amsterdamseweg weergegeven. De Amsterdamseweg is een historische lijn die beter herkenbaar kan blijven door het terugplaatsen van een nieuw gebouw en het laten doorlopen van een groene beleving door bomen parallel mee te laten lopen met de weg.



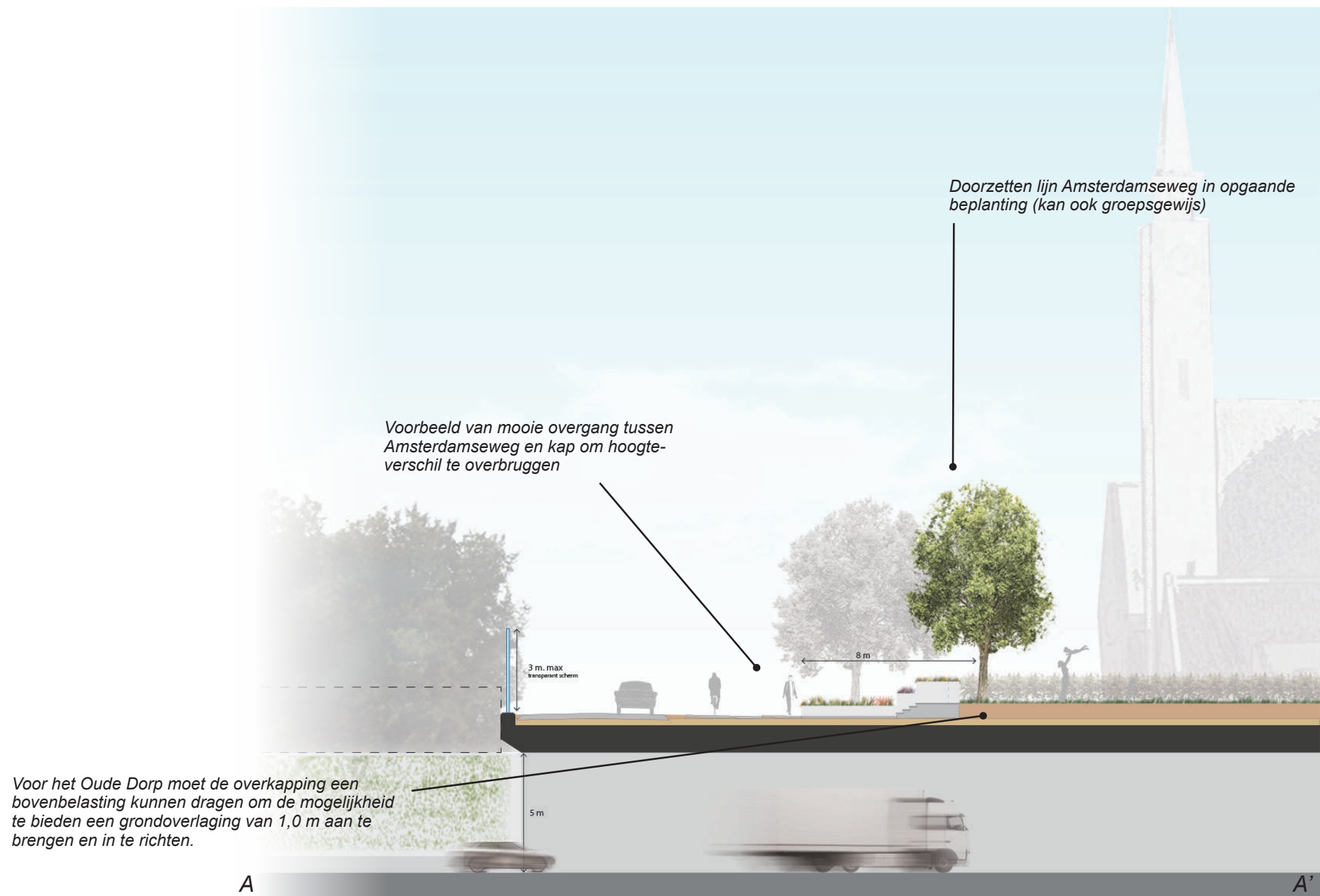
5.9. Voorbeeld van park op kap om twee dorpen met elkaar te verbinden (Prinsenbeek park, Breda)



5.10. Voorbeeld van een overgang tussen straat en een hoger gelegen park (Graaf Aelbrechtlaan, Amstelveen)



5.11. Inpassing deelgebied Oude Dorp

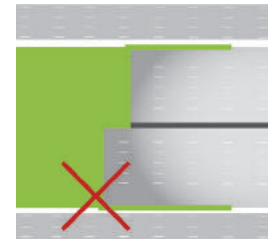


5.12. Doorsnede Amsterdamseweg en deel kap Oude Dorp met daaronder de A9

5.3. De Traverse

Bij de Traverse ligt in de huidige situatie een verkeersplein op maaiveld die onder de snelweg doorloopt. Dit verkeersplein moet weer terug worden gebracht op de nieuw aan te leggen overkapping. Hiervoor wordt één grote overkapping gerealiseerd. Door middel van één overkapping kan er namelijk een nieuwe Stadsentree gecreëerd worden. Naast de afwikkeling van autoverkeer moet ook langzaam verkeer het plein kunnen oversteken. Als dit verkeer via maaiveld moet oversteken komt dit neer op onacceptabele wachttijden voor verschillende vervoersstromen van het kruispunt. Als gevolg hiervan is er voor gekozen om het langzaam verkeer via een verkeersveilige (fiets)brug te laten oversteken. De afbeeldingen 5.14 t/m 5.17 laten de inrichtingsvoorstellen voor de Traverse en gedeeltelijk voor het Bovenlandpad zien.

Bajonet (niet wenselijk)



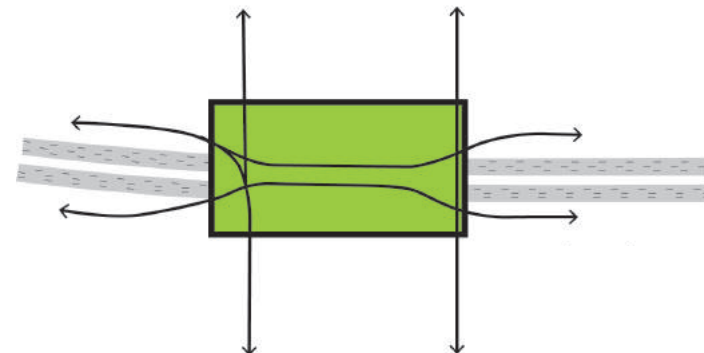
Schuin



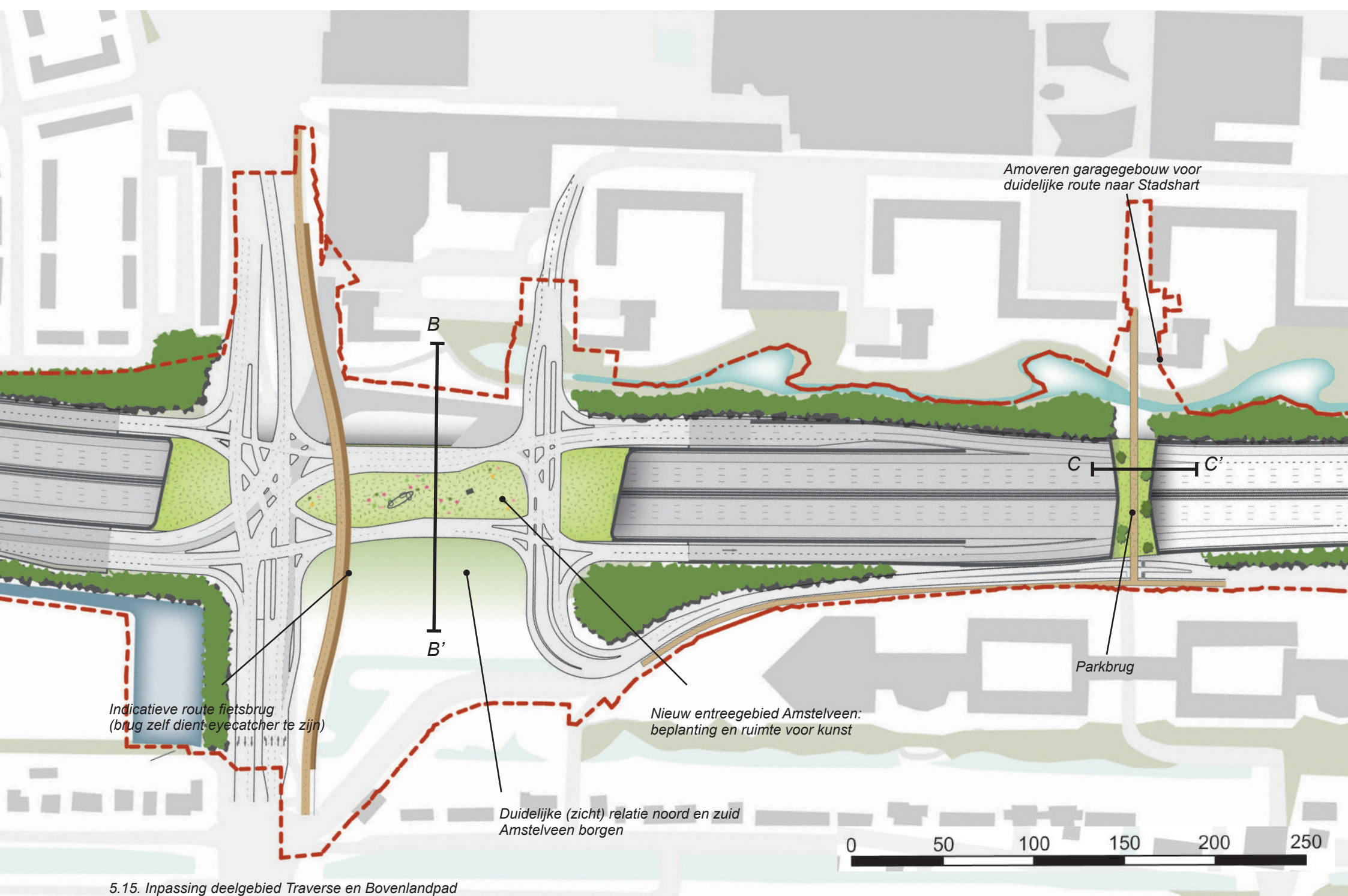
Afgeronde hoeken



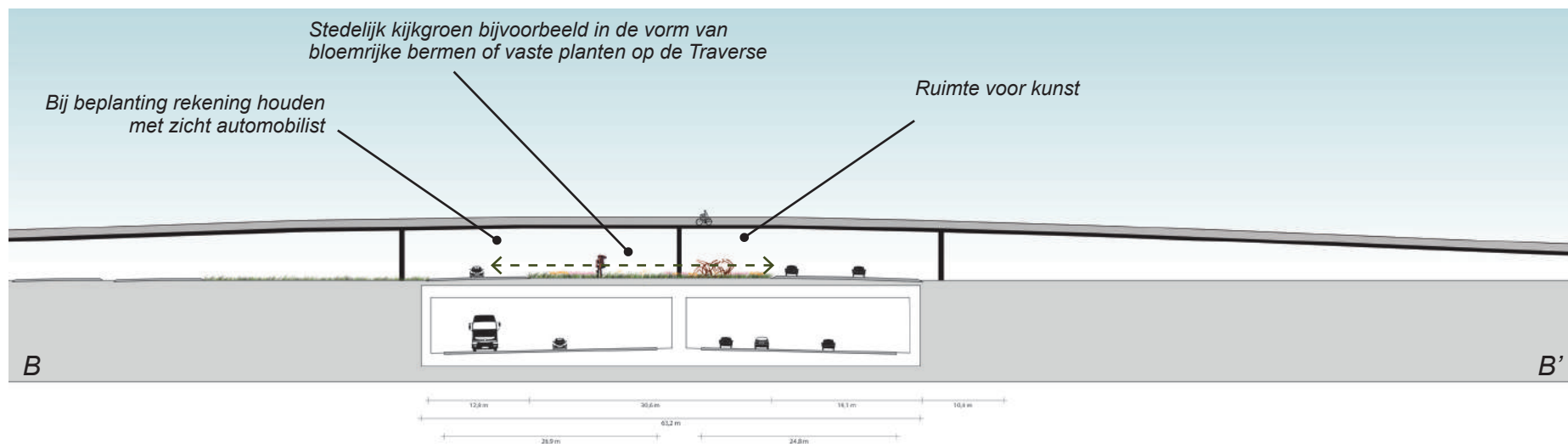
5.13. Opties vormgeving overkapping Traverse



5.14. Traverse: een overkapping



5.15. Inpassing deelgebied Traverse en Bovenlandpad



5.16. Doorsnede van de Traverse



5.17 Voorbeeld kijkgroen met een stedelijke uitstraling als eye-catcher voor het gebied (referentie Orlyplein, Amsterdam Sloterdijk)



5.18 Voorbeeld beplanting passend bij traditie van Amstelveen van heemparken en groene stad (referentie Stadstuinen, Amstelveen)

Bovenlandpad

Het Bovenlandpad is een bestaande noord-zuid route tussen het Stadshart en zuid Amstelveen, momenteel in de vorm van een tunneltje onder de A9. Het Bovenlandpad als overkapping zorgt voor een beter zichtbare en fijne route tussen beide stadsdelen.

Om het idee als verbindende schakel te versterken krijgt het Bovenlandpad het karakter van een parkbrug. Het verbindt immers het Meanderpark met de parkstrook ten zuiden van voormalig KPMG. Door het aanplanten van groen (waarvan deels opgaande houtige gewassen) wordt de brug ook vanaf de snelweg een eyecatcher (zie afbeelding 5.18).

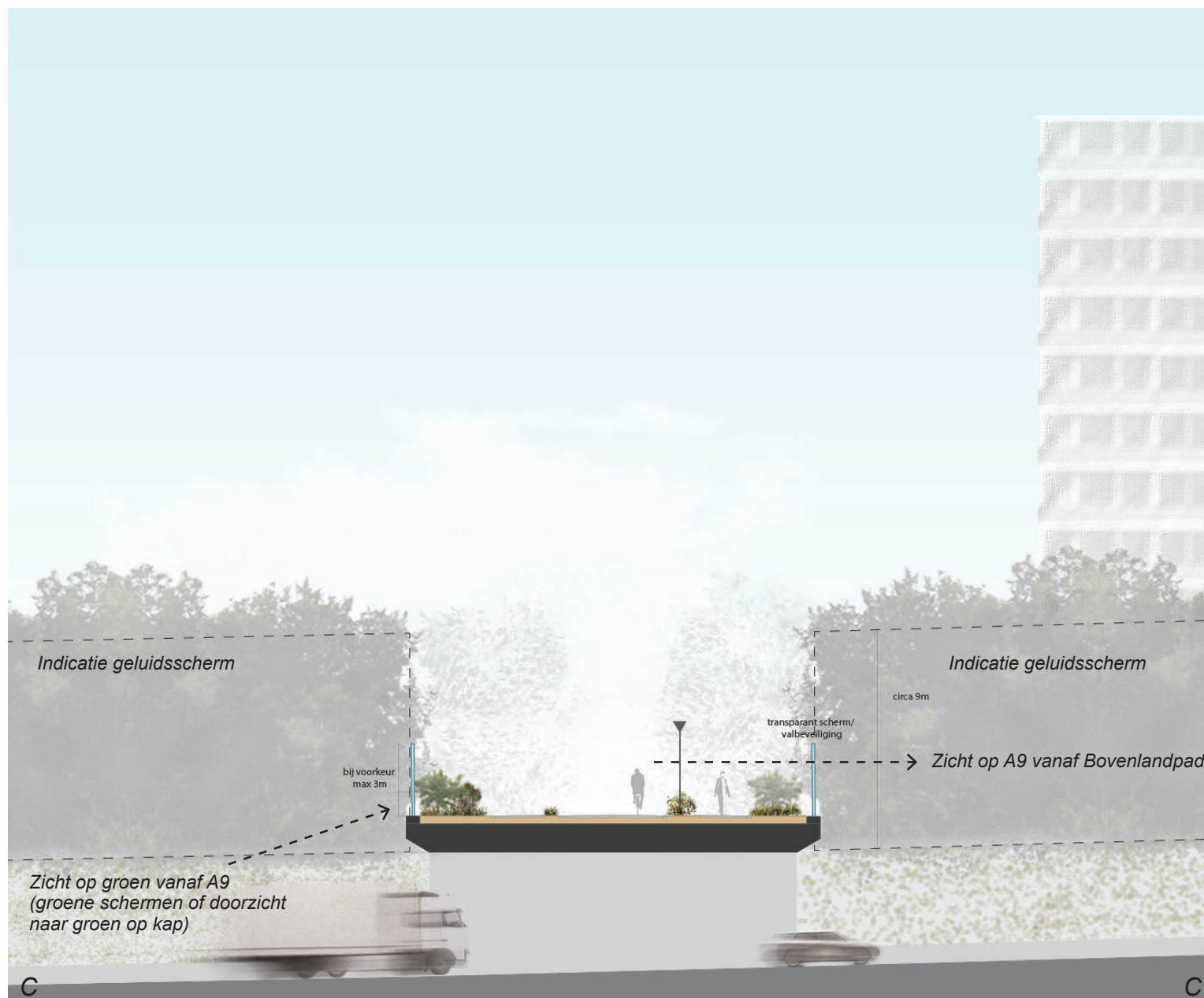
Het passeren van de snelweg vormt een uniek moment op de route en zou daarom deels zichtbaar moeten zijn door het plaatsen van transparante geluidsschermen (zie afbeelding 5.19).



5.19. Voorbeeld zitplek op de snelweg vanaf Bovenlandpad (referentie Prinsenbeek park, Breda)



5.20. Voorbeeld doorzichten naar de snelweg vanaf het Bovenlandpad (referentie Prinsenbeek park, Breda)



5.21. Doorsnede Bovenlandpad met daaronder de A9

5.5. Afrit Ouderkerk a/d Amstel

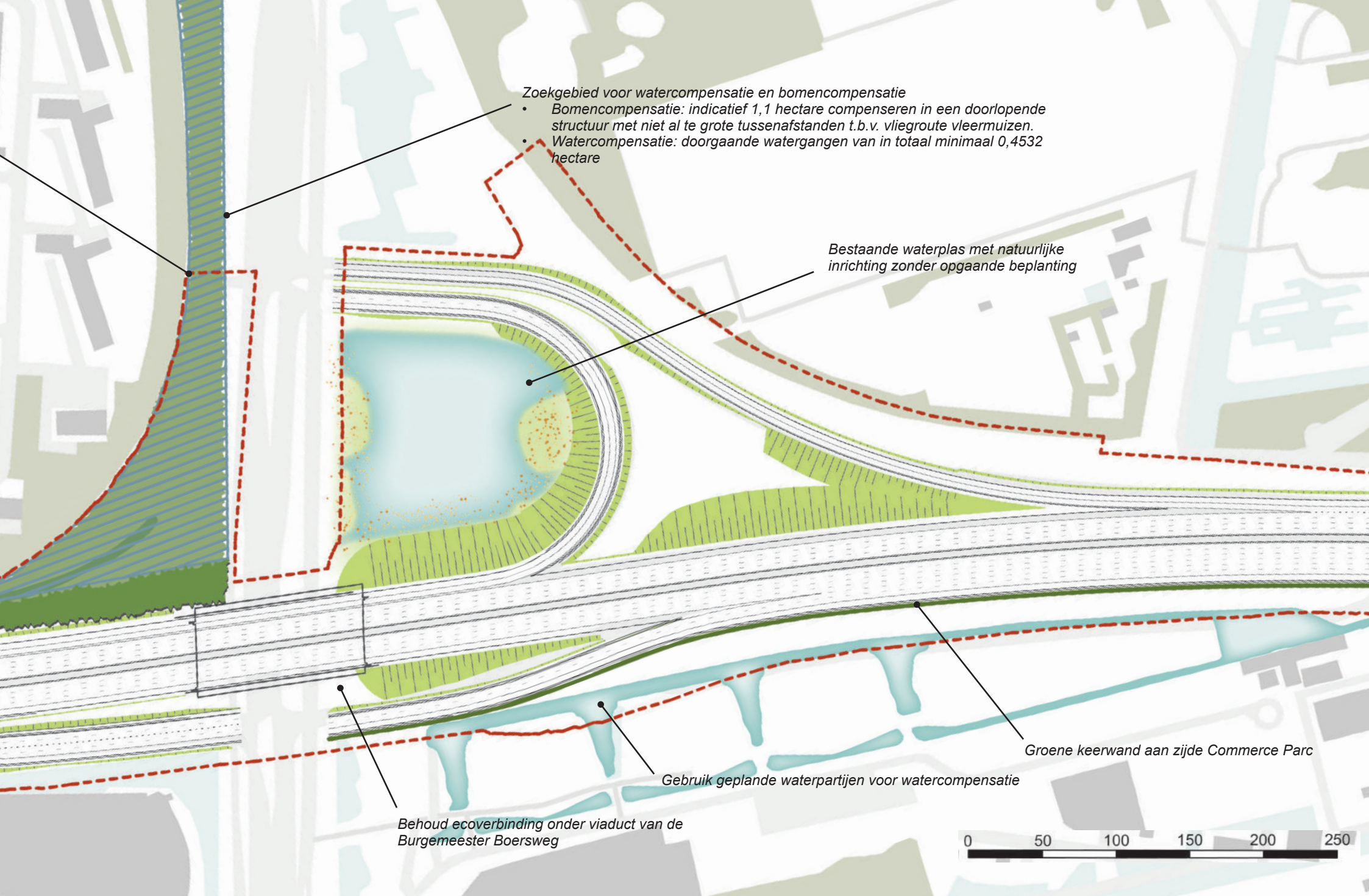
Afrit Ouderkerk a/d Amstel vormt de overgang tussen stedelijk gebied en het open veenweidelandschap. Daarom stopt de opgaande beplanting als de bebouwing op houdt.

Direct ten zuiden van de A9, bij Commerce Parc is er weinig ruimte voor een talud, omdat hier al eerder een watercompensatiegebied is gepland (dit gebied kan ook worden gebruikt voor de watercompensatieopgave van de A9). Daarom komt hier een keerwand. De voorwaarde is wel dat deze een groene uitstraling dienen te krijgen door aan de kant van het bedrijventerrein beplanting toe te passen.

In de knoop ligt al een watergebied die wordt gehandhaafd. Richting het noorden wordt een nieuwe sloot gerealiseerd die ook als watercompensatiegebied dient.



5.22. Inpassing deelgebied afrit Ouder Amstel



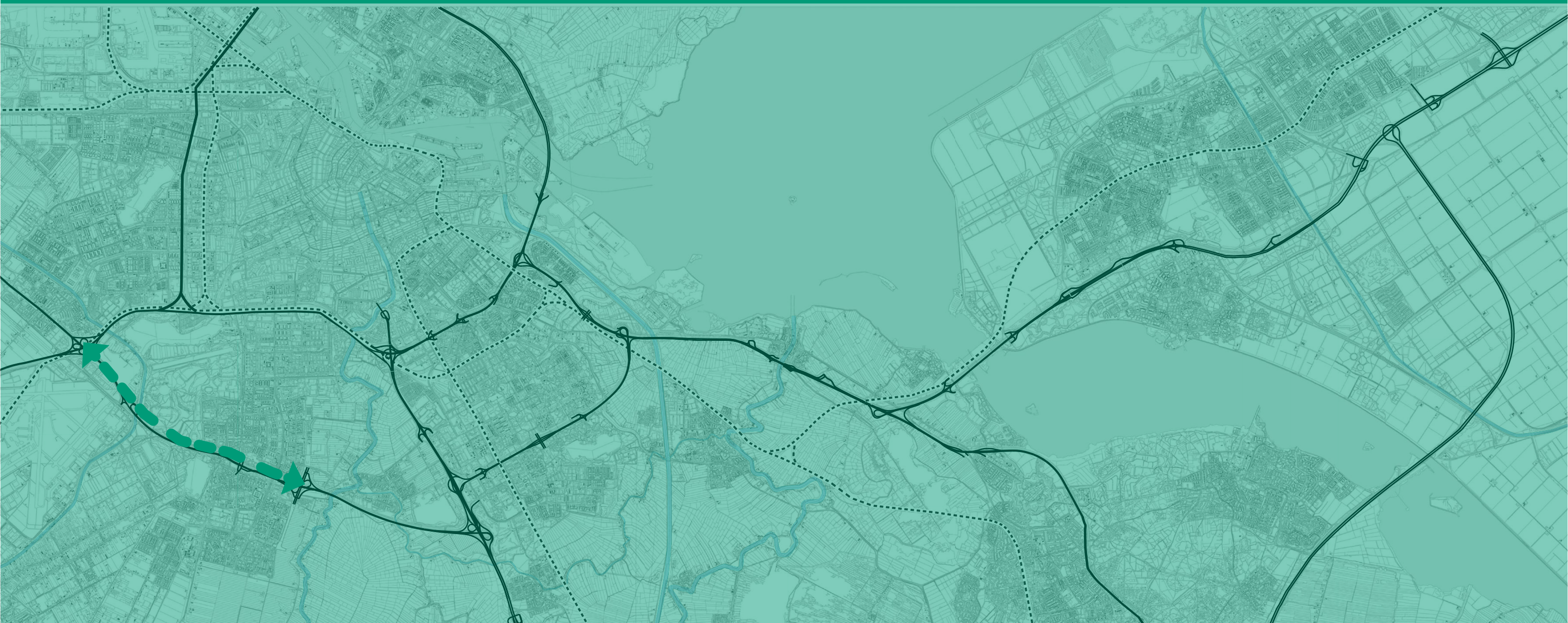
BRONNEN

- *Arcadis (2011) Landschapsplan Schiphol - Amsterdam - Almere deeltraject A9 Amstelveen*
- *Arcadis (2011) Landschapsplan Schiphol - Amsterdam - Almere deeltraject A9 Ouder Amstel*
- *Gemeente Amstelveen (2014) Lijst van gemeentelijke monumenten*
- *Karres en Brands (2011) Masterplan Schiphol - Amsterdam - Almere*
- *MTD Landschapsarchitecten (2014) Inrichtings- en compensatieplan verbreding A9*
- *Rijkswaterstaat (2008). Trajectnota / MER Fase 2 Schiphol – Amsterdam – Almere: aspect Landschap en Cultuurhistorie*
- *Witteveen+Bos (2015) Ontwerp-tracébesluit A9 Amstelveen. WBS 243 Effectstudie landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit*
- *Witteveen+Bos (2015) Ontwerp-tracébesluit A9 Amstelveen. WBS 244 Effectstudie water*
- *Witteveen+Bos (2015) Ontwerp-tracébesluit A9 Amstelveen. WBS 246 Effectstudie natuur*
- *Witteveen + Bos (2015) Notitie aanvullende bomeninventarisatie naar aanleiding van aangepaste TB grens*
- *Wurck (2014) Inpassingsvisie SAA Project A9 Amstelveen*

**Bijlage: Landschapsplan Schiphol - Amsterdam - Almere.
Deeltraject A9 Ouder Amstel (Arcadis 2011)**

LANDSCHAPSPLAN

SCHIPHOL - AMSTERDAM - ALMERE



DEELTRAJECT A9 Amstelveen

ARCADIS atelier voor architectuur, stedenbouw en landschap



Rijkswaterstaat

INHOUDSOPGAVE

DEEL A

1. INLEIDING	7
--------------	---

2. OVERKOEPELENDE VISIE DEELTRAJECTEN	15
---------------------------------------	----

DEEL B

1. INPASSING A9 AMSTELVEEN	33
----------------------------	----

Uitgangspunten	37
----------------	----

Analyse van het deeltraject	43
-----------------------------	----

Ontwerpprincipes	50
------------------	----

2. LANDSCHAPSPLAN	61
-------------------	----

Totale landschapsplan	62
-----------------------	----

Inpassing deelgebieden	70
------------------------	----

Deelgebied 1: Amsterdamse Bos	70
-------------------------------	----

Deelgebied 2: Amsterdamseweg	76
------------------------------	----

Deelgebied 3: Keizer Karelweg	82
-------------------------------	----

Deelgebied 4: Beneluxbaan	88
---------------------------	----

Deelgebied 5: Amstelplein	94
---------------------------	----

COLOFON	101
---------	-----

BIJLAGEN	105
----------	-----

Bijlage 1: Documenten	
-----------------------	--

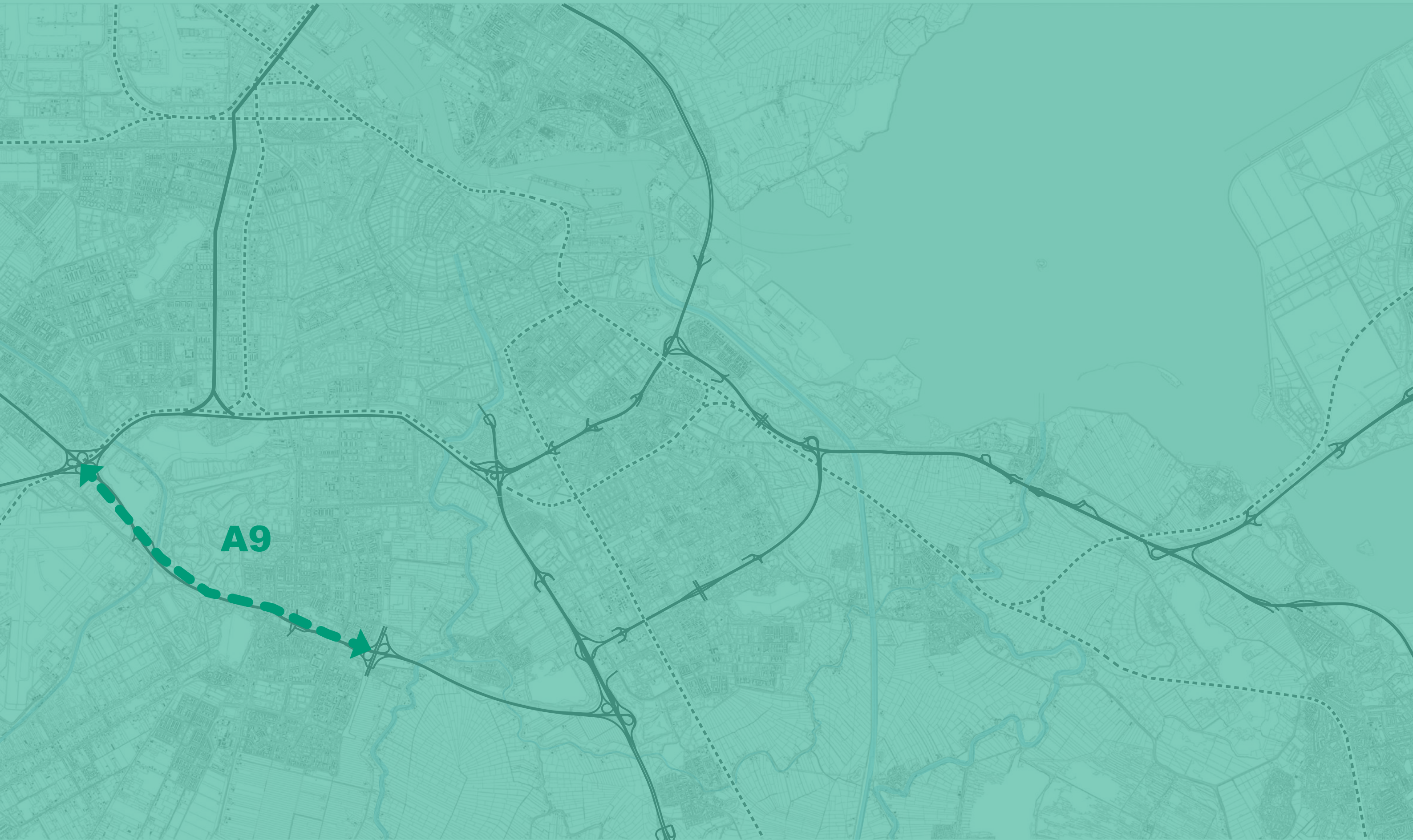
Bijlage 2: Overzicht proces	
-----------------------------	--

LEESWIJZER

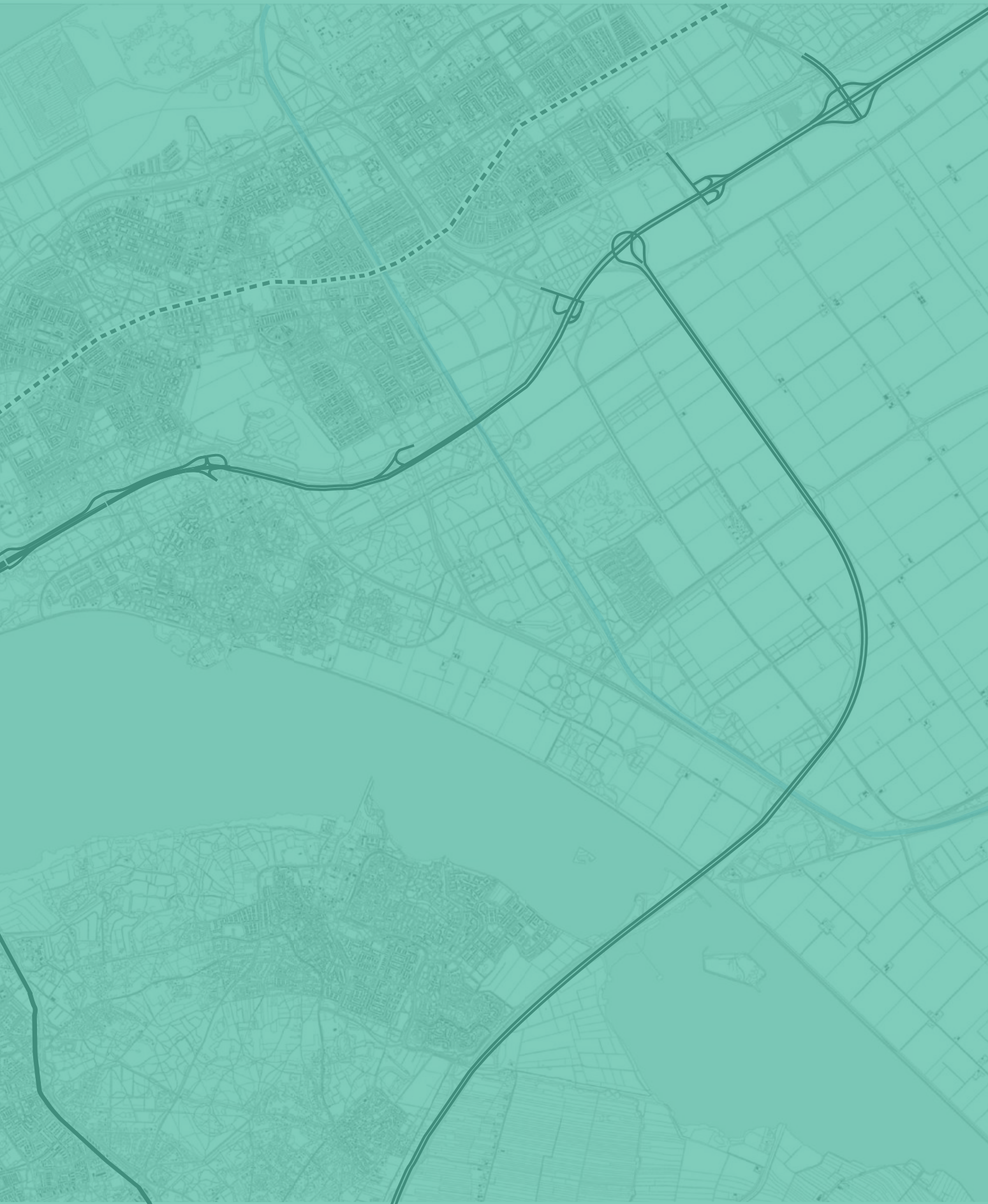
Voor u ligt het landschapsplan deeltraject A9 Amstelveen. Dit landschapsplan is geschreven in het kader van de voorbereiding van het Ontwerp Tracé Besluit (afgekort: OTB) Schiphol-Amsterdam-Almere. Het maakt geen deel uit van het OTB, maar dient als toelichting op het OTB en als richtsnoer voor de inpassing.

Het belangrijkste onderdeel van dit plan is een serie inpassingsvoorstellen per onderscheiden deelgebied (binnen het beschreven deeltraject), die nadere uitwerking behoeft in de vervolgfase. Het maken van een landschapsplan komt voort uit de behoefte om een inhoudelijke basis te kunnen geven aan (een onderdeel van) het Ontwerp tracé Besluit. In het kader van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is reeds in een vroeg stadium met de regiopartners afgesproken dat veel aandacht besteed zou worden aan een adequate inpassing en tevens dat over inpassing duidelijke afspraken gemaakt worden. Om dit te kunnen doen is een goede inhoudelijke basis nodig. Deze basis is door ARCADIS en Rijkswaterstaat in nauwe samenwerking met de regio tot stand gekomen.

Dit landschapsplan is als volgt opgezet. In de inleiding zullen de achtergronden van dit landschapsplan en de planstudie zelf worden uitgelegd. Daarna zal een samenvatting gegeven worden van de algemene inpassingsvisie voor de gehele corridor Schiphol – Amsterdam – Almere. Om dit landschapsplan in een duidelijk kader te kunnen stellen, worden in Deel B: hoofdstuk 1 de uitgangspunten vastgelegd voor het betreffende deeltraject. Alvorens er een landschapsplan gemaakt kan worden, is het belangrijk een goede analyse te maken van de bestaande situatie en de gegevens die gebruikt worden voor dit landschapsplan. Er wordt een overzicht gegeven van de bestaande en de nieuwe situatie, hoe de typologie van het deeltraject eruit ziet en wat voor knooppunten en kruisingen er voorkomen. Daarnaast wordt er een overzicht gegeven van de indeling naar deelgebieden welke kenmerkend zijn voor dit deeltraject. Deze deelgebieden worden verder uitgewerkt in deel B, hoofdstuk 2; landschapsplan. In dit hoofdstuk wordt een totaaloverzicht gegeven van de inpassing. Daarnaast worden inpassingsprincipes op het gebied van waterwegen en/of taluds besproken die gelden voor het deeltraject. Daarna wordt in woord en tekening ingegaan op de specifieke inpassing per deelgebied.

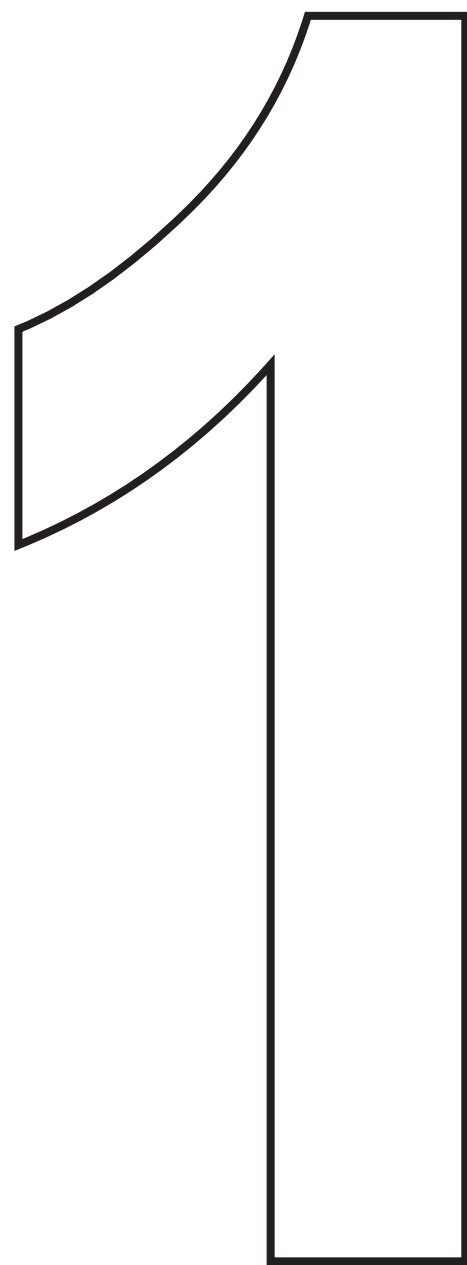
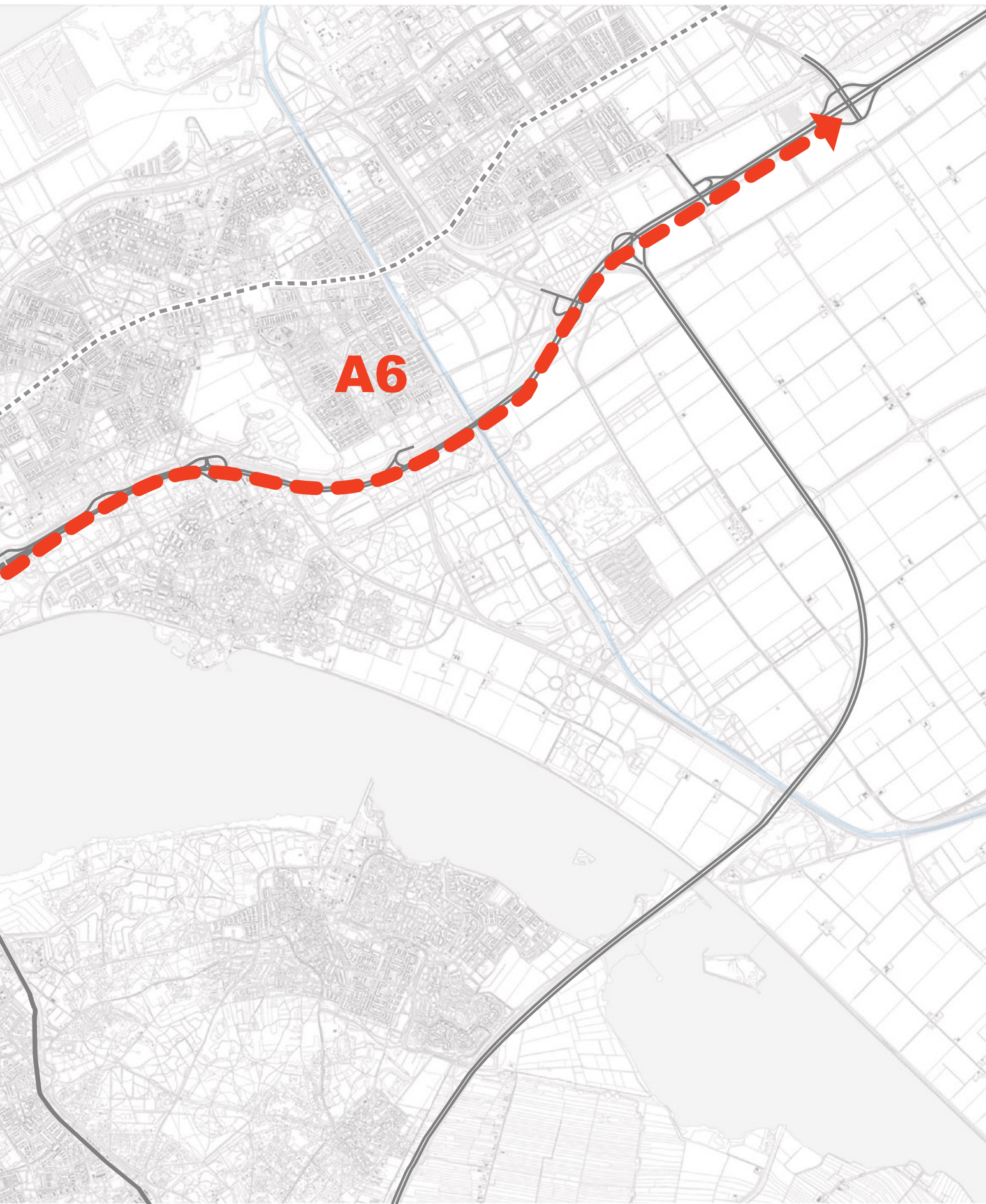


A9



A DEEL





INLEIDING

INLEIDING

Voor u ligt het landschapsplan deeltraject A9 Amstelveen. Dit landschapsplan is geschreven in het kader van de voorbereiding van het Ontwerp Tracé Besluit (afgekort: OTB) Schiphol-Amsterdam-Almere. Het maakt geen deel uit van het OTB, maar dient als toelichting op het OTB en als richtsnoer voor de inpassing.

Het belangrijkste onderdeel van dit plan is een serie inpassingsvoorstellen per onderscheiden deelgebied (binnen het beschreven deeltraject), die nadere uitwerking behoeft in de vervolgfase. Het maken van een landschapsplan komt voort uit de behoefte om een inhoudelijke basis te kunnen geven aan(een onderdeel van) het Ontwerp tracé Besluit. In het kader van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is reeds in een vroeg stadium met de regiopartners afgesproken dat veel aandacht besteed zou worden aan een adequate inpassing en tevens dat over inpassing duidelijke afspraken gemaakt worden. Om dit te kunnen doen is een goede inhoudelijke basis nodig. Deze basis is door ARCADIS en Rijkswaterstaat in nauwe samenwerking met de regio tot stand gekomen.

Dit landschapsplan is als volgt opgezet. In de inleiding zullen de achtergronden van dit landschapsplan en de planstudie zelf worden

uitgelegd. Daarna zal een samenvatting gegeven worden van de algemene inpassingsvisie voor de gehele corridor Schiphol – Amsterdam – Almere. Om dit landschapsplan in een duidelijk kader te kunnen stellen, worden in Deel B: hoofdstuk 1 de uitgangspunten vastgelegd voor het betreffende deeltraject. Alvorens er een landschapsplan gemaakt kan worden, is het belangrijk een goede analyse te maken van de bestaande situatie en de gegevens die gebruikt worden voor dit landschapsplan. Er wordt een overzicht gegeven van de bestaande en de nieuwe situatie, hoe de typologie van het deeltraject eruit ziet en wat voor knooppunten en kruisingen er voorkomen. Daarnaast wordt er een overzicht gegeven van de indeling naar deelgebieden welke kenmerkend zijn voor dit deeltraject. Deze deelgebieden worden verder uitgewerkt in deel B, hoofdstuk 2; landschapsplan. In dit hoofdstuk wordt een totaaloverzicht gegeven van de inpassing. Daarnaast worden inpassingsprincipes op het gebied van waterwegen en/of taluds besproken die gelden voor het deeltraject. Daarna wordt in woord en tekening ingegaan op de specifieke inpassing per deelgebied.



Knooppunten en kruisingen in de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere

INLEIDING

Legenda



Wegtracé



Spoorwegtracé



Knooppunten



Afslagen



ongelijkvloerse kruising met secundaire weg



ongelijkvloerse kruising met spoorweg



Doelstelling

Het probleem: de capaciteit van de infrastructuur in de noordvleugel van de Randstad is nu al ontoereikend voor de hoeveelheid vervoersbewegingen. Gelet op de groeiprognose van Almere zal het aantal vervoersbewegingen in de noordvleugel sterk toenemen. Dit leidt tot toenemende reistijd en filedruk, waardoor de bereikbaarheid op de as Schiphol-Amsterdam-Almere sterk verslechtert. Deze verslechterde bereikbaarheid heeft negatieve gevolgen voor het economisch functioneren van de noordvleugel van de Randstad.

Bij het ontwerp van de oplossingen, de zogenaamde alternatieven en varianten gelden de volgende doelstellingen:

1 Ruimte voor mobiliteit – Het huidige en het toekomstige wegverkeer tussen Schiphol, Amsterdam en Almere moet worden opgevangen. Daarbij moet worden gekeken naar de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de Noordvleugel van de Randstad.

2 Betere bereikbaarheid – Het functioneren van het wegennetwerk als geheel moet verbeteren, de te verwachten fileproblemen moeten worden aangepakt. Daarbij moet worden gestreefd naar het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijden en het realiseren van acceptabele reistijden.

Deze doelstellingen sluiten aan op die van de Nota Mobiliteit: het mogelijk maken van de groei van verkeer en vervoer, en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur. Dit betekent dat de maatregelen moeten zorgen voor gemiddeld kortere reistijden. Dit betekent niet noodzakelijk dat de files volledig zullen verdwijnen. Daarbij worden ook de overlast voor- en de schade- aan het stedelijke gebied, de mensen die er wonen en het landschap, en de kosten van de investering meegewogen.

De schaa sprong van Almere (groeiprognose van 184.000 inwoners in 2008 naar 350.000 inwoners in 2030) vraagt niet alleen aanpassingen aan de bereikbaarheid maar ook aan de stad zelf. Door deze veranderingen in een samenhangende visie vorm te geven zullen de kernkwaliteiten van Almere (groen, rust en ruimte) behouden blijven.

Doelstelling landschapplan

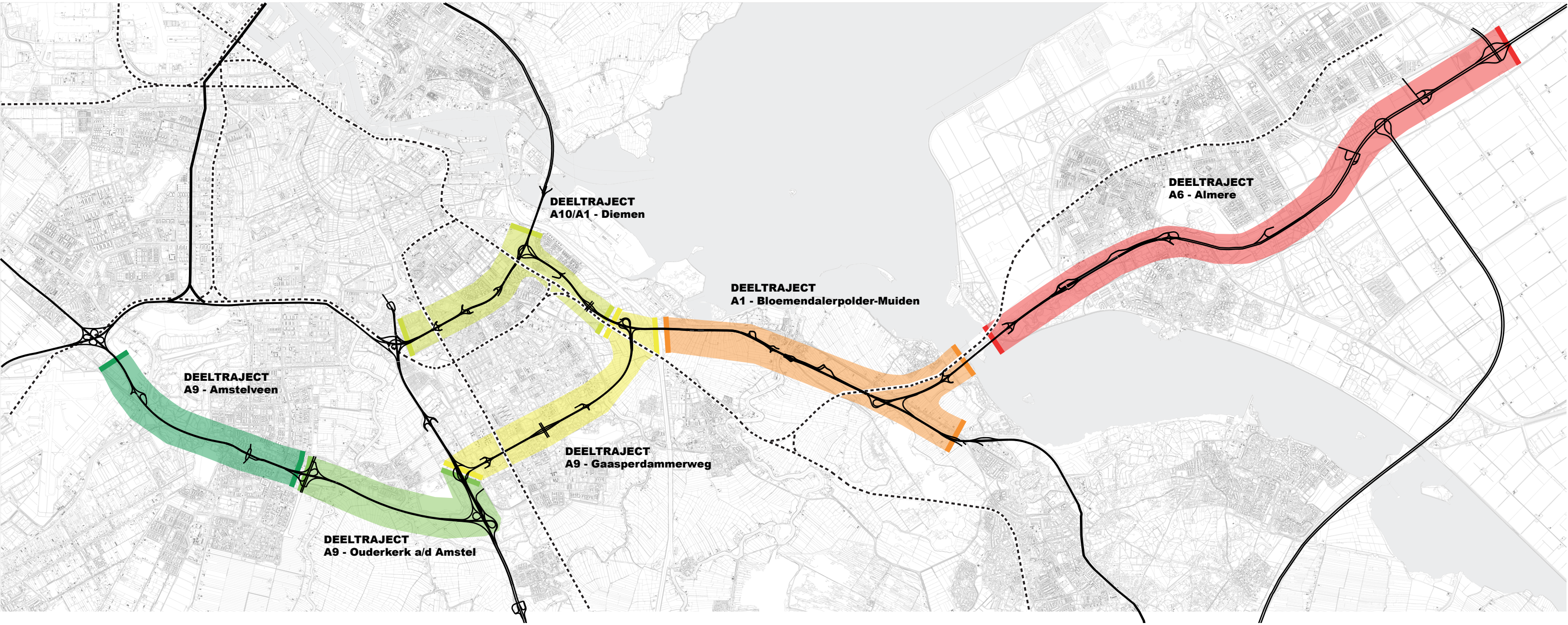
Voor u ligt het landschapsplan A9 Amstelveen. Dit landschapsplan is te lezen als bijlage bij de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. De landschapsplannen zijn uitgewerkt voor elk van de vijf deelgebieden die het plangebied omvat.

De doelstelling van het landschapsplan zelf is in wezen tweeledig. Het landschapsplan is geschreven in het kader van het Ontwerp tracé besluit voor de planstudie schiphol-Amsterdam-Almere. Het doel van het landschapsplan is om handvatten te bieden bij de uitwerking van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB). Het plan omvat om die reden een reeks uitwerkingen die, gecombineerd met onder meer gegevens uit de watertoets, kunnen worden vertaald in kaartbeelden die bij het OTB horen. Hiertoe dienen in het landschapplan met name de gepresenteerde dwarsprofielen, die in wezen een technische uitwerking zijn, waarbij wegontwerp, inpassingsvoorstellen en het daarbij horend ruimtebeslag, inzichtelijk worden gemaakt. Deze profielen kunnen evenwel alleen goed worden geïnterpreteerd door ze te beoordelen in combinatie met de ondersteunende teksten. Daarnaast wordt bij elk deeltraject op meerdere detailniveaus, een visueel overzicht geboden, die richtlijnen en ideeën bieden voor een verdere uitwerking.

Het landschapsplan zelf maakt strikt genomen geen onderdeel uit van het Ontwerp Tracé Besluit. Wél dient zij als belangrijke richtsnoer, want zij is tot stand gekomen na uitvoerige consultatie van de regio.

Daarmee zijn we bij de tweede belangrijke functie van dit landschapsplan. Met de regio is, middels de aanvullende overeenkomst voor het Stroomlijnalternatief i.k.v. Randstad urgent, onder meer afgesproken dat nadere afspraken over de ruimtelijke inpassing zullen worden gemaakt. Deze nadere afspraken zullen neerslaan in een aanvulling op bedoelde overeenkomst. Om een dergelijke overeenkomst, met daarin dus afspraken over inpassing, te kunnen maken, dient eerst geïnventariseerd te zijn wat de mogelijkheden en ruimtelijke implicaties kunnen zijn, en op welke wijze daar, via een landschapsplan, invulling aan gegeven kan worden. Het landschapsplan biedt daartoe de mogelijkheid, namelijk een overzicht van mogelijke en reeds afgewogen inpassingsvoorstellen, waarvan de ruimtelijke consequenties goeddeels duidelijk zijn.

Het landschapsplan is de resultante van een uitvoerig proces. Per deelgebied heeft Rijkswaterstaat het initiatief genomen bij de consultatie van betrokken regiopartners, hetgeen heeft geleid tot een soms intensieve samenwerking met die partners. Dit is ook niet onlogisch, gezien de grote wederzijdse belangen die spelen en de afspraken die genoteerd zijn in eerder genoemde bestuurlijke overeenkomst. De accenten kunnen per deelgebied anders liggen. Hiertoe wordt verwezen naar de inhoud van het landschapsplan.



Indeling van de deeltrajecten binnen de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere

INLEIDING

Legenda

	Wegtracé
	Spoorwegtracé
	Deeltraject A6 Almere
	Deeltraject A1 Bloemendalerpolder - Muiden
	Deeltraject A9 Gaasperdammerweg
	Deeltraject A10/A1 Diemen
	Deeltraject A9 Ouderkerk a/d Amstel
	Deeltraject A9 Amstelveen



Het onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied voor het landschapsplan voor de SAA-corridor bestaat uit verschillende snelwegen, te weten de A9, de A10, de A1 en de A6. Voor de Trajectnota / MER Fase 2 is er de SAA-corridor onderverdeeld in vijf deeltrajecten te weten;

1. A9 van knooppunt Badhoevedorp tot knooppunt Holendrecht.
2. A9 Gaasperdammerweg van knooppunt Holendrecht tot knooppunt Diemen.
3. A10 oost van knooppunt Amstel tot knooppunt Watergraafsmeer /A1 van knooppunt Watergraafsmeer tot knooppunt Diemen.
4. A1 van knooppunt Diemen tot knooppunt Muiderberg.
5. A6 van knooppunt Muiderberg tot knooppunt Almere Buiten Oost.

Voor het landschapsplan is deze onderverdeling enigszins aangepast, waarbij deeltraject 1 is opgesplitst in twee deeltrajecten. Daarnaast bevat het deeltraject 4 nog een klein gedeelte van de A6 tot de Hollandse Brug, waarbij deeltraject 5 vanaf de Hollandse Brug begint. In de kaart hiernaast is de aangepaste indeling van de deeltrajecten weergegeven. Hierbij hebben de afzonderlijke deeltrajecten elk hun eigen kleur gekregen die terug komt in de opmaak van het landschapsplan per deeltraject.

Gebruik van dit landschapsplan

Dit landschapsplan bevat een aantal mogelijke uitwerkingen voor de inpassing van het behandelde deeltraject. De voorgestelde uitwerkingen zijn het resultaat van overleg met de regio. In een aantal gevallen zijn oplossingsrichtingen opgenomen die nog onzeker zijn, of die de wens van de regio representeren. Daar waar dit aan de orde is, is dit in een toelichtende tekst opgenomen.

De in het landschapsplan opgenomen visualisaties geven een beeld van een mogelijke toekomstige inpassing. Het meest concreet hierin zijn de opgenomen dwarsprofielen. Voor alle typen visualisaties geldt dat niet op voorhand vastligt dat de uitwerking op de getoonde wijze zal plaatsvinden. Dit landschapsplan dient ter toelichting, ter illustratie en als voeding voor het Ontwerp Tracé Besluit.



A9

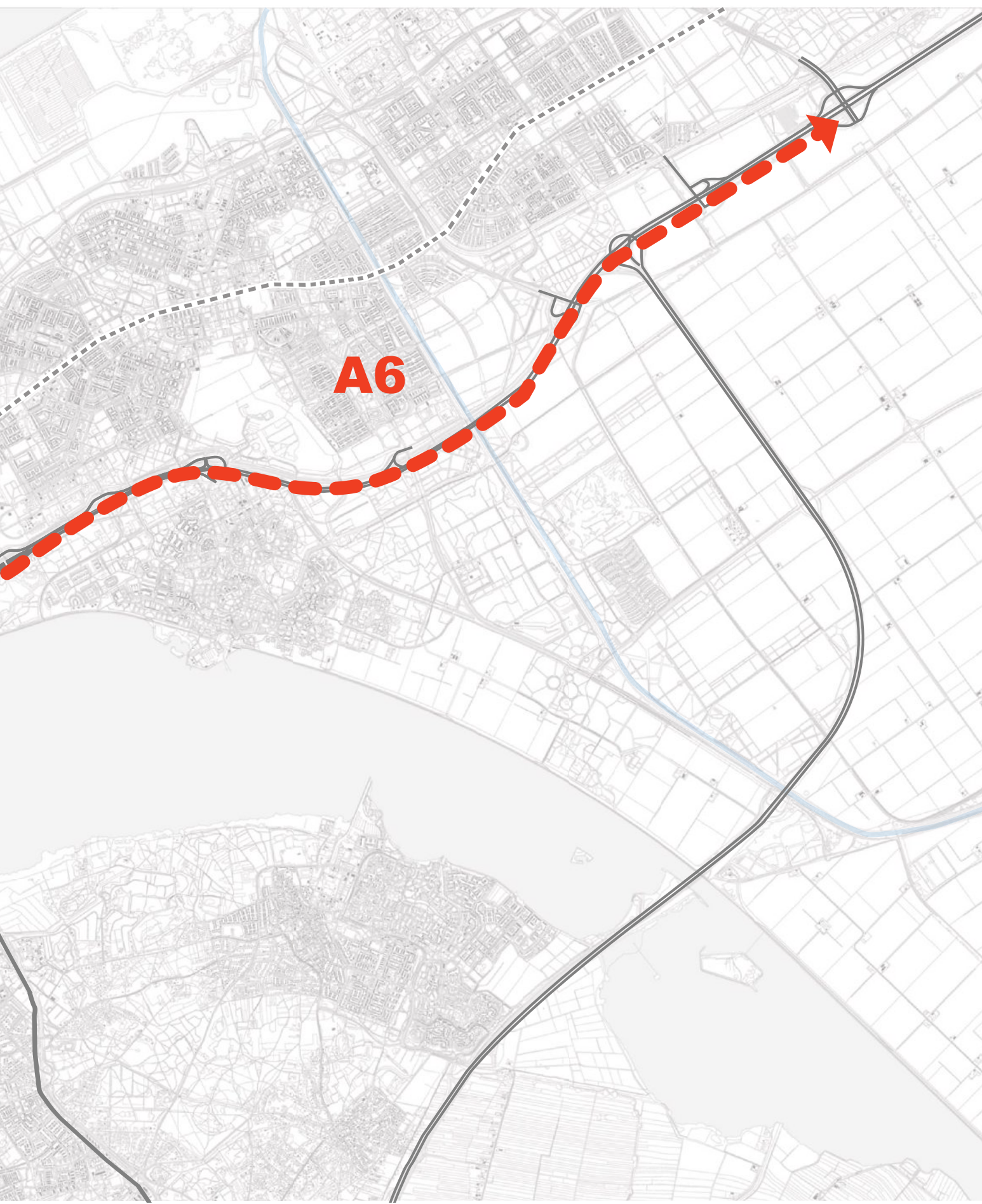
A9

A10

A9

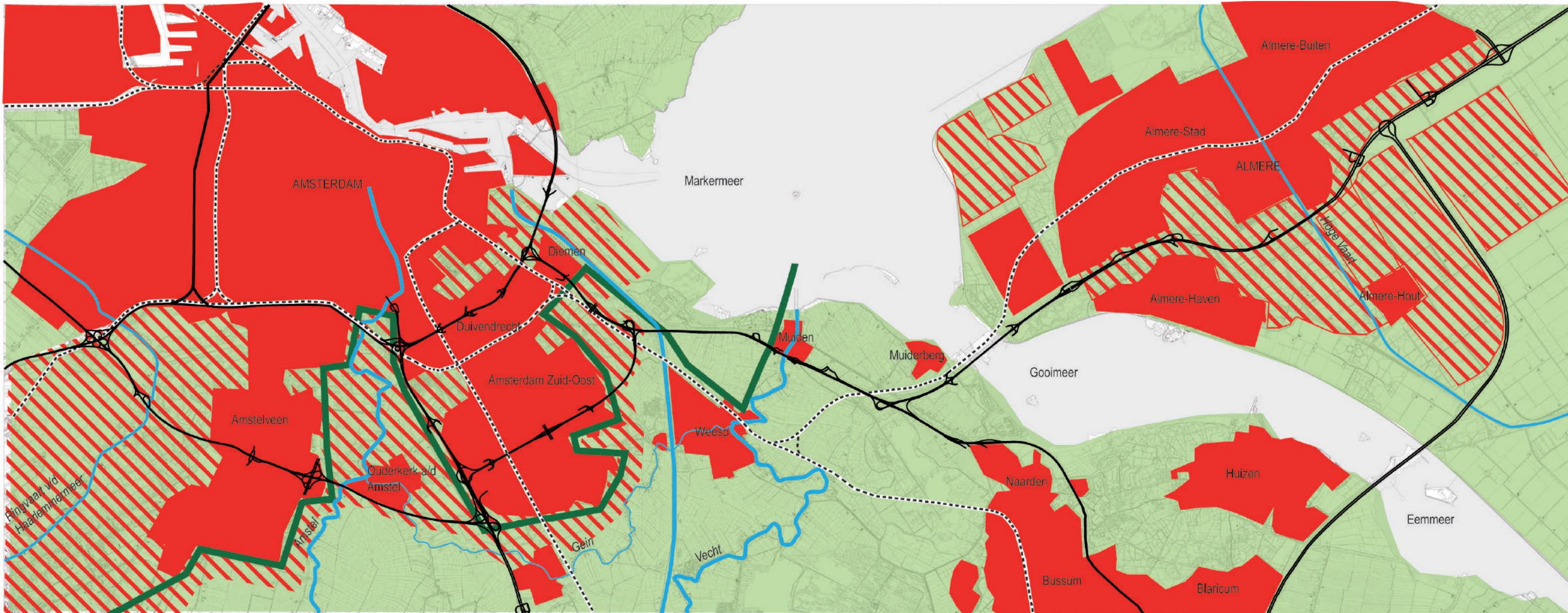
A1

A1



2

OVERKOEPELENDE VISIE DEELTRAJECTEN



Landschappelijke zonering van de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere

OVERKOEPELENDE VISIE DEELTRAJECTEN

Legenda

-  Wegtracé
-  Spoorwegtracé
-  Stedelijke zone
-  Landschappelijke zone
-  Overgangszone stedelijk/landschappelijk
-  Contourlijn Groene Hart
-  Belangrijke watergangen



In dit hoofdstuk wordt een samenvatting van de algemene inpassingsvisie gegeven voor het gehele gebied van de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Dit is een globale algemene visie, die per deeltraject verder verfijnt en uitgewerkt wordt in deelgebieden.

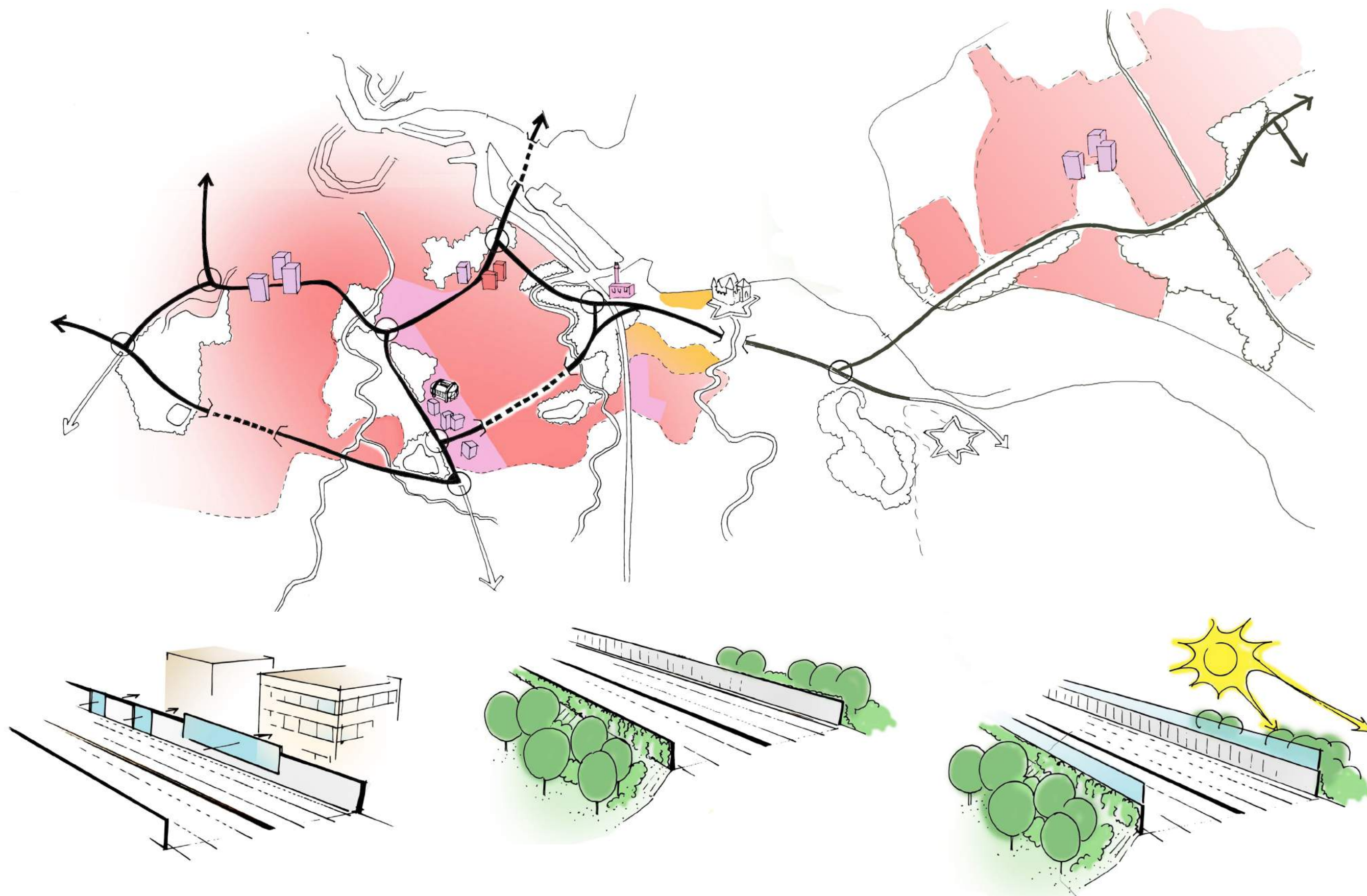
Verschillende deeltrajecten door een afwisselend landschap

De verschillende deeltrajecten en de gebieden die zij doorkruisen hebben een verschillend karakter. Het stedelijke landschap rondom de agglomeratie Amsterdam, het snel veranderende landschap rond de A6, het omliggende veenweide landschap en het landschap van de Flevopolder verschillen onderling sterk in beleving en beschikbare ruimte. Ook binnen de gebieden zijn afwisselend woon-, industrie-, park- of landschappelijke gebieden te vinden, die deels aan een snelle verandering onderhevig kunnen zijn (zoals de snelwegzone A6 en de Bloemendalerpolder).

Vanuit de omgeving vraagt deze verscheidenheid aan gebieden per gebied een andere inpassingsoplossing. In hoogstedelijk gebied met bedrijven en industrie zal de weg op een andere manier worden ingepast dan in een woonwijk of in een polder. Er wordt geprobeerd om zoveel mogelijk gebruik te maken van de gebiedseigen kenmerken. Deze kenmerken kunnen ook ingezet worden om de diversiteit aan gebieden zichtbaar te maken voor de weggebruiker.

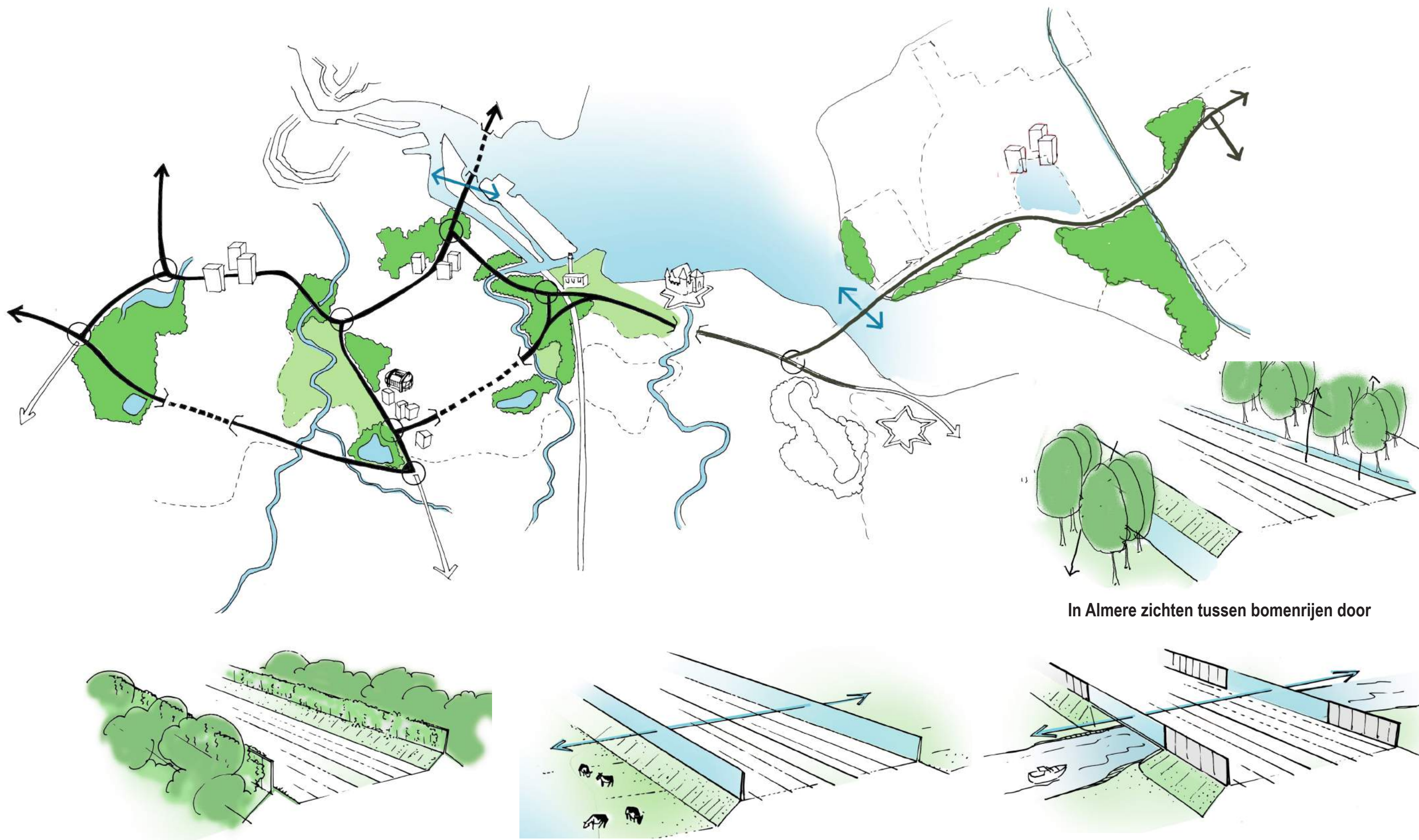
Grofweg zijn er drie verschillende zones te onderscheiden. De stedelijke zone rond Amsterdam, de landschappelijke zone op het oude land en het nieuwe landschap van de A6-zone, deels nog landelijk, deels verstedelijkt. De stedelijke zone is op de afbeelding hiernaast weergegeven als een rood gebied. De groene lijn geeft de grens van Het Groene Hart weer. Wanneer we hiernaar kijken zien we dat op meerdere plaatsen onderdelen van het Groene Hart zich in de grootstedelijke omgeving van Amsterdam bevinden (rood gearceerd). Deze groengebieden zijn van grote waarde voor het stedelijk gebied. Voorbeelden hiervan zijn de Middelpolder, het Amsterdamse Bos, de Ouderkerkerplas en de Gaasperplas. Een bijzonder element is de groenzone rondom de A6 bij Almere die nadrukkelijk onderdeel uitmaakt van de stad.

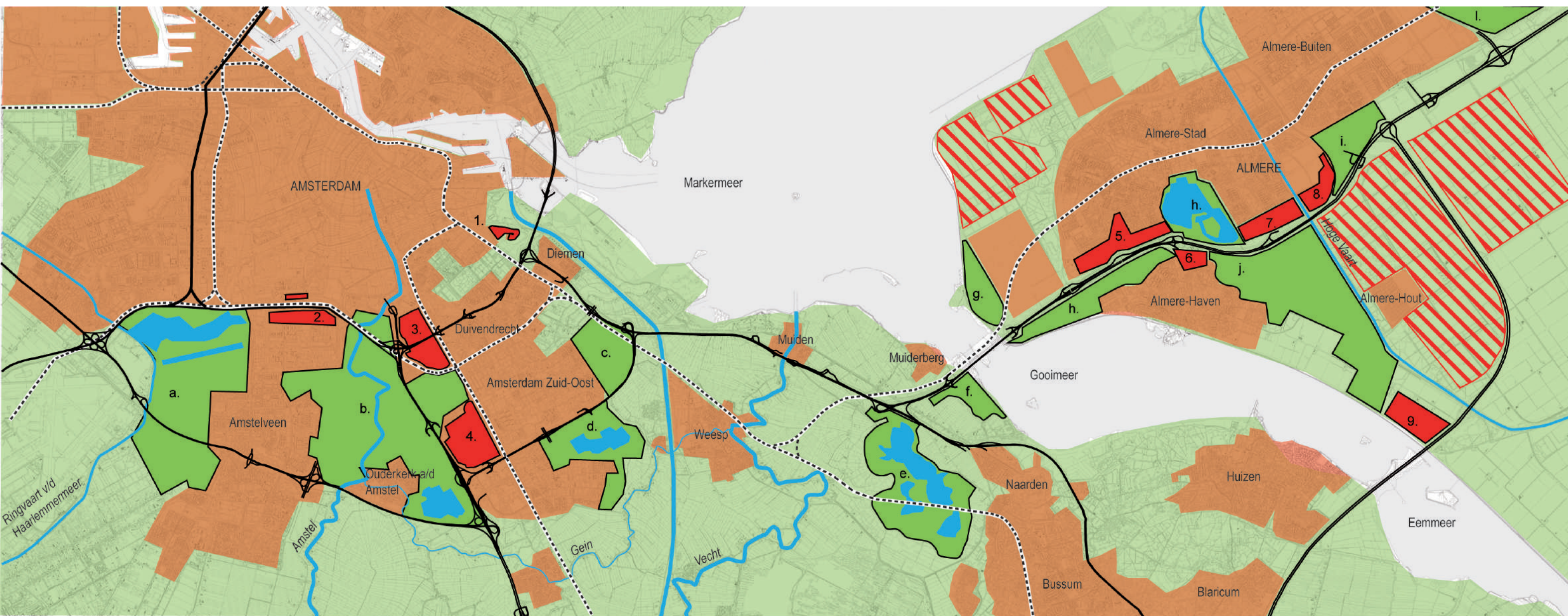
De zone van de grootstedelijke omgeving van Amsterdam kenmerkt zich door een hoogdynamisch karakter. Op het gebied van de infrastructuur bevinden zich hier veel rijbanen, afslagen en informatie op een klein oppervlakte. Het streven is dan ook om de inpassing zo compact mogelijk te houden, waarbij er gezocht wordt naar de integratie van de snelweg en zijn omgeving. Er kan hierbij gedacht worden aan bedrijven die tot aan de snelweg reiken, eventueel geïntegreerd in een geluidswerende voorziening. Vanwege het hoge ritme en de veelheid aan informatie en invloeden, is het belangrijk dat de inrichting van de weg in één stijl wordt uitgewerkt. In de uitwerking van de geluidsschermen en het overige wegmeubilair in het vormgevingsplan kan gezocht worden naar een vormgeving waarin routekenmerken, duurzaamheid en innovatie worden verwerkt.



Inpassing in stedelijk gebied Amsterdam: tunnels en geluidswerende voorzieningen

OVERKOEPELENDE VISIE DEELTRAJECTEN





Topografische kaart van de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere

OVERKOEPELENDE VISIE DEELTRAJECTEN

Legenda

-  Wegtracé
-  Spoorwegtracé
-  Stedelijke zone
-  Stedelijk reserveringsgebied
-  Landschappelijke zone
-  Belangrijke watergangen
-  Gebieden binnen invloedssfeer snelweg:

Benoemde bedrijventerreinen

1. Sciencepark
2. Zuidas
3. Duivendrecht
4. Amstel III
5. Gooisekant
6. De Steiger
7. Veluwsekant
8. Sallandsekant
9. Stichtsekant

-  Benoemde groengebieden
- a. Amsterdamse Bos
- b. Middelpolder
- c. Diemberbos
- d. Gaasperpark
- e. Naardermeer
- f. Naarderbos
- g. Muiderzand
- h. Kromslootpark/Beginbos/Vroegevogelbos
- i. Weerwater/Waterhout
- j. De Boswachterij
- k. Buitenhout
- l. Oostvaardersplassen



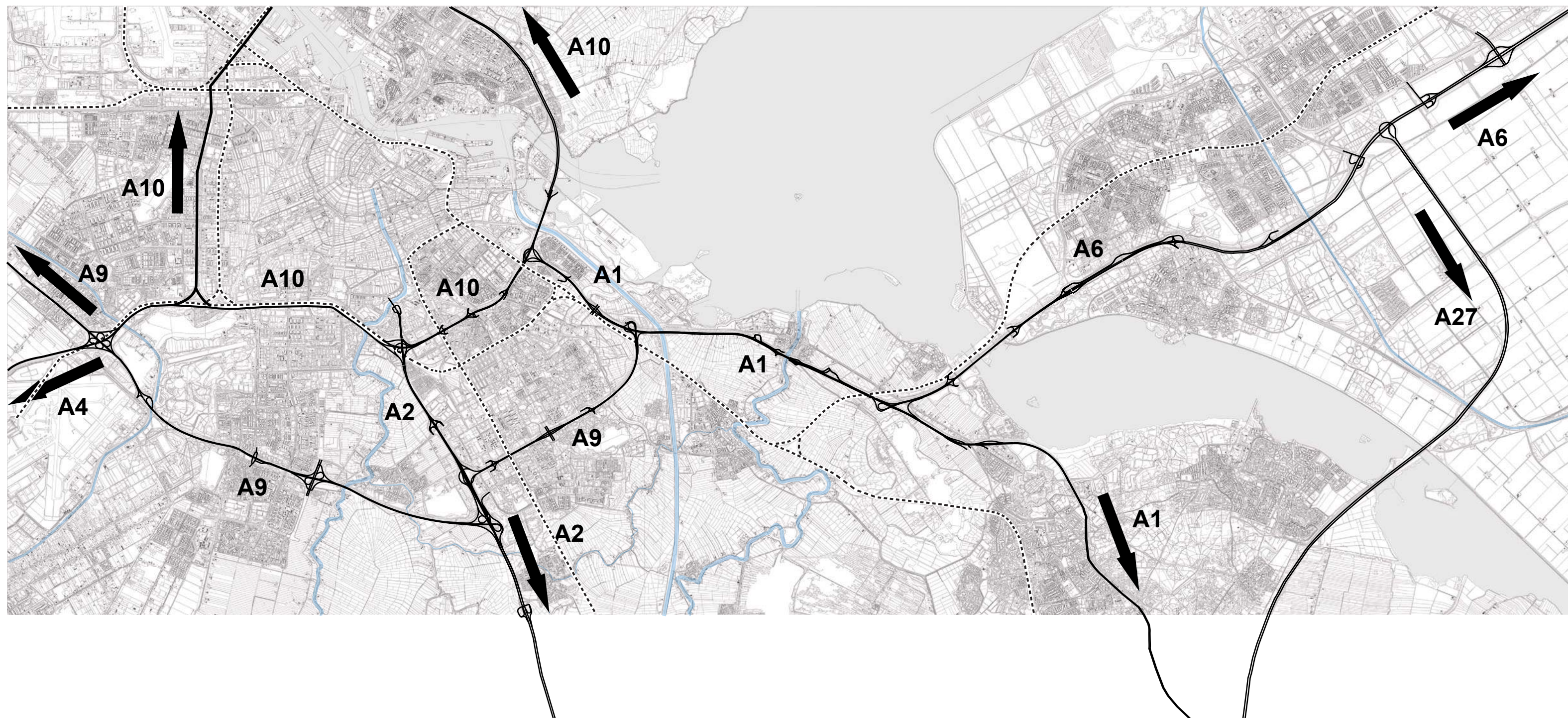
De stedelijke zone kan weer verder onderverdeeld worden in drie typologieën. De werkgebieden, waarbij er een zichtbare stedelijke context aanwezig is. De woongebieden, waar met de inpassing vanuit de omgeving de snelweg in een groene randzone wordt ingebed zodat deze beperkt ervaren wordt. Vanuit de snelweg wordt de stedelijkheid ervaren door 'harde' geluidsschermen met mogelijke groene accenten en oriëntatiepunten. Voor de grote stedelijke groengebieden geldt dat de ervaring van de snelweg een groen karakter heeft. Deze typologie komt zeer dicht in de buurt van de benadering in de landschappelijke zone. Daar waar er veel groen aanwezig is, zal zowel de weggebruiker als de omgeving de snelweg ervaren als een groene corridor. Daar waar het gaat om open gebieden (met water), wordt gezocht naar een open zichtrelatie. Bij het deeltraject Almere wordt het karakter van de weg door deze laatste typologie bepaald.

In de landschappelijke zone is het ritme laag en is er ruimte voor groen en lucht. Het streven is om de snelweg op te laten gaan in het landschap en het niet te accentueren door bijvoorbeeld een groene begeleiding. Daar waar mogelijk zou een obstakelvrije berm (geen geluidsschermen, vangrails en verlichting) gewenst zijn, zodat de snelweg nog opener en groener oogt. Routekenmerken vormen de verbindende factor voor het ontwerp van de snelweg. De op het oog laagdynamische open polderlandschappen hebben hun eigen benadering. De snelwegzone A6 bij Almere vraagt een eigen benadering, waarin bijvoorbeeld bij voorkeur geen geluidsschermen worden geplaatst.

Beleving weggebruiker versus de beleving vanuit de omgeving

De beleving van de weg door de weggebruiker is tijdelijk en gericht op oriëntatie en overzichtelijkheid. Voor de oriëntatie is het vooral rondom knooppunten van belang dat er visuele herkenningspunten aanwezig zijn. Verkeerssituaties moeten leesbaar zijn zodat verkeershandelingen tijdig kunnen worden ondernomen. Het wegbeeld moet interessant genoeg zijn om een verminderde concentratie te voorkomen. Op interessante plaatsen wordt gezocht naar het aanbrengen van een zichtrelatie vanaf de snelweg. In de inpassing van de trajecten zal het karakter vanaf de weg bepaald worden door het karakter van het deeltraject. Dit wordt bereikt door een consequent toegepast wegprofiel en wegmeubilair.

De beleving vanuit de omgeving is voor langere tijd. Het karakter van de omgeving moet voorrang krijgen boven het karakter van de weg om de leefbaarheid te waarborgen. Barrièrewerking van de weg moet zoveel mogelijk voorkomen worden. Het karakter van de verschillende kunstwerken zal afgestemd worden op de functie. De snelweg krijgt een herkenbare en consistente vormgeving die terugkeert in alle kunstwerken die hier onderdeel van uitmaken. Kunstwerken voor locale, kruisende wegen krijgen een karakter dat aansluit op de omgeving.



De (aansluitende) snelwegen van de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere

Legenda



Wegtracé



Spoorwegtracé



Aansluitende snelwegen :

A1

A2

A4

A6

A9

A10

A27

Aansluiting op andere routes

Het onderzoeksgebied van deze inpassing vindt zijn aansluiting met de rest van Nederland door de aansluiting met diverse andere snelwegen. Voor een aantal van deze snelwegen bestaat er een routeontwerp waarin een visie gegeven wordt op de uitwerking van die snelweg. Daarnaast voeren de snelwegen van de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere door een groter gebied dan alleen het onderzoeksgebied. Voor deze routes geldt dat er ook hier aanpassingen aan het traject plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld de verbreding van de A2, of de omlegging van knooppunt Badhoevedorp. Of dat er op dit moment planstudies worden uitgevoerd, zoals bij de A10-Zuid in het kader van de ontwikkeling van de Zuidas. De hoofdprincipes van deze aansluitende snelwegen staan hieronder beschreven. Wanneer we naar deze andere routes kijken, blijkt dat deze allemaal ook hun eigen karakter hebben. De wegen van de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere krijgen elk hun eigen karakter, maar ook een onderlinge verbondenheid.

Routeprincipes aansluitende trajecten

A1

Deze snelweg heeft een groen en landschappelijk karakter, waarbij er veel contact en relatie is tussen de snelweg en het landschap. De steden zijn incidenten tussen grote landschappelijke eenheden. Het profiel van de snelweg is zo groen mogelijk uitgewerkt, wat is terug te zien in natuurlijke, begroeide geluidsschermen

A2

De verbindende snelweg tussen noord en zuid gaat relatief autonoom door zijn omgeving. Er wordt gestreefd naar een versterkt contrast tussen de stedelijke en landschappelijke delen. Door middel van het trekvogelmotief en de kleur is er gezocht naar meer eenheid tussen de kunstwerken, geluidsschermen en het overige wegmeubilair. Herkenningpunten in de omgeving worden verbijzonderd en/of geaccentueerd.

A4

Het thema van deze relatief autonome route is de rol van het water. Dit is terug te vinden in de onderverdeling van gebieden. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de 'mainports' (acceleratie), het infralandschap (autonoom, in zichzelf gekeerd) en de panorama's (consolidatie van de omgeving).

A6

De A6 gaat als een autonome weg door het polderlandschap. De weg wordt als route geaccentueerd met een groene landschappelijke kwaliteit. Door de grote schaal kunnen er grote gebaren gemaakt worden. Er is voldoende ruimte, lucht en water. De steden liggen nu verborgen ten opzichte van de weg, maar moeten welkomte herkenningpunten op de route worden. Kunstwerken kunnen bijdragen aan de identiteit van de steden. Geluidsschermen worden langs deze route niet toegepast.

A9

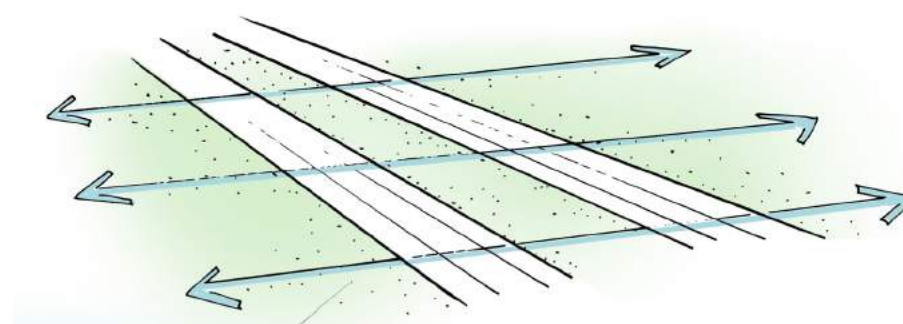
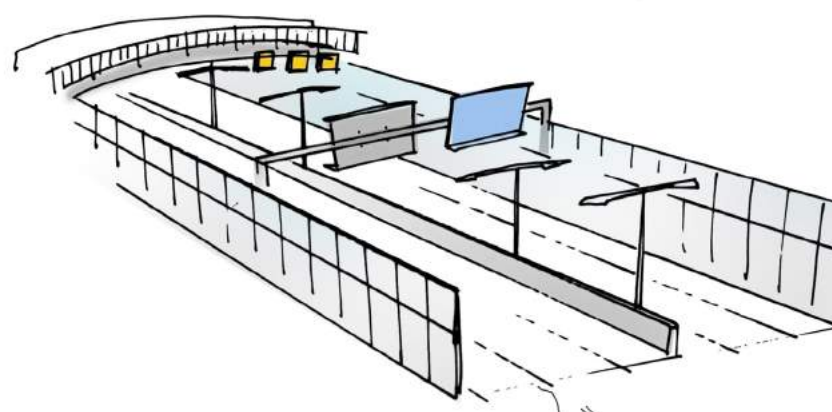
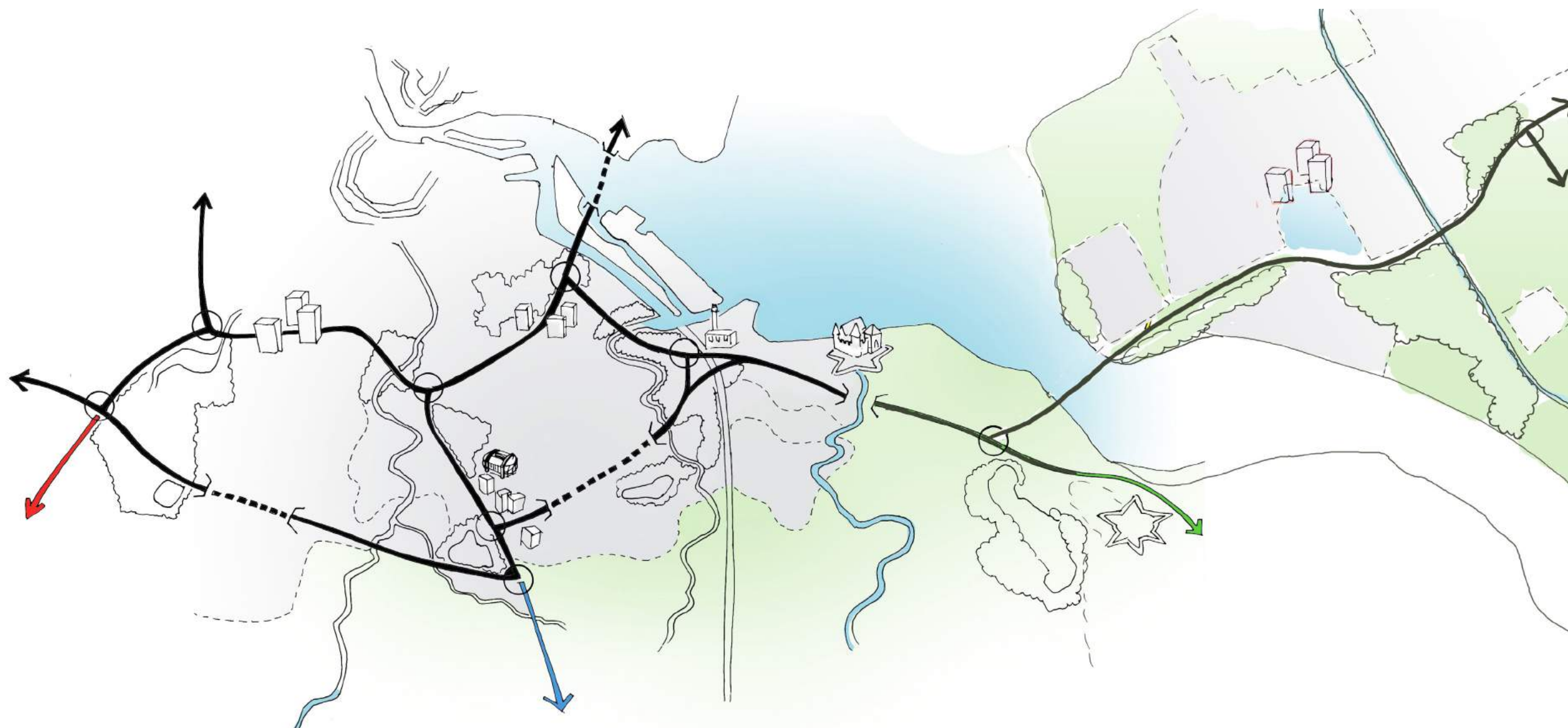
Langs deze route wisselen de verschillende polders en steden elkaar af. Op sommige plaatsen negeert de weg de stad, door de vele geluidsschermen of de ondertunneling. Er zijn echter wel stedelijke accenten waar te nemen. De weg vormt een verbinding tussen verschillende polders, met elk hun eigen signatuur en karakter.

A10

Het gebied langs deze snelweg is hoogdynamisch en zeer compact. De weg is als een onderdeel van de stad verweven in de structuur. Eenheid, duurzaamheid en innovatie kunnen meegenomen in de ontwikkeling van deze hoogstedelijke snelweg.

A27

Voor de A27 die Breda en Almere verbindt, heeft Rijkswaterstaat een 'visie Panoramaroute' geformuleerd. Leidend voor de visie op de A27 is dat panorama's op landschappen en steden maximaal waarneembaar moeten worden. De A27 moet zich gedragen als een gast in het landschap. De vormgeving van de weg en de wegelementen staat ten dienste van deze ervaring en moet dus terughoudend zijn.



Eenheid en stijl worden gekoppeld aan de snelweg

OVERKOEPELENDE VISIE DEELTRAJECTEN

Algemene inpassingsprincipes

Voor het landschapsplan is geen overkoepelende toolkit op te stellen die op alle deeltrajecten van toepassing is. Wel zijn er aspecten die voor elk deeltraject spelen en die deel zullen uitmaken van de afzonderlijke landschapsplannen. Het algemene doel van het landschapsplan is de hinder van het nieuwe wegontwerp voor de omgeving zoveel mogelijk te minimaliseren en waar mogelijk de kwaliteit van de omgeving te verbeteren. De kwaliteitsverbetering heeft betrekking op de mogelijkheden voor het ruimtegebruik, naast de milieukwaliteit in de omgeving van de weg. Ondanks de verschillen tussen de deeltrajecten zijn er een aantal algemene inpassingsprincipes te formuleren voor de gehele SAA corridor.

Zeven algemene inpassingsprincipes

1. Eenheid en stijl worden gekoppeld aan de snelweg

Dit betekent dat er wordt gezocht naar het eigen karakter van de snelweg. Deze wordt eenduidig doorgezet. De verschillende snelwegen kunnen hun eigen stijl krijgen, maar wel een verwantschap met elkaar vertonen. Hierdoor ontstaat er een eenheid en eigen stijl per snelweg. Door dwarsstructuren los te koppelen van de snelweg kan deze eenheid gehandhaafd blijven. Lokale kwaliteiten komen naar voren in de uitwerking van deze dwarsstructuren. Er wordt gezocht naar continuïteit in het (stedelijk) landschap door de dwarsstructuren zo min mogelijk te onderbreken.

2. Geen inpassing van een lijn, maar gebiedsontwikkeling.

Door niet alleen naar de directe omgeving van de snelweg te kijken, kan voorkomen worden dat de snelweg extra gaat opvallen in zijn omgeving omdat er geen onderling verband is.

3. Ga zorgvuldig om met secundaire structuren

Door de afstand tussen de secundaire structuur en de snelweg zo groot mogelijk te maken, wordt voorkomen dat het gebied versnipperd en er kleine gebieden ontstaan naast de snelweg die slecht bruikbaar zijn voor andere doeleinden. Daarnaast is het ook beter om de secundaire structuren zo min mogelijk parallel aan de snelweg te laten lopen. De parallelle structuren benadrukken de snelweg daardoor alleen maar meer.

4. Ensclerung van oriëntatiepunten

Door aandacht te besteden aan bijzondere elementen langs het tracé, wordt voorkomen dat er een eentonig beeld ontstaat vanaf de snelweg. Daarnaast biedt het de mogelijkheid om de weggebruiker kennis te laten nemen van de achterliggende structuren. De weggebruiker kan zich op deze manier beter oriënteren.

5. Zichtbaar invoegen

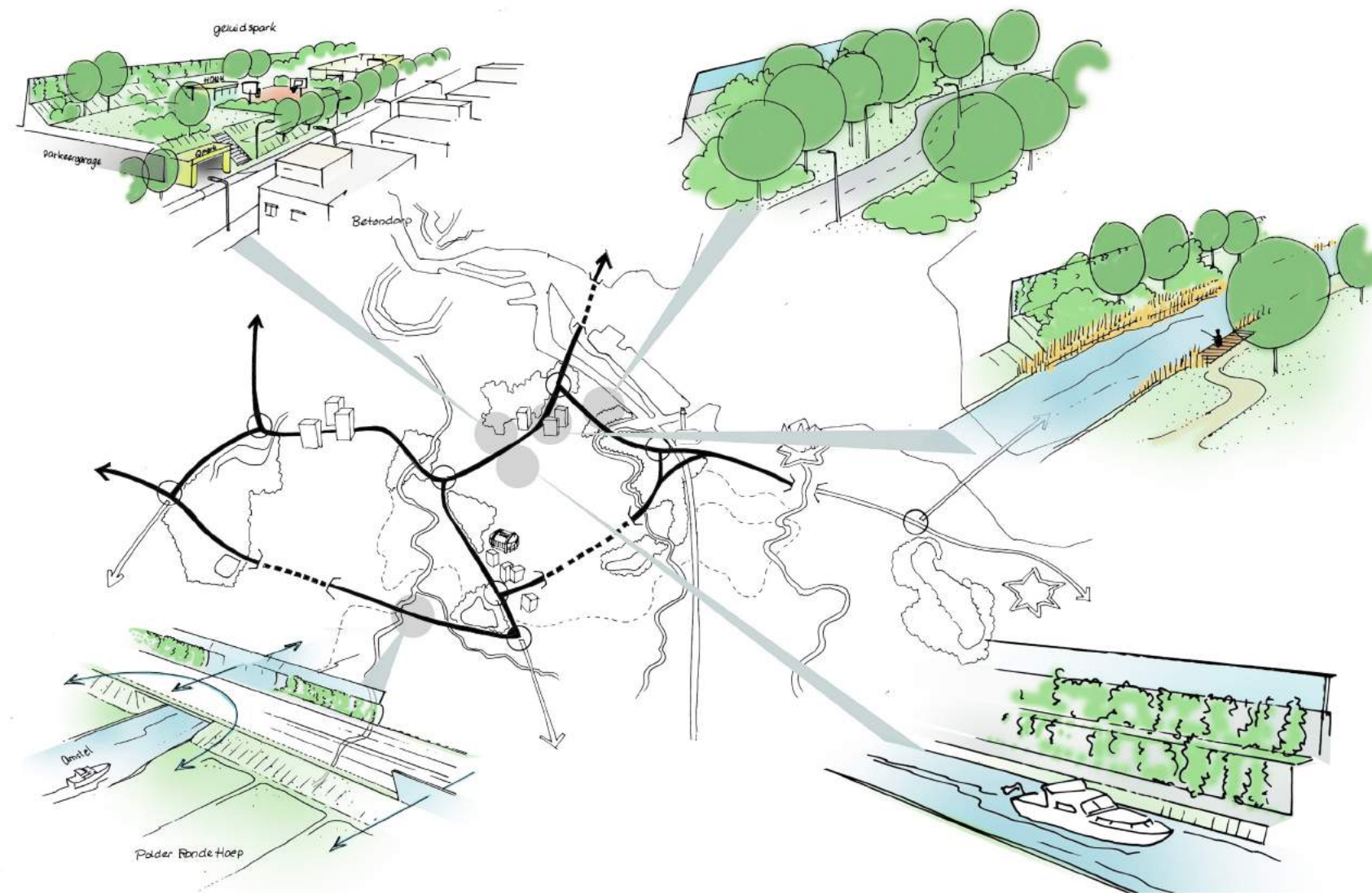
Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het belangrijk om de ruimte rondom de invoegstrook zo overzichtelijk mogelijk te houden. Dit kan door middel van transparantie en openheid.

6. Modulaire geluidsschermen met twee voorkanten

Omdat een geluidsscherm van twee kanten ervaren wordt, is het belangrijk dat het scherm aan beide zijden aantrekkelijk is en een relatie aangaat met zijn omgeving. Door het scherm modulair te maken, is het mogelijk om één type scherm te gebruiken voor verschillende gebieden langs het tracé. In het deeltraject A6 Almere worden geen geluidsschermen toegepast.

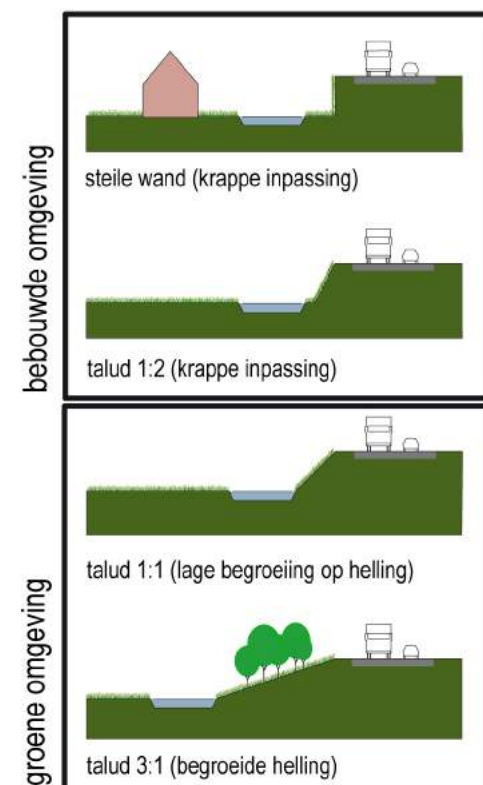
7 Toepassing van alternatieve vormen van geluidwering.

Naast de 'standaard' geluidsschermen is het ook mogelijk om te zoeken naar alternatieve vormen van geluidswering. Bijvoorbeeld in de vorm van groene geluidswallen, een akoestisch landschap of een gebouw geïntegreerd in de geluidswal. Dit is bijvoorbeeld een inpassingsmogelijkheid voor de snelwegzone A6 bij Almere.

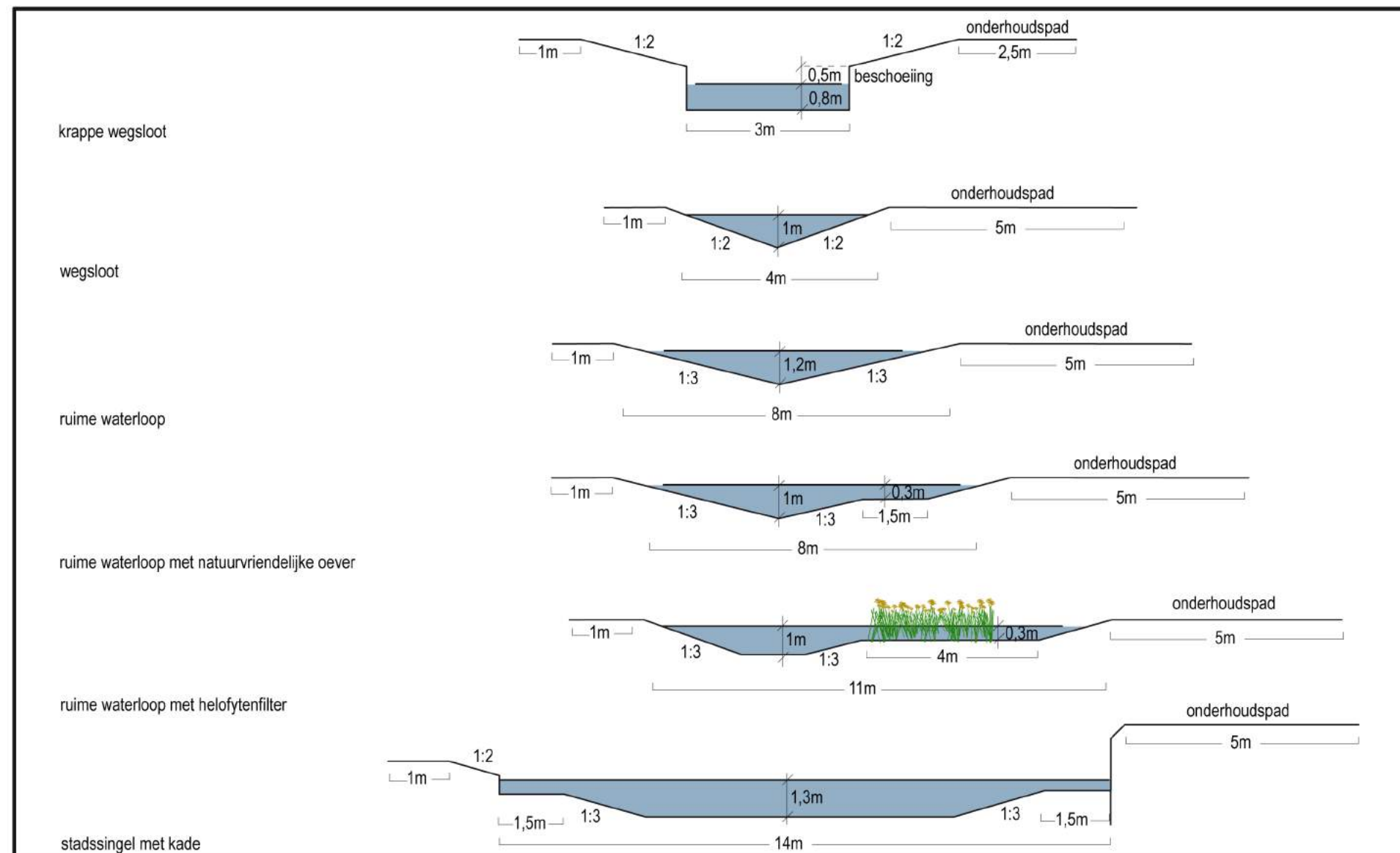


Geen inpassing van een lijn, maar

principes talud/berm

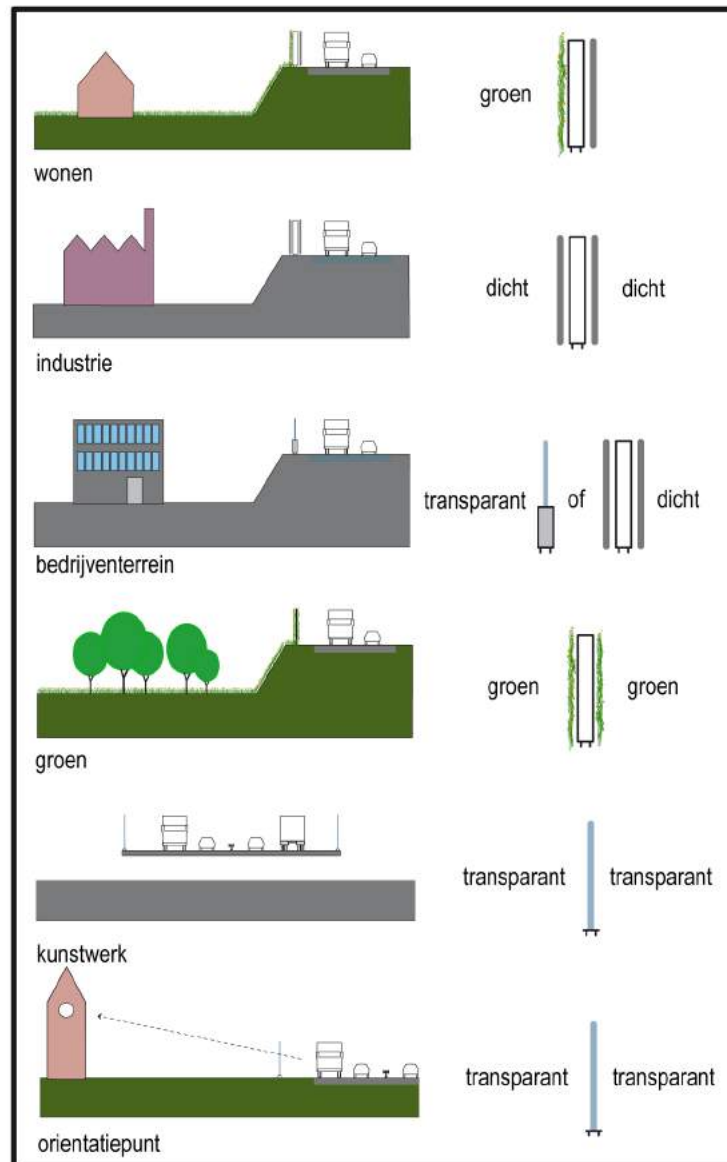


principes slootprofielen



OVERKOEPELENDE VISIE DEELTRAJECTEN

principes geluidschermen



Uitwerking basisprincipes

Hierna volgt een uitwerking van de basisprincipes ten aanzien van taluds/bermen, watercompensatie, geluidsschermen en kunstwerken

Principes voor talud/berm

De verbreding van de weg vraagt om meer ruimte. Deze wordt op verschillende plekken gevonden. Deels aan weerszijden van de huidige wegen, deels in de bermen ertussen. De consequenties hiervan worden in kaart gebracht en er wordt gezocht naar een optimale landschappelijke inpassing. Normaal gesproken wordt er uitgegaan van het standaard wegprofiel, met een talud van 1:3. Natuurlijke taluds kunnen door een zorgvuldige aankleding en begroeiing in verschillende landschappen worden ingepast, maar vragen wel een groot ruimtebeslag door de flauwe hellingshoeken. Waar deze taluds niet inpasbaar zijn, zal gezocht moeten worden naar een steiler talud of als alternatief een keerwandconstructie. Dit is voornamelijk het geval wanneer de bestaande bebouwing relatief dicht naast het huidige snelwegprofiel is geplaatst. Maar kan ook plaatsvinden wanneer er extra ruimte gezocht moet worden voor watercompensatie. Wanneer er sprake is van te weinig ruimte in een bepaald deelgebied, zal er extra aandacht gegeven moeten worden aan de landschappelijke inpassing.

Aankleding bermen

In stedelijk gebied is het belangrijk dat de inpassing van de snelweg met bijbehorende bermen zo zorgvuldig mogelijk gebeurt. In gebieden met industrie of bedrijvigheid hoeft de aankleding van de bermen niet groen uitgevoerd te worden. Het is zelfs mogelijk dat bedrijfspanden dicht tegen de snelweg aangebouwd worden. Wanneer er sprake is van woningen of groene structuren direct naast de snelweg is een groene aankleding gewenst. Ook verticale keerwanden kunnen een groen karakter krijgen door ze te laten begroeien. Afhankelijk van de hellingshoek van het talud kan hoge of lage begroeiing toegepast worden

Principes watercompensatie.

Het verharde oppervlakte neemt met het nieuwe wegontwerp toe. Er komt minder ruimte beschikbaar voor de berging en afvoer van regenwater. Om te voorkomen dat hierdoor problemen ontstaan worden er maatregelen ten behoeve van watercompensatie getroffen. Deze maatregelen worden daar waar mogelijk ingezet om de landschappelijke kwaliteit van de omgeving te verhogen. Er zijn een aantal 'standaard' slootprofielen die toegepast kunnen worden. Elk van deze profielen heeft zijn eigen ruimtebeslag. Afhankelijk van de beschikbare ruimte en het te compenseren oppervlak kan gekozen worden voor één van deze profielen. Wanneer er in de zone naast de snelweg echt geen ruimte is voor watercompensatie moet er elders (in het peilvak) ruimte gevonden worden.

Principes voor geluidswerende voorzieningen

Geluid wordt bij voorkeur aan de bron aangepakt. Eerst wordt beoordeeld of stiller asfalt doelmatig kan worden toegepast. Als dit niet, of onvoldoende, voldoet wordt gekeken naar aanvullende maatregelen, zoals schermen of wallen. De meest voorkomende maatregel is het geluidsscherm. Het belangrijkste hierbij is dat een geluidsscherm vanuit twee zijden beleefd wordt. Dat betekent dat het scherm twee voorkanten moet krijgen. De beleving van de weggebruiker en de ervaring vanuit de omgeving krijgen elk hun eigen karakter en inpassing. Hier bestaan verschillende uitvoeringen van, te karakteriseren als groen, transparant en gesloten. Door uit te gaan van het onderscheid gemaakt tussen wonen, werken en het landschappelijke gebied wordt hierin een keuze gemaakt. Voor de snelwegzone A6 bij Almere geldt dat de landschappelijke inpassing van geluidwerende voorzieningen in de vorm van geluidwallen wordt nagestreefd.

Beleving vanuit de omgeving

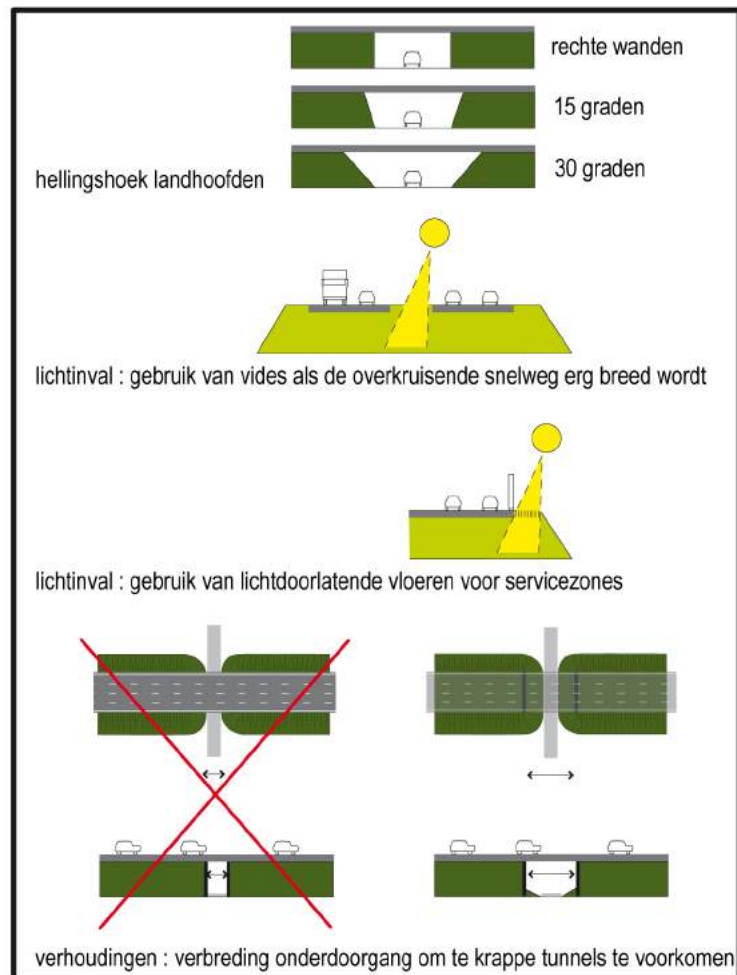
Voor de woonomgeving geldt dat het een zo aangenaam mogelijke omgeving moet zijn. Een groene aankleding draagt bij aan omgevingskwaliteit. Hierdoor worden de schermen langs de snelweg groen uitgevoerd in een woonomgeving of daar waar de secundaire infrastructuur evenwijdig aan de snelweg loopt. Wanneer er bedrijven langs de snelweg gelegen zijn, is de kwaliteit van de omgeving van een minder groot belang. Uit praktisch oogpunt worden gesloten schermen toegepast. Daar waar een bedrijf gebruik wil maken van zijn bedrijfspand als etalage/reclamezuil, kan een deel van het geluidsscherm transparant uitgevoerd worden. Vanuit een landschappelijke omgeving moet de snelweg zo min mogelijk opvallen. Dit betekent dat de omgevingszijde van geluidsschermen in een groengebied een groene aankleding hebben.

Beleving vanuit de weg

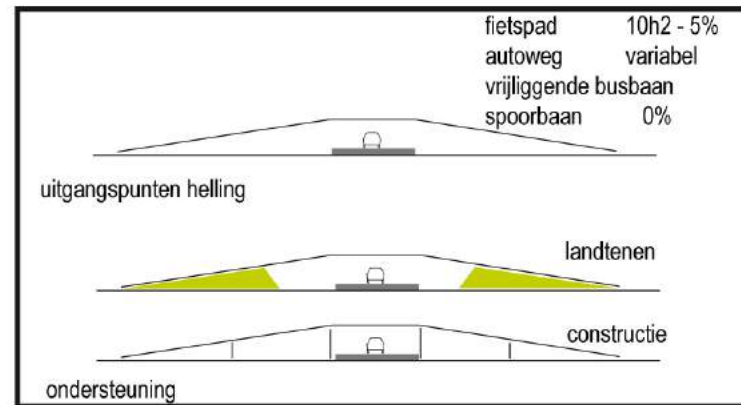
De beleving van de weg door de weggebruiker is gericht op oriëntatie en overzichtelijkheid. Voor de overzichtelijkheid is transparantie belangrijk. De schermen rondom belangrijke verkeersknooppunten worden transparant uitgevoerd. Oriëntatie wordt bereikt door drie middelen. Ten eerste worden kruisingen met de lokale infrastructuur uitgevoerd met transparante schermen. Hierbij is te denken aan overgangen van de grotere waterlopen. Daarnaast kunnen de schermen ter plaatse van markante punten in de omgeving transparant uitgevoerd worden. Het derde middel is om onderscheid te maken tussen stedelijk gebied en landschap. Wanneer de snelweg door de stad voert, is er sprake van 'harde' gesloten schermen. De schermen in de landschappelijke zone zijn groen uitgevoerd.

De overgang tussen twee types schermen kan op een directe manier gebeuren of geleidelijk. Afhankelijk van het type overgang kan voor één van deze varianten gekozen worden. De overgang tussen schermen van verschillende hoogte kan trapsgewijs of geleidelijk gebeuren. Wanneer er gekozen wordt voor een modulair geluidsscherm heeft het trapsgewijs laten verlopen de voorkeur. Zo hoeven er geen passtukken ontwikkeld te worden.

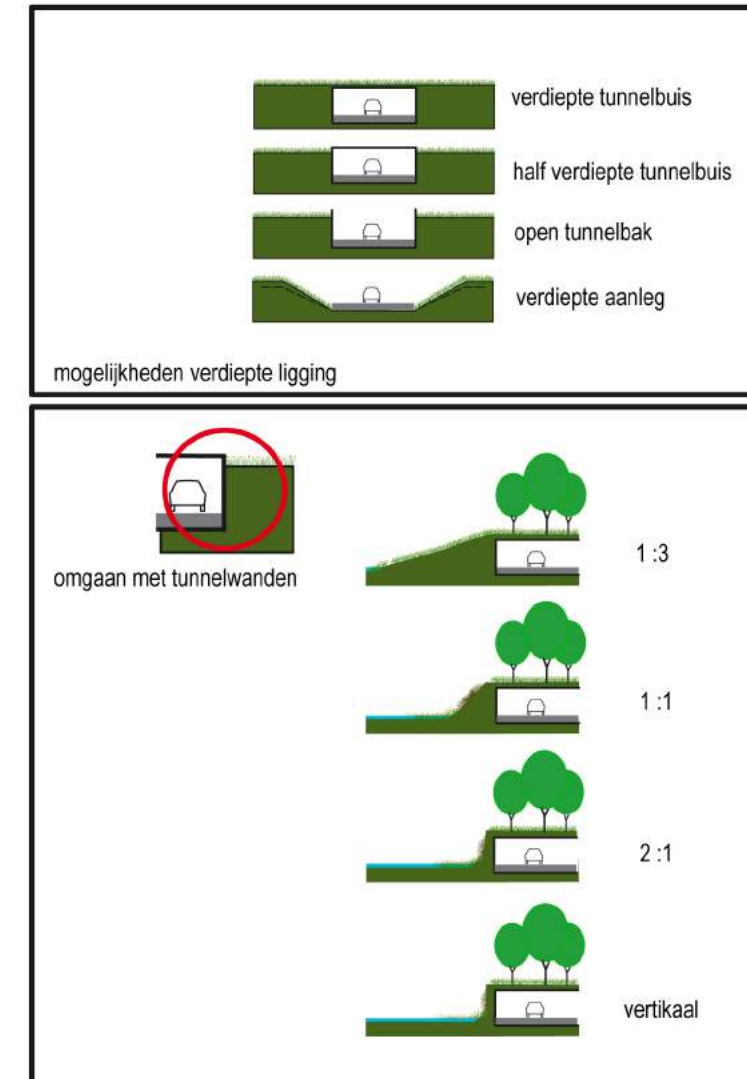
principes onderdoorgangen



principes bruggen



principes tunnel



OVERKOEPELENDE VISIE DEELTRAJECTEN

Inpassing kunstwerken

Met de verbreding van de weg zullen kruisende structuren moeten worden aangepast. In het landschapsplan wordt onderzocht wat hiervan de ruimtelijke consequenties voor de omgeving zijn. Tegelijkertijd wordt onderzocht wat de consequenties van de verlenging voor de kruisende verbinding, en met name de kunstwerken zelf zijn. Grofweg zijn er drie types kunstwerken te onderscheiden, te weten: de onderdoorgangen, de tunnels en de bruggen. De overige types zijn veelal zo specifiek dat hier geen 'algemene' principes voor te formuleren zijn. Dit gaat over de verschillende knooppunten en bijvoorbeeld het aquaduct bij de A1.

Onderdoorgangen

Met de verbreding van de weg worden de onderdoorgangen veelal langer en daardoor minder aantrekkelijk. De verbreding heeft vooral voor onderdoorgangen, waar langzaam verkeer doorheen gaat, of ecoducten een negatieve invloed. Voor de sociale veiligheid van een onderdoorgang is het vooral belangrijk om voldoende breedte te houden en geen hoeken te creëren waar iemand zich achter kan verschuilen. Daarnaast dragen voldoende licht en ruimte bij aan een beter gevoel van sociale veiligheid. Daar waar mogelijk kan het toepassen van verticale wanden zorgen voor extra breedte op maaiveldniveau. Indien dit niet mogelijk is kan een hoek van 15° ook meer gevoel van ruimte creëren ten opzichte van een hoek van 30°. Als de ruimte het toelaat is het wenselijk om een vide in de middenberm(en) aan te brengen. Wanneer er een inspectiepad naast de rijstroken nodig is, kan deze uitgevoerd worden in roosters. Dit zorgt ervoor dat er meer daglichttoetreding in de onderdoorgang is.

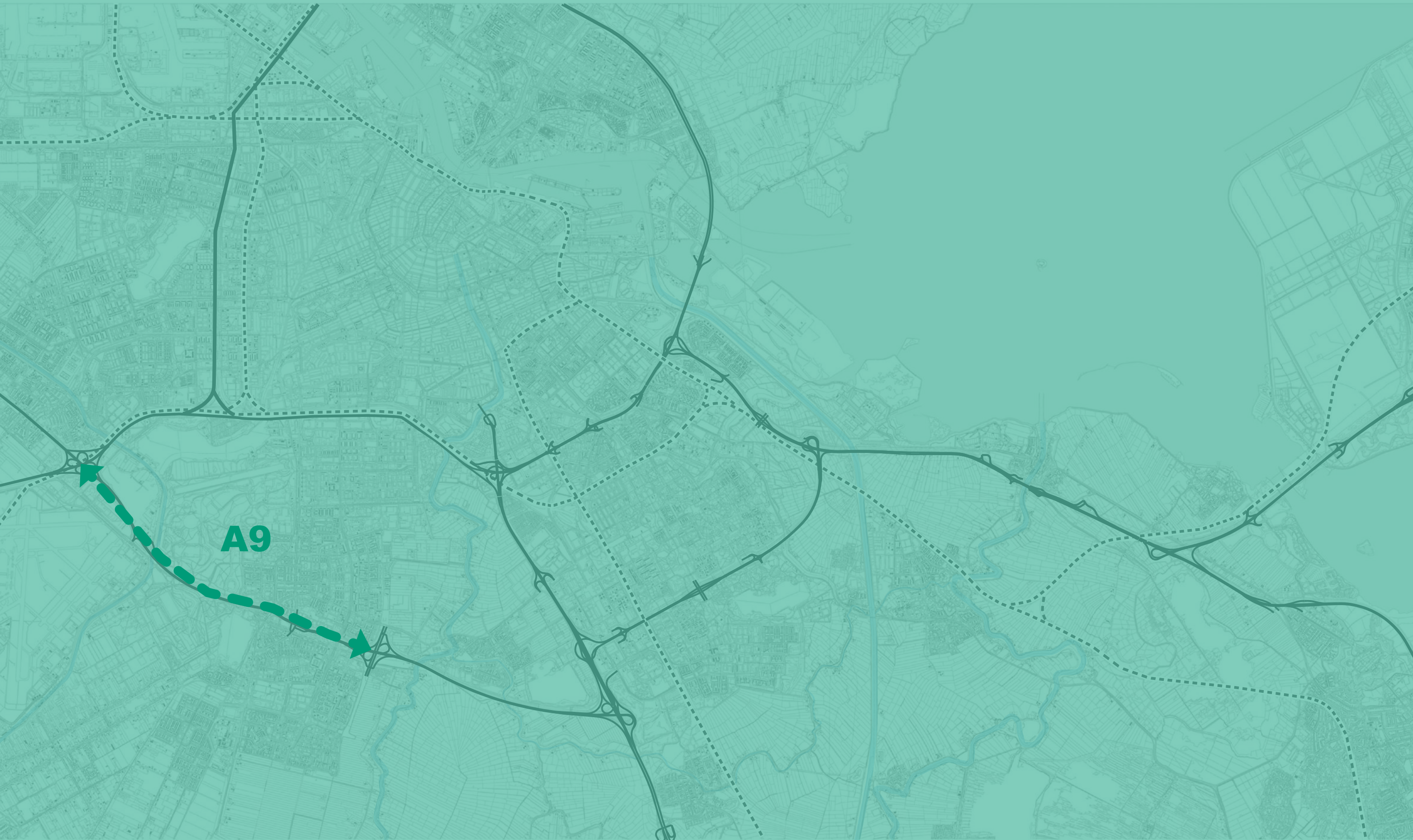
Bruggen

Voor bruggen over de snelweg geldt dat er een onderscheid te maken is tussen een autobrug, een spoorbrug, een busbaan of een fiets/voetgangersbrug. Elk heeft zijn eigen voorschriften wanneer het gaat om hellingshoeken en breedtes. Afhankelijk van de hellingshoek, wordt het ruimtebeslag van de brug bepaald. Wanneer de brug meerdere structuren kruist, kan het wenselijk zijn om de brug op een constructie te zetten. Dit om voldoende ruimte voor deze dwarsstructuren over te houden. Als de ruimte het toelaat kan de brug ook aanlanden op een landhoofd met talud. Deze keuze wordt echter ingegeven door de specifieke kenmerken van de omgeving.

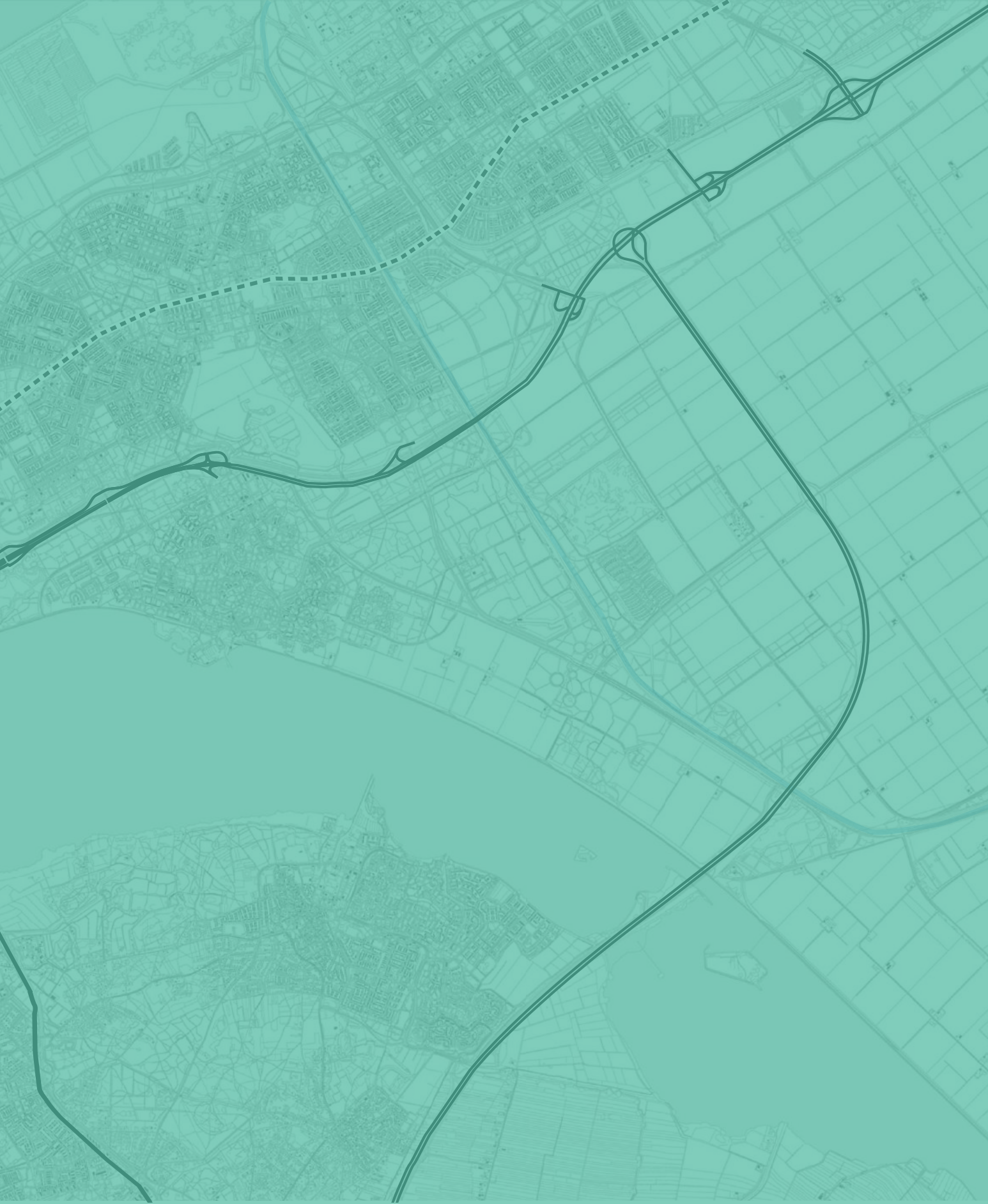
Tunnels

In het plangebied worden twee tunnels aangelegd, te weten bij de A9 ter hoogte van Amstelveen en bij de A9 ter hoogte van Gaasperdam. De tunnel bij Amstelveen zal volledig verdiept aangelegd worden. Dus enkel bij de tunnelmonden zal deze tunnel zichtbaar worden voor de omgeving. De vormgeving van de tunnelmond is afhankelijk van de beschikbare ruimte in de omgeving. De tunnel kan voortgezet worden als een open tunnelbak met verticale wanden. Wanneer er voldoende ruimte is, kan er gewerkt worden met een natuurlijk (groen) talud. De tunnel bij Gaasperdam is halfverdiept. Dit betekent dat de tunnel vanuit de omgeving ervaren wordt door de afwerking van de tunnelwand, die boven het maaiveld uitsteekt. Hier kan op eenzelfde manier mee omgegaan worden als met de principes voor berm/talud. Afhankelijk van de beschikbare ruimte wordt er voor een variant gekozen.

Daarnaast voert de gemeente Almere momenteel een studie uit naar de mogelijkheden om de A6 ter hoogte van de Weerwaterzone te overbouwen in verband met de toekomstige schaalsprong. Hiervoor zijn verschillende varianten bedacht; variërend van een complete tunnelvariant op maaiveld tot overkluizingen of losse viaducten. In het landschapsplan worden twee varianten beschouwd; een variant op hoogte van de bestaande wegligging (verhoogde ligging) en een variant op maaiveld die latere overbouw mogelijk maakt.

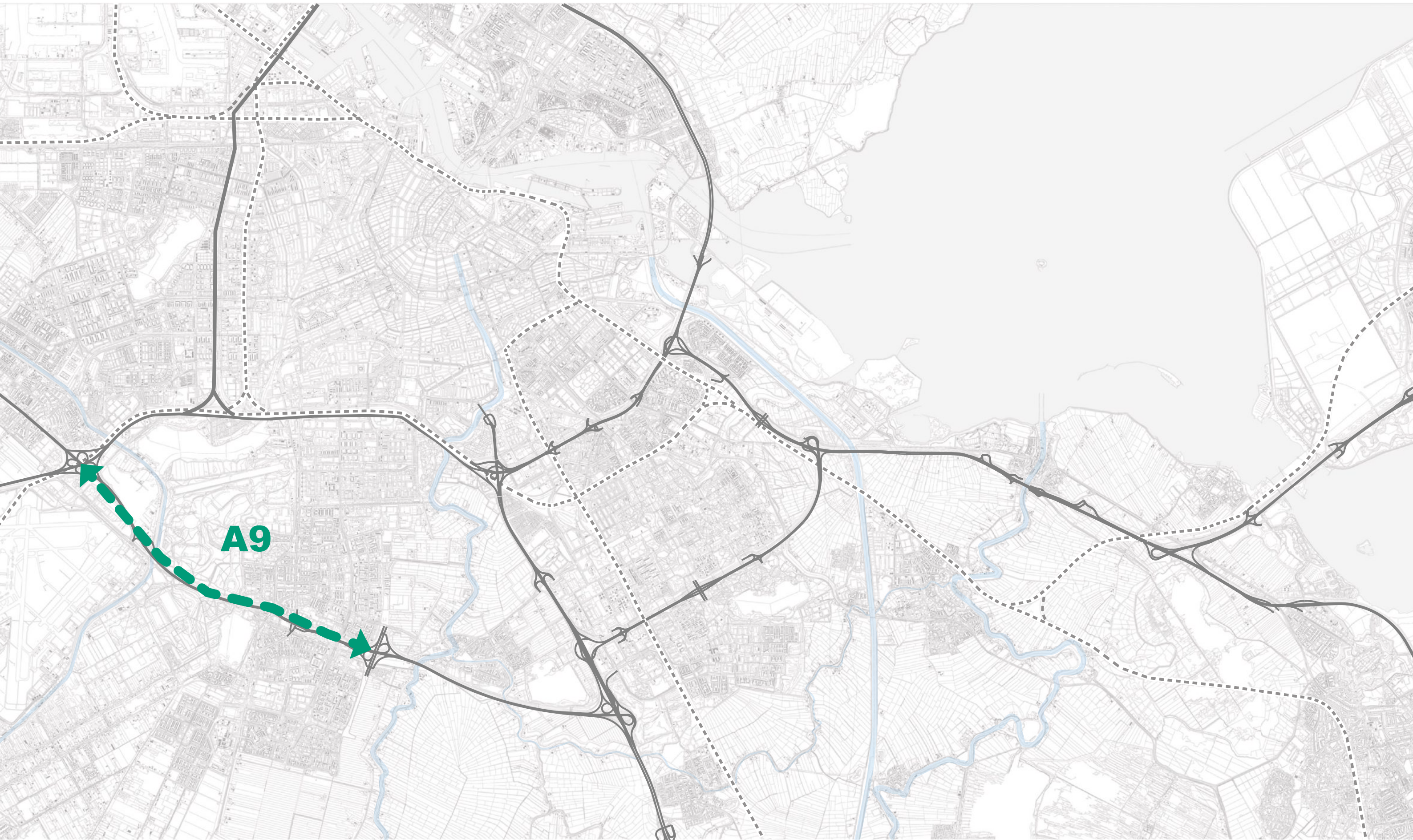


A9



B

DEEL



A9