

The background is a dark grey field. Large, light grey letters 'A' and 'S' are partially visible. A white line starts from the bottom left, curves upwards, and ends at a white plug icon. The plug icon is a stylized representation of a power plug with two prongs. The line is thin and white, contrasting sharply with the dark background.

Westrandweg

Landschapsplan

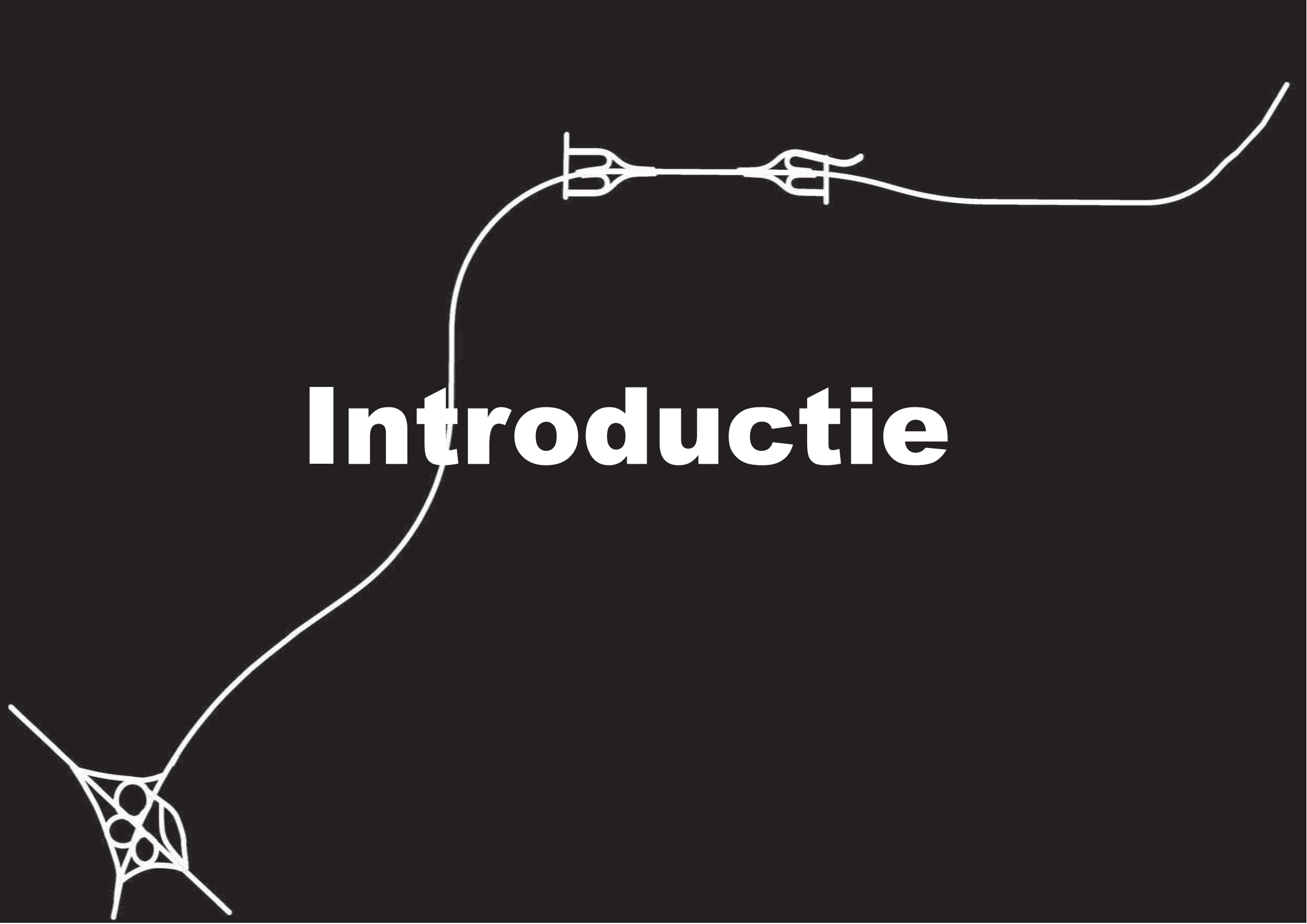


ARCADIS

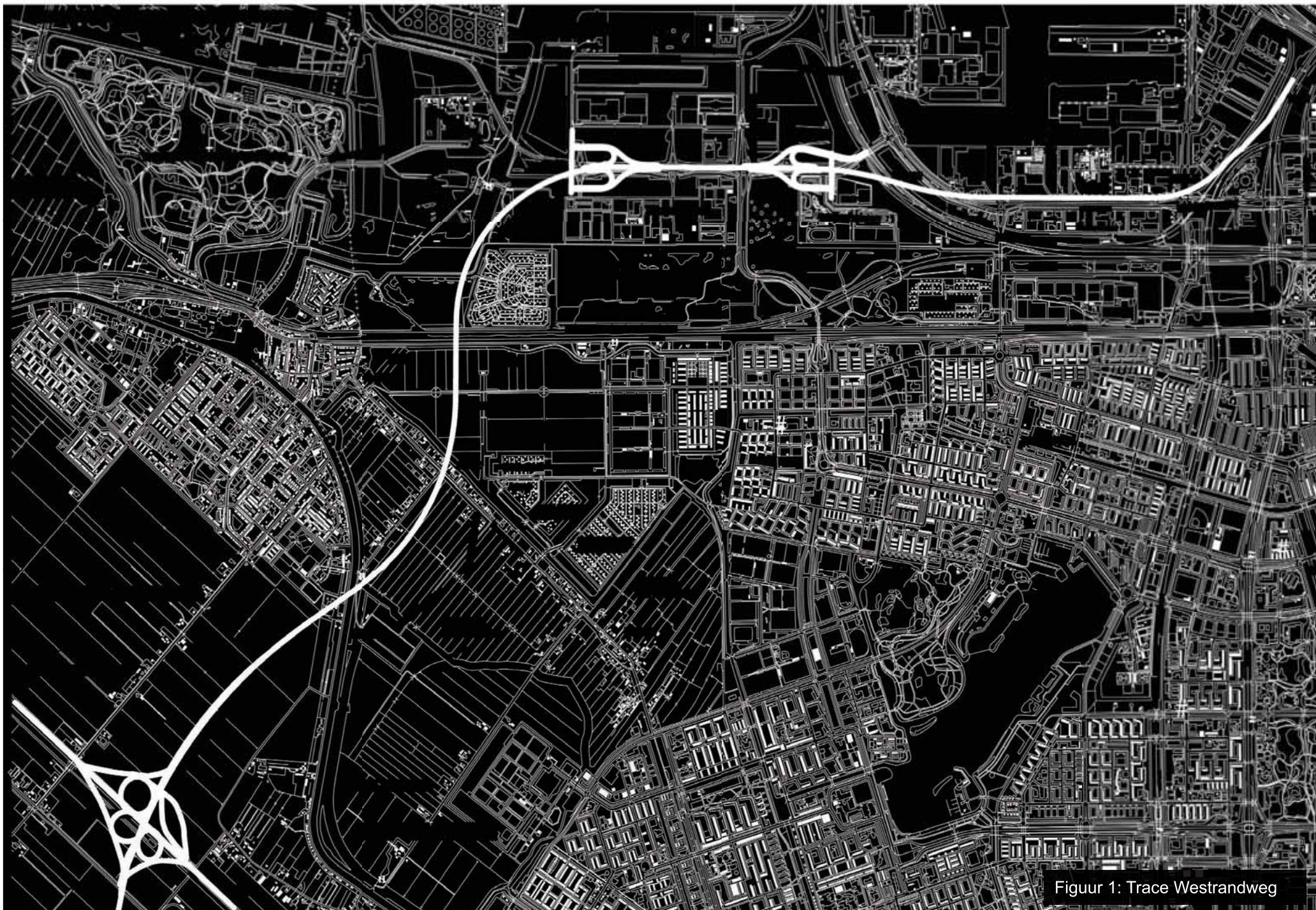
Infrastructuur, gebouwen, milieu, communications

Inhoudsopgave

1. Introductie	7	4. Inpassing lokale situatie	33
1.1 Doelstelling		4.1 Haarlemmermeer	
1.2 Kader		4.2 Osdorper bovenpolder	
2. Inpassingsvisie	11	4.3 Kruising Osdorperweg	
2.1 Westrandweg als autonome structuur		4.4 Osdorper binnenpolder	
2.2 Behoud verschillen in landschap		4.5 Kruising Haarlemmerweg- Haarlemmertrekvaart	
2.3 Versterken lange lijnen		4.6 Brettenzone	
2.4 Compensatie concentreren langs de lijn		4.7 Sloterdijk III	
3. Ontwerpuitgangspunten	25	4.8 Kruising Hemspoorlijn	
3.1 Horizontale tracering		4.9 Basisweg	
3.2 Bermen		Literatuurlijst	49
3.3 Bermsloten		Bijlage overzichtskaart landschapsplan	
3.4 Kunstwerken		Colofon	
3.5 Geluidwerende voorzieningen			
3.6 Verlichting en wegmeubilering			
3.7 Compenserende maatregelen			



Introductie



Figuur 1: Trace Westrandweg

1. Introductie

1.1 Doelstelling

De Westrandweg vormt een nieuwe wegverbinding tussen de A10-west en het knooppunt Raasdorp bij de A9. Het maakt onderdeel uit van de nieuwe Rijksweg 5 waarvan het gedeelte tussen knooppunt Raasdorp en de A4 reeds in gebruik genomen is.

In het kader van de tracéwetprocedure voor de Westrandweg wordt een ontwerptracébesluit (OTB) vastgesteld. Integraal onderdeel hiervan is een landschapsplan om de visie op de landschappelijke inpassing van de weg en het bijbehorende ruimtebeslag op hoofdlijnen te kunnen bepalen. Het landschapsplan vormt daarnaast tevens de basis voor de verdere concrete uitwerking. Het landschapsplan bouwt voort op de Landschapsvisie die in het kader van de in augustus 2005 uitgebrachte Trajectnota/MER voor de Westrandweg is opgesteld.

De landschappelijke inpassing van de Westrandweg zelf heeft tot doel om de nieuwe infrastructuurbundel op zorgvuldige wijze in te passen in zijn ruimtelijke context. Hierbij worden belangrijke landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische relaties behouden en versterkt en wordt bijzondere aandacht besteed aan de beleving vanuit de omgeving en van de weggebruiker.

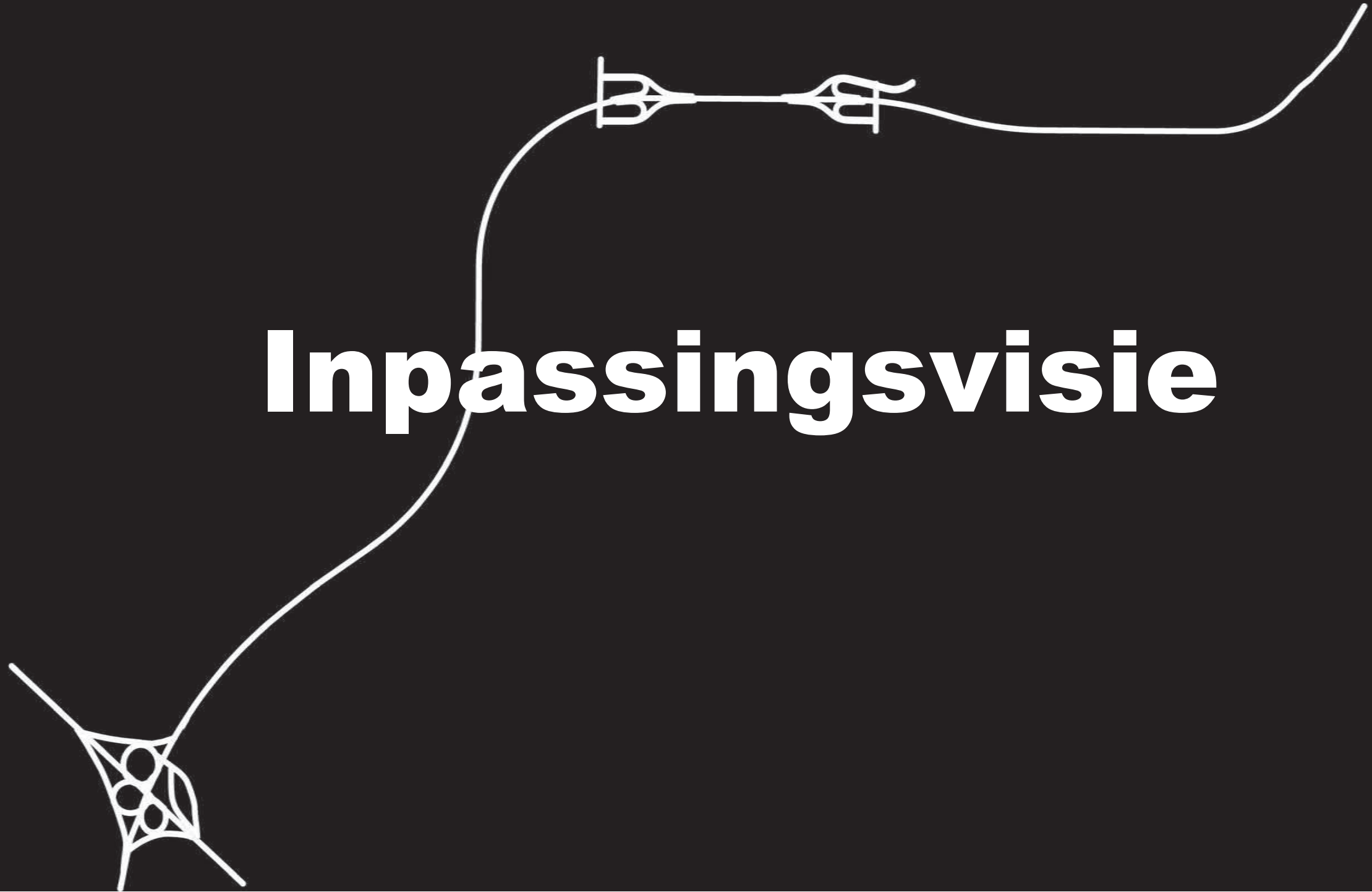
1.2 Kader

Het voorliggende landschapsplan vormt de neerslag en integratie van diverse (deel)studies die in het verleden zijn gedaan naar de landschappelijke en architectonische inpassing van de Rijksweg 5 Westrandweg. Ook actuele studies zoals de natuurtoets Westrandweg (2006) en het compensatie en mitigatieplan (2006) zijn geïntegreerd.

Het landschapsplan is tevens opgesteld binnen de kaders van het vigerende ruimtelijk beleid van de provincie, de gemeentes Amsterdam en Haarlemmermeer voor zover deze overeenkomen met de tracering en het ontwerp van de Westrandweg zoals in de Mer wordt gehanteerd. Daarnaast is het landschapsplan vormgegeven op basis van de ontwerptechnische en beheerstechnische uitgangspunten van Rijkswaterstaat waaronder eisen voor de civieltechnische functie van wegonderdelen, ROA-richtlijnen et cetera.

Tenslotte is met de inpassing zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan de wensen van betrokken overheden. Hiervoor is het plan met de betrokken partijen besproken en zijn hun opmerkingen in het landschapsplan verwerkt voor zover deze een directe relatie hebben met de inpassing van de Westrandweg en qua detailniveau passend zijn binnen de OTB-fase.

Inpassingsvisie



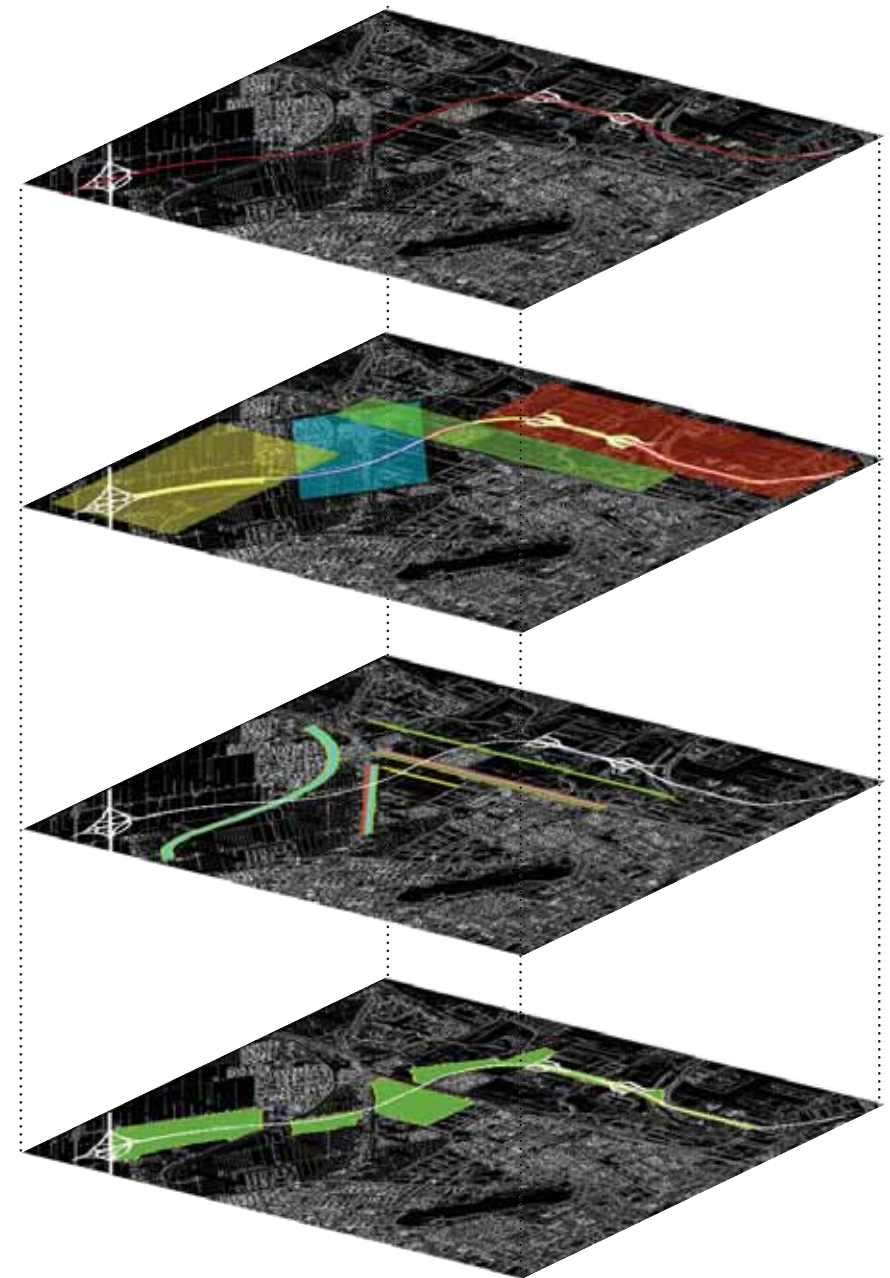
2. Inpassingsvisie

De inpassing van de Westrandweg staat niet op zich zelf, maar sluit aan op de manier waarop Rijksweg 5 als totaal is ontworpen en de wijze waarop het onderliggende landschap is opgebouwd. Daarnaast is het doel om (verdere) versnippering van het gebied te voorkomen en de samenhang in de Westrand te vergroten en vorm te geven aan eerder vastgestelde beleidsdoelen zoals de realisatie van de Groene As, het recreatieve netwerk in de Westrand en de inpassing van stedelijke uitbreiding.

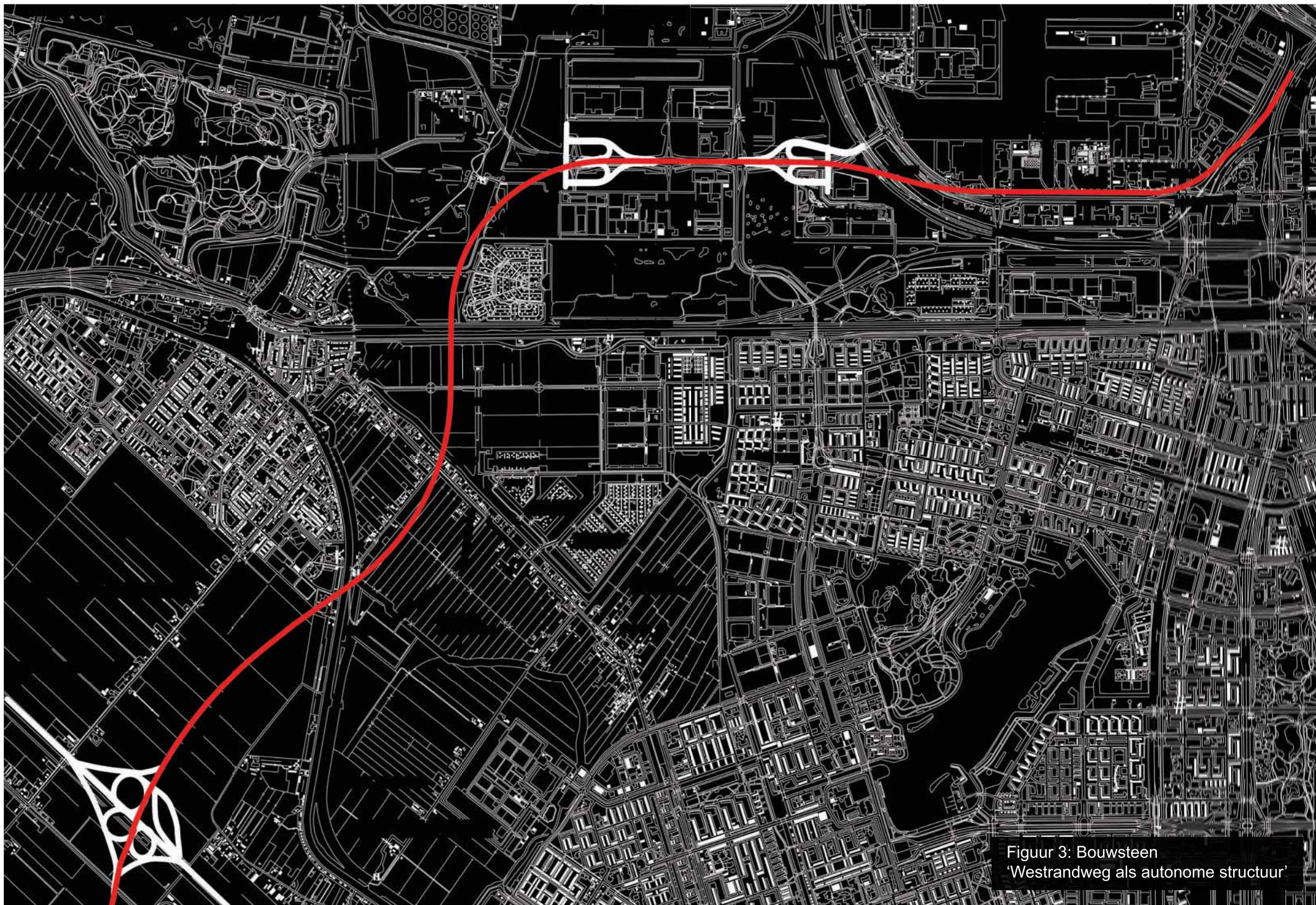
Om dit te bereiken is voor de inrichting van de weg en de directe omgeving een strategie opgesteld, die is opgebouwd uit een aantal onafhankelijke bouwstenen. Samen vormen deze vier elementen de basis voor de uiteindelijke inpassing in het landschap binnen de bestaande beleidskaders en rekening houdend met de wensen van belanghebbenden. De eerste twee bouwstenen zijn vooral gericht op de beleving van de weggebruiker op de Westrandweg zelf. De laatste twee zijn gericht op het functioneren van de omgeving en de beleving die de Westrandweg oproept vanuit het landschap bezien.

De volgende bouwstenen zijn onderscheiden:

- Westrandweg als autonome structuur benadrukken;
- behoud verschillen in landschappen;
- versterken kruisende lange lijnen;
- compensatie concentreren langs de lijn.



Figuur 2: De bouwstenen



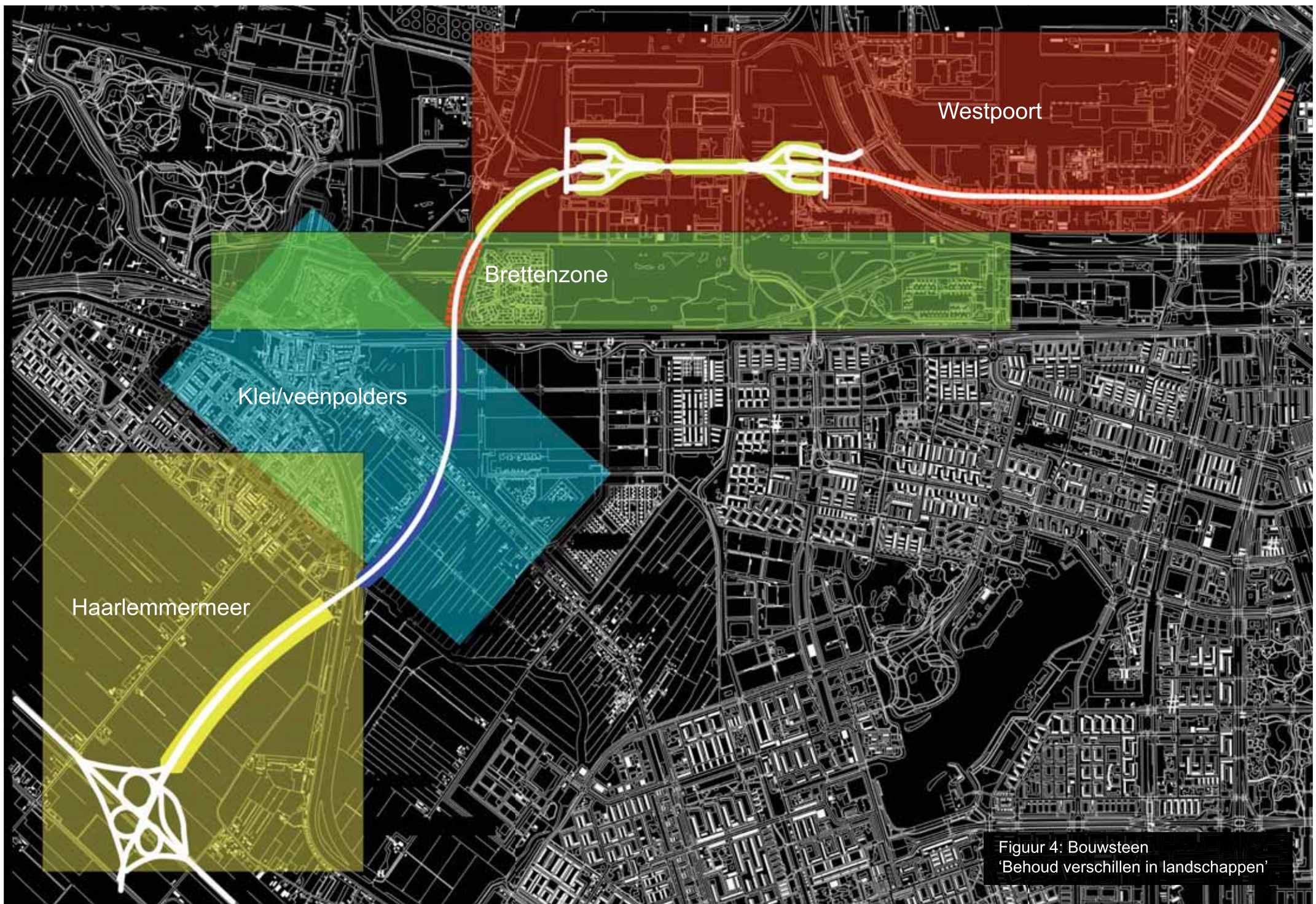
Figuur 3: Bouwsteen
'Westrandweg als autonome structuur'

2.1 Bouwsteen: Westrandweg als autonome structuur

De Westrandweg vormt een onlosmakelijk onderdeel van de nieuwe Rijksweg 5 en wordt dan ook als één continue lijn vormgegeven in aansluiting op het al gerealiseerde gedeelte tussen de A9 en de A4. Het vormt hiermee een autonome lijn, die zich niet primair voegt naar de onderliggende landschappelijke structuur, maar zich als een zelfstandig en zelfbewust element manifesteert.

Het zelfbewuste en autonome karakter komt tot uiting in een herkenbare lijn in de vormgeving van de kunstwerken, geluidsschermen en technische voorzieningen waarbij de vormgeving van Rijksweg 5 wordt doorgezet. Daarnaast wordt een zo groot mogelijke eenduidigheid nagestreefd en wordt alleen gereageerd op verschillen in landschap die op het schaalniveau van de stad en de regio bepalend zijn. Hierbij moet gedacht worden aan het onderliggende cultuurhistorisch landschapspatroon en een aantal kruisende landschappelijke structuren zoals de Ringvaart, de Brettenzone of de Haarlemmertrekvaart.

Tenslotte wordt het autonome beeld versterkt door de volledige Westrandweg verhoogd aan te leggen en alle kruisende verbindingen op maaiveld door te laten lopen. Westrandweg en ondergrond lijken hierbij onafhankelijk van elkaar te zijn. Om dit te benadrukken wordt de hoogteligging zoveel mogelijk continu gehouden waarbij het onderliggende landschap qua hoogteligging kan variëren. Noodzakelijke wisselingen in hoogteverschillen van de weg worden eenduidig uitgevoerd.



Figuur 4: Bouwsteen
'Behoud verschillen in landschappen'

2.2 Bouwsteen: Behoud verschillen in landschappelijke eenheden

Het landschap rondom de Westrandweg bestaat uit drie oorspronkelijke landschappen die sterk van elkaar verschillen in cultuurhistorische ontstaansgeschiedenis en beeld. Door de toenemende verstedelijking staat de individuele identiteit en daarmee de onderlinge verschillen onder druk, maar ontstaan ook nieuwe gebieden en zones. Met de komst van de Westrandweg dient het gebied niet verder gefragmenteerd te worden tot een 'miniatuur landschap' dat gevoelig wordt voor verrommeling en marginalisering. De profielopbouw van de Westrandweg reageert daarom op de belangrijkste oorspronkelijke karakteristieken van de drie deelgebieden door verschillen in hellingshoek, inrichting van taluds en omgeving.

Haarlemmermeer

Om de karakteristieken van de Haarlemmermeer te behouden wordt de Westrandweg zo eenduidig mogelijk aangelegd en niet voorzien van opgaande beplanting of andere verticale elementen. De Ringvaart vormt een ruimtelijk zeer herkenbare en markante grens en vormt dan ook het omslagpunt voor de inpassing. In de oorspronkelijke plannen van de Groene AS zal de oostzijde van de Westrandweg tot aan de Raasdorperweg worden getransformeerd tot moerasgebied. Met een als moeraszone ingerichte natuurvriendelijke oever van de bermsloot kan de Westrandweg hieraan een bijdrage leveren.

Polders

De fijnmazige en fragiele structuur van de polders ten westen van Amsterdam contrasteert met de robuustheid en grootschaligheid van de Haarlemmermeerpolder. Ook hier zijn diverse (stedelijke) ontwikkelingen, die het beeld van deze polders in de toekomst zullen doen veranderen. Met de aanleg van de Westrandweg en de inrichting van de omgeving wordt zoveel mogelijk nagestreefd om hier het oorspronkelijke beeld van de polders als uitgangspunt te nemen. Hiermee wordt ook gewerkt aan de totstandkoming van de Groene As die eveneens voorziet in een natuurlijke ontwikkeling van delen van de polders aansluitend op de Westrandweg.

De Westrandweg ligt in dit gebied volledig verhoogd op een strak grastalud met steile hellingen van 1:2. Hiermee wordt het ruimtebeslag beperkt en wordt het contrast met de organische en flauwe taluds van de historische dijkes en linten vergroot. De hoogteligging is circa 5 meter boven maaiveld. Dit heeft tot gevolg dat de weg zichtbaar een barrière zal gaan vormen in het open landschap van de Osdorper binnen- en Bovenpolder. Beplanten van de weg zal echter de visuele impact alleen maar vergroten. Door grastaluds te gebruiken wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht op het omliggende landschap en wordt het verticale aspect zoveel mogelijk verzacht.

Bij de inrichting van de directe omgeving (compensatiegebieden en overhoeken) worden de kenmerken van de Veenpolders als uitgangspunt gehanteerd voor de vormgeving. Bestaande sloot- en kavelpatronen worden zoveel mogelijk doorgezet tot aan de bermsloten of de teen van het talud van de Westrandweg. De tussengelegen akkers blijven intact als grasland.

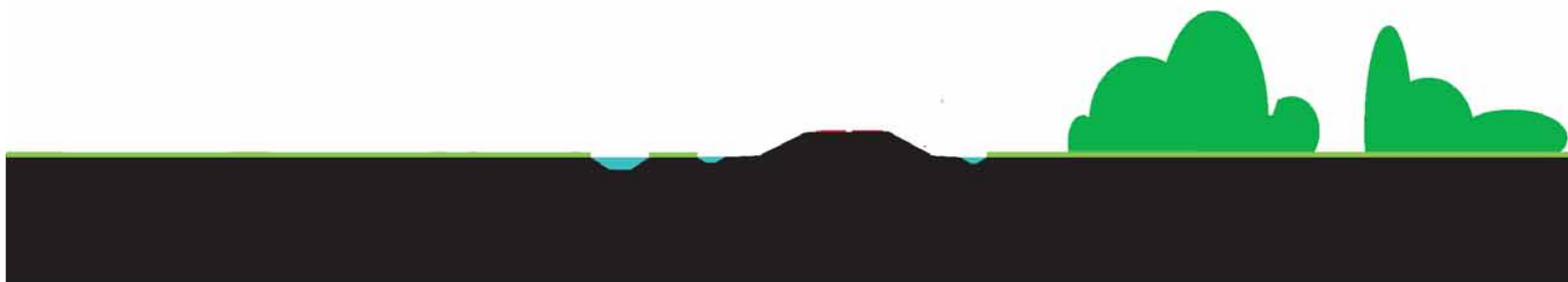
De Haarlemmertrekvaart en de Haarlemmerweg vormen een ruimtelijk markante grens en vormen dan ook het omslagpunt voor de inpassing.



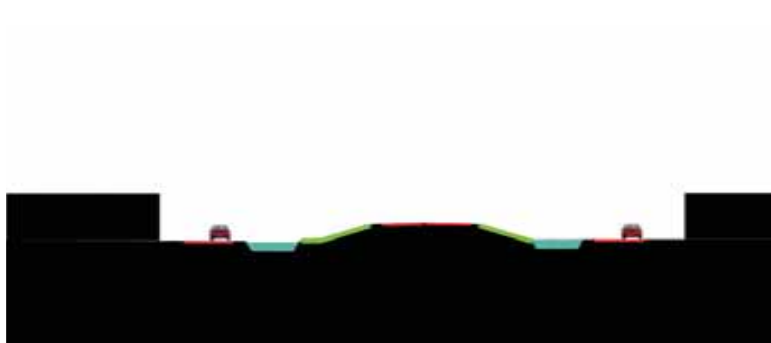
Figuur 5: Principeprofiel Haarlemmermeer: grastaluds 1:3, geen wegbeplanting, oostzijde zone van rietmoeras (10 à 20 m.)



Figuur 6: Principeprofiel Osdorper polders: grastaluds (1:2), westzijde zone van rietmoeras (10 à 20 m.)



Figuur 7: Principeprofiel Brettenzone: grastalud (1:2)



Figuur 8: Principeprofiel Sloterdijken



Figuur 9: Principeprofiel Westpoort

Brettenzone

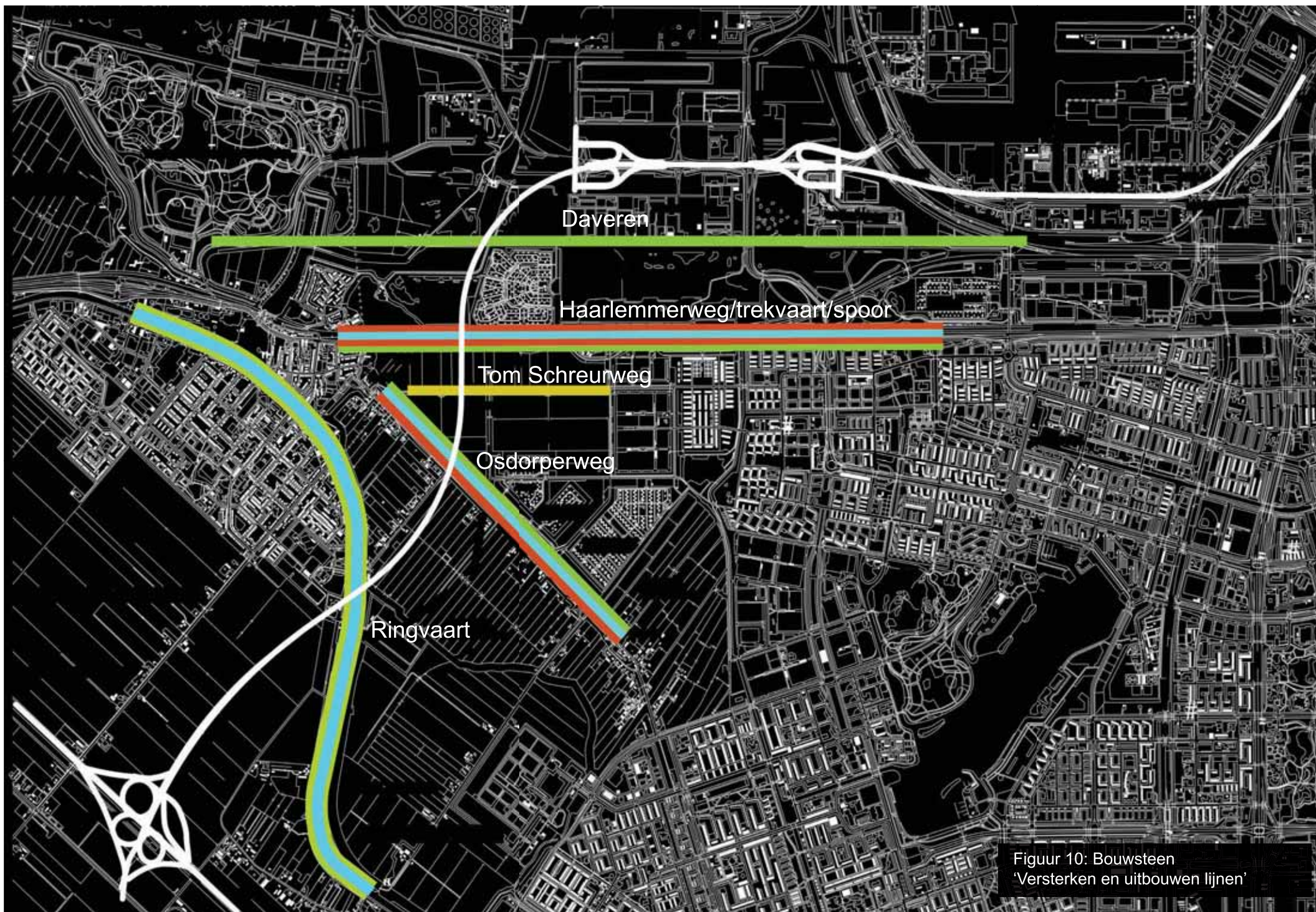
Omdat de Brettenzone binnen de inpassingvisie eveneens beschouwd wordt als een landschappelijke eenheid van formaat wijzigt hier de profielopbouw ten opzichte van de polders en Westpoort. De taluds worden voorzien van een kruidenrijke graslaag. Aan de oostzijde in de bocht bij VTC De Groote Braak is enige beplanting voorzien met het oog op (het visueel wegnemen van de bron van) geluidsoverlast. Voorkeurslocatie hiervoor is buiten de eigenlijke tracégrenzen gelegen, op de rand van het VTC. Daarnaast wordt zo het onderscheid tussen Brettenzone en de Klei/veenpolders en Westpoort vergroot.

Stedelijk landschap Westpoort

Ten noorden van de Haarlemmerweg en de Brettenzone ligt een industrieel landschap van grootschalige water-, weg- en spoorinfrastructuur. De stedelijke complexiteit van dit gebied wordt tot uiting gebracht door de Westrandweg hier grotendeels op palen aan te leggen waarbij de diverse lokale verbindingen op maaiveld doorlopen en de dynamiek van de infrastructuurbundel verder tot uiting wordt gebracht. Het stedelijk karakter wordt verder versterkt door brede cultuurtechnische watergangen. Ook in de vormgeving en materialisatie van kunstwerken en omgeving wordt het stedelijk karakter tot uiting gebracht.

Het gedeelte waar de weg nog op een talud ligt, wordt vanaf aansluiting Dortmuiden in oostelijke richting flauw uitgevoerd (1:3). De weg wordt hier begeleid door brede watergangen met een stedelijke uitstraling. Hiermee wordt de eenheid met het gebied Sloterdijk III waar ook brede watergangen zijn toegepast gemaximaliseerd. Ook wordt zo een bijdrage geleverd aan het vergroten van de waterbergingsmogelijkheden in dit gebied en aan een intensievere natte ecologische dooradering van het gebied Westpoort. Waar mogelijk worden bomenrijen behouden of teruggebracht.

Bijzonder aandachtspunt vormt het kunstwerk boven de Basisweg (nr. 520). Zowel vanuit het oogpunt van duurzaam grondgebruik, sociale veiligheid en stedenbouwkundige context zou de 'loze' ruimte onder het kunstwerk op termijn ontwikkeld kunnen worden tot bedrijvigheid in de vorm van bebouwing onder het viaduct.



Figuur 10: Bouwsteen
'Versterken en uitbouwen lijnen'

2.3 Bouwsteen: Versterken kruisende lange lijnen en uitbouwen lange lijnen tot landschappelijke corridors

Het landschap waar de Westrandweg doorheen loopt bestaat uit een mozaïek van elkaar overlappende structuren met ieder hun eigen historie en eigen ruimtelijke kenmerken. Een groot aantal van deze structuren staat haaks op de Westrandweg en vormt landschappelijke lijnen die de stad met het buitengebied verbinden. Behoud van de continuïteit van deze lijnen is essentieel om de herkenbaarheid van het landschap en zijn cultuurhistorische ontwikkeling op langere termijn te behouden. Daarnaast vormen de lijnen ook belangrijke ecologische, recreatieve en hydrologische verbindingen die in stand gehouden dienen te worden.

Voor de inpassing levert dit de volgende uitgangspunten op:

- behoud van de continuïteit van de kruisende lange lijnen in de vorm van royale verbindingen waarbij de oorspronkelijke structuur en inrichting van de lange lijnen in zijn volledige breedte door kan lopen, inclusief alle begeleidende elementen zoals bomenrijen, oevers, kades, voet-/fietspaden etc.;
- opwaarderen van de lange lijnen tot robuuste groene corridors door kunstwerken zo open mogelijk uit te voeren en te investeren in het verbeteren van de groene inpassing van de lange lijnen en begeleidende recreatieve routing;
- zicht op de lange lijnen vanaf de weg behouden door hier bij de architectuur van het kunstwerk en eventuele geluidwerende voorzieningen rekening mee te houden;
- karakter van de lange lijn tot uiting brengen in de architectonische vormgeving van de kruisende kunstwerken en aandacht voor een aantrekkelijke, sociaal veilige verbinding.
- beperken van de aantasting van cultuurhistorisch / archeologische structuren in het studiegebied door zorgvuldige positionering van peilers en taluds van kunstwerken.

- behoud van de aanwezige waterstructuur in het gebied en het niet frustreren van de geplande ontwikkeling hiervan in het kader van het Waterplan Amsterdam.

Ook de Westrandweg zelf wordt beschouwd als een lange lijn met een verbindende functie. In aansluiting op de bouwsteen 'Westrandweg als autonome structuur' en 'Compensatie concentreren langs de lijn' wordt dan ook ingezet op het zoveel mogelijk uitbouwen van deze functie. Onder andere door:

- een ecologische verbinding te maken over de Haarlemmerweg / Haarlemmertrekvaart/ spoor gekoppeld aan het kunstwerk over de onderliggende kruisende verbindingen (kunstwerk 513, zie figuur 16);
- De ruimte onder het kunstwerk over de Ringvaart aan de beide zijden uit te voeren met faunapassages, waardoor ecologische relaties tussen de west- en oostzijde van de Westrandweg, zowel in de Haarlemmermeer als in de Lutkemeer en Osdorper Bovenpolder gehandhaafd kunnen blijven.
- In het gebied Westpoort waterpartijen toe te voegen om de ecologische dooradering van het gebied te vergroten.



Figuur 11: Bouwsteen 'zoekgebieden voor mogelijke natuur compensatie concentreren langs lijn'

2.4 Bouwsteen: Compensatie concentreren langs de lijn

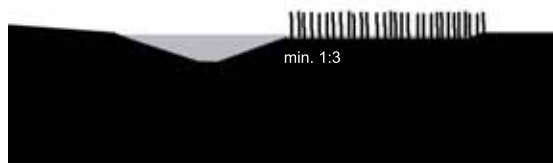
Door de aanleg van de Westrandweg zullen natuurwaarden schade oplopen en delen van natuurgebieden verdwijnen. Dit zal gecompenseerd moeten worden. Hiermee ontstaat tegelijkertijd een kans om het beoogde autonome en zelfbewuste karakter van de Westrandweg verder uit te bouwen en invulling te geven aan de ambities in het kader van het raamplan, de Groene As en ambities voor waterhuishouding. Om dit te bereiken wordt de compensatie waar mogelijk in de directe nabijheid van de weg geconcentreerd als een begeleidend lint. De weg wordt hiermee een blauwgroene corridor binnen het verder gefragmenteerde gebied: De Westrandweg vleugels.

Rondom het tracé worden hiervoor restruimtes die ontstaan aangewezen als zoekgebied voor de inpassing van de natuurcompensatie. Het geheel of deels invullen van deze gebieden zal verder worden uitgewerkt tot concrete inrichtingsvoorstellen op basis van de uitkomsten van de natuurtoets en het mitigatie- en compensatieplan.

Bij de inrichting van (delen van) deze gebieden wordt zo veel mogelijk aangesloten op de hydrologie van het gebied en karakteristieken van het omliggende landschap (zie bouwsteen 2) en de soort natuurwaarden die gecompenseerd worden.



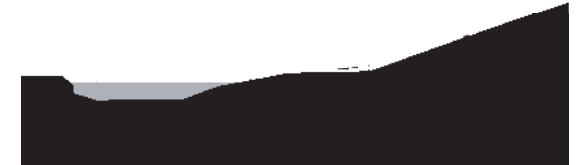
Ontwerp- uitgangspunten



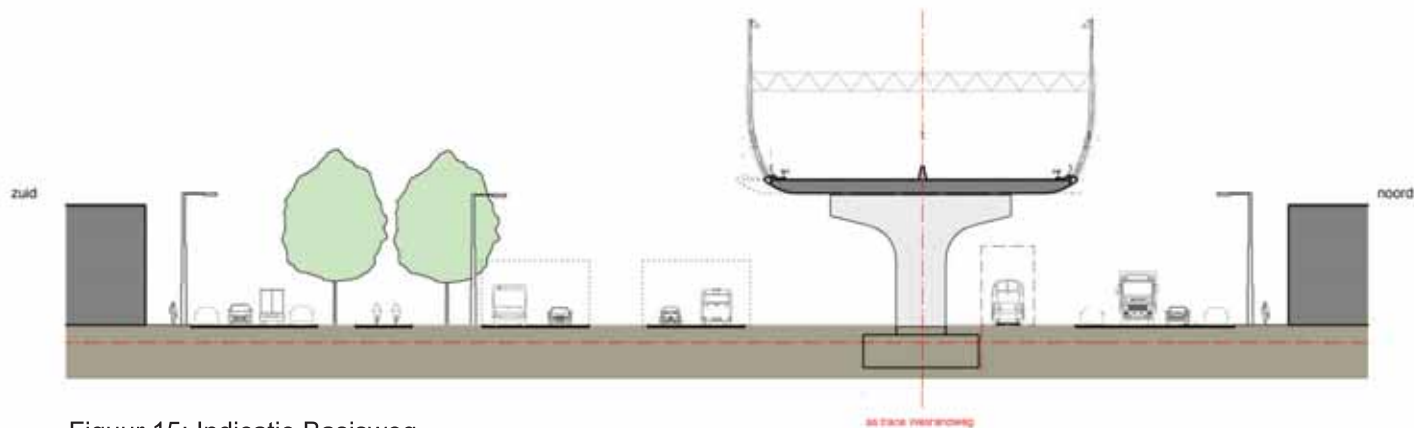
Figuur 12 : Indicatie oostelijke en westerlijk
Bermisloot Haarlemmermeer



Figuur 13 : Indicatie oostelijke en westelijke
Bermisloot Osdorperbovenpolder



Figuur 14 : Indicatie noordelijk en
zuidelijke Watergang Sloterdijk



Figuur 15: Indicatie Basisweg

bron: architectonische voorwaarden Westrandweg (2005)

3. Ontwerpuitgangspunten

Op basis van de inpassingsvisie zijn ontwerpuitgangspunten geformuleerd die zijn verwerkt in dit landschapsplan en het OTB. De uitgangspunten zijn thematisch geordend en gaan in op de volgende aspecten:

- horizontale tracering Westrandweg;
- profielopbouw / hoogteligging en inrichting bermen;
- vormgeving kunstwerken en geluidwerende voorzieningen;
- verlichting en wegmeubilering
- inrichting en inpassing compenserende / mitigerende maatregelen;

3.1 Horizontale tracering

De tracering is vastgelegd in het kader van de Mer en het OTB. Vanuit de inpassingsvisie en het landschapsplan zijn hier geen aanvullende uitgangspunten voor geformuleerd.

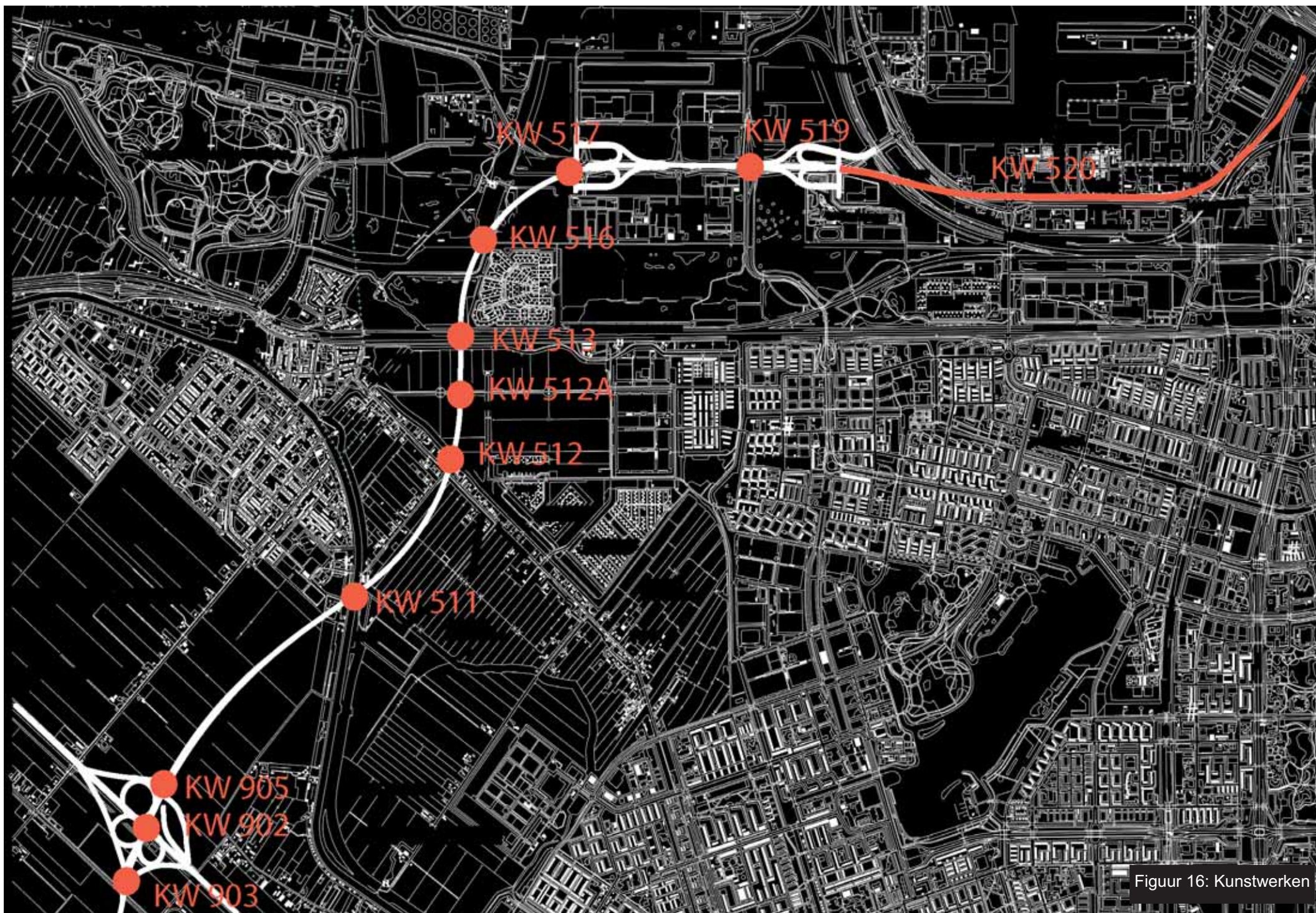
3.2 Bermen

Uitgangspunt is een verhoogde ligging in een combinatie van taluds en kunstwerken. De grastaluds vormen een belangrijke continue drager voor het autonome karakter van de Westrandweg en worden dan ook op een uniforme wijze afgewerkt. De taluds worden afgewerkt met een voldoende vruchtbare voedingsbodem voor het in te zaaien kruidenmengsel. De voedingsbodem dient onbedoelde aanwas tegen te gaan. Op de bermen zullen bloemrijk begroeide grasbermen worden gerealiseerd. Het beheer zal extensief zijn conform de standaard richtlijnen van Rijkswaterstaat en in aansluiting op het beheer van de A5.

3.3 Bermsloten

De bermsloten reageren qua profilering en inrichting op de verschillen uit de omgeving.

- *Haarlemmermeer*: sloten met een cultuurtechnisch profiel met minimaal 5 m breedte op waterspiegel per zijde, uitgaande van in totaal 14 m voor beide zijden. Milieuvriendelijke moerastaluds aan één (oost)zijde van 10 tot 20 meter breed inclusief bermsloot.
- *Osdorper Bovenpolder en de Osdorper Binnenpolder*: slootbreedte identiek aan Haarlemmermeer, maar gespiegeld, dus met milieuvriendelijke moerastaluds aan westzijde. Doel is hier biotoopvorming voor o.a. rugstreeppad, noordse woelmuis e.d. te creëren (zie ook compensatie en mitigatieontwerp).
- *Brettenzone*: identiek aan situatie voor Osdorper Bovenpolder en de Osdorper Binnenpolder
- *Sloterdijken III*: brede waterpartijen die tevens een waterbergende functie hebben voor de omgeving. Aan de buitenzijde krijgen deze een natuurlijke afwerking door een steil grastalud dat vanuit de omgeving gemaaid kan worden en onder de waterlijn eventueel van beschoeiing kan worden voorzien.
- *Basisweg*: Aan de zijde van de spoorlijn wordt wel een steil grastalud ontwikkeld (1:1) dat in de vorm van gras doorloopt via het spoortracé tot aan de parallelweg.

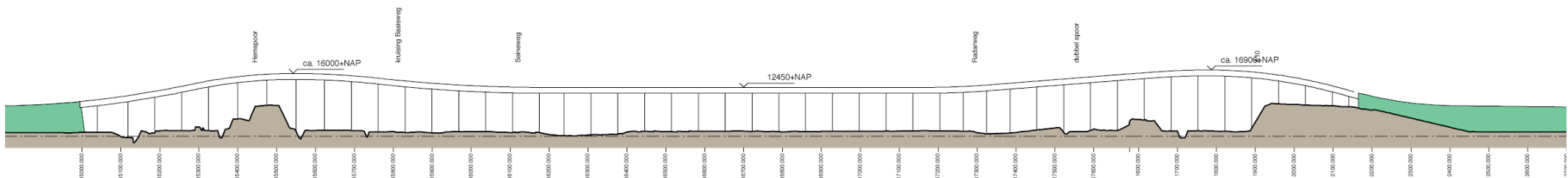
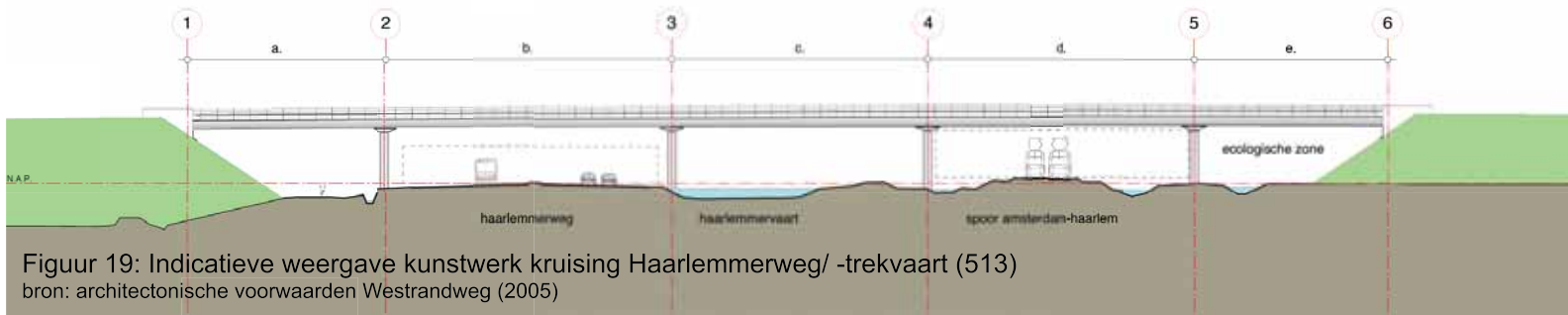
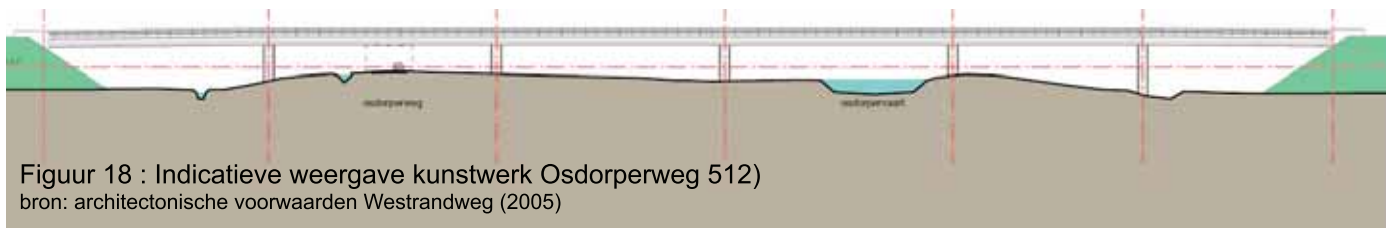
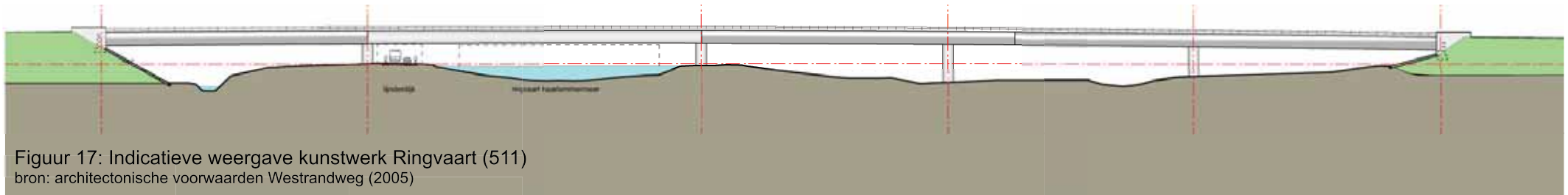


Figuur 16: Kunstwerken

3.4 Kunstwerken

De kunstwerken langs het traject sluiten qua architectuur en detaillering aan op de kunstwerken van het al aangelegde deel van de A5. De uitgangspunten voor de kunstwerken zijn vastgelegd in de Architectonische voorwaarden van dec. 2005 van bureau Zwarts en Jansma Vanuit de inpassingsvisie en het landschapsplan is hiervoor input geleverd en zijn de volgende aanvullende ontwerp wensen geformuleerd :

- Er wordt per kunstwerk een zo groot mogelijke eenduidigheid qua kolomafstand nagestreefd. Er wordt bewust niet gekozen voor een uniforme kolomafstand die bij alle kunstwerken gelijk is omdat dit niet aansluit bij de technische verschillen tussen de kunstwerken onderling en ook niet de mogelijkheid biedt om per kunstwerk de kolomafstand en de constructiedikte af te stemmen op de lokaal aanwezige structuren zoals kades, watergangen en beplantingsstructuren die intact moeten blijven.
 - Kunstwerken worden bij voorkeur uitgevoerd in situ of in de vorm van kokerliggers. Het uitgangspunt is een eenduidige dikte per kunstwerk om de rust en eenduidigheid te waarborgen.
 - Kunstwerken dusdanig lang uitvoeren dat de volledige begeleidende structuren door kunnen lopen zoals in de inpassingsvisie is omschreven;
 - eenduidige vormgeving van alle kunstwerken qua detaillering en opzet conform traject A4 – A9 zoals vastgelegd in de architectonische voorwaarden :
 - de detaillering van kunstwerken in de Haarlemmermeer en klei/veenpolders aan laten sluiten op de robuustheid en grootschaligheid van het omliggende (agrarische) landschap door gebruik te maken van de volgende materialen:
 - o beton (in situ of kokerliggers) voor zichtbare delen
 - o geen kleuraccenten (m.u.v. eventueel het kunstwerk over de Ringvaart)
- detaillering van kunstwerken in Westpoort aanlaten sluiten op de stedelijke context waarbij kunstwerken intensiever beleefd worden en ook de omgeving meer detail kent dan het buitengebied;
 - o beton (in situ of kokerligger) voor zichtbare delen met gladde oppervlaktebehandeling
 - o Ruimte voor andere materialen (betegeling, structuur)
 - o Kleuraccenten zijn mogelijk



3.5 Geluidwerende voorzieningen

De geluidwerende voorzieningen die in het traject zijn gezien kunnen ruimtelijk als 'incidenten' worden beschouwd omdat ze niet structureel de weg begeleiden of bijvoorbeeld altijd gekoppeld zijn aan de kunstwerken. Op basis van de inpassingsvisie die streeft naar een zo'n groot mogelijke integratie met de A5 wordt de vormgeving dan ook 'gestandaardiseerd' op dezelfde wijze als het gedeelte A4 tot A9 is vormgegeven.

De schermen zijn hierbij in principe (deels) transparant uitgevoerd waardoor de schermen visueel vanuit de omgeving niet als wand gaan werken en de verhoogde ligging (in veel delen 5 meter boven maaiveld) nog extra vergroten. In het kader van het mitigatie- en compensatie ontwerp is nader ingegaan hoe voorkomen kan worden dat vogels tegen de schermen aanvliegen. Hiervoor zijn diverse oplossingen denkbaar zoals toepassing van folies, striping of stickers.

3.6 Verlichting en wegmeubilering

Onderdeel van de inrichting van de Westrandweg vormt de verlichting en aanvullende wegmeubilering (w.o. portalen, voorzieningenkastjes e.d.). Veelal zijn dit gestandaardiseerde elementen die op de technisch meest optimale plek langs of boven de weg worden ingepast.

Vanuit de inpassingsvisie is het van essentieel belang dat de wijze waarop verlichting en wegmeubilering in het traject A4 – A9 is ingepast ook doorgezet wordt langs de Westrandweg. Dit leidt tot de volgende ontwerputgangspunten:

- wegmeubilering waar mogelijk clusteren en op onopvallende wijze in de berm verwerken. Kleurstelling e.d. conform A5.
- architectuur van de gebogen portalen doorzetten over de gehele Westrandweg.

Dit aspect zal tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp getoetst moeten worden door de coördinerende architect.

3.7 Mitigerende en compenserende maatregelen

Het mitigatie en compensatie ontwerp geeft aan waar de zoekgebieden liggen voor de verplichte en gewenste compensatie van natuurwaarden die verloren gaan. Op kaart 1.1 van het mitigatie – en compensatie ontwerp is de ligging van alle maatregelen indicatief weergegeven. In het landschapsplan zijn die onderdelen hiervan die direct gekoppeld zijn aan de Westrandweg of in de directe nabijheid ervan liggen landschappelijk ingepast. Het betreft:

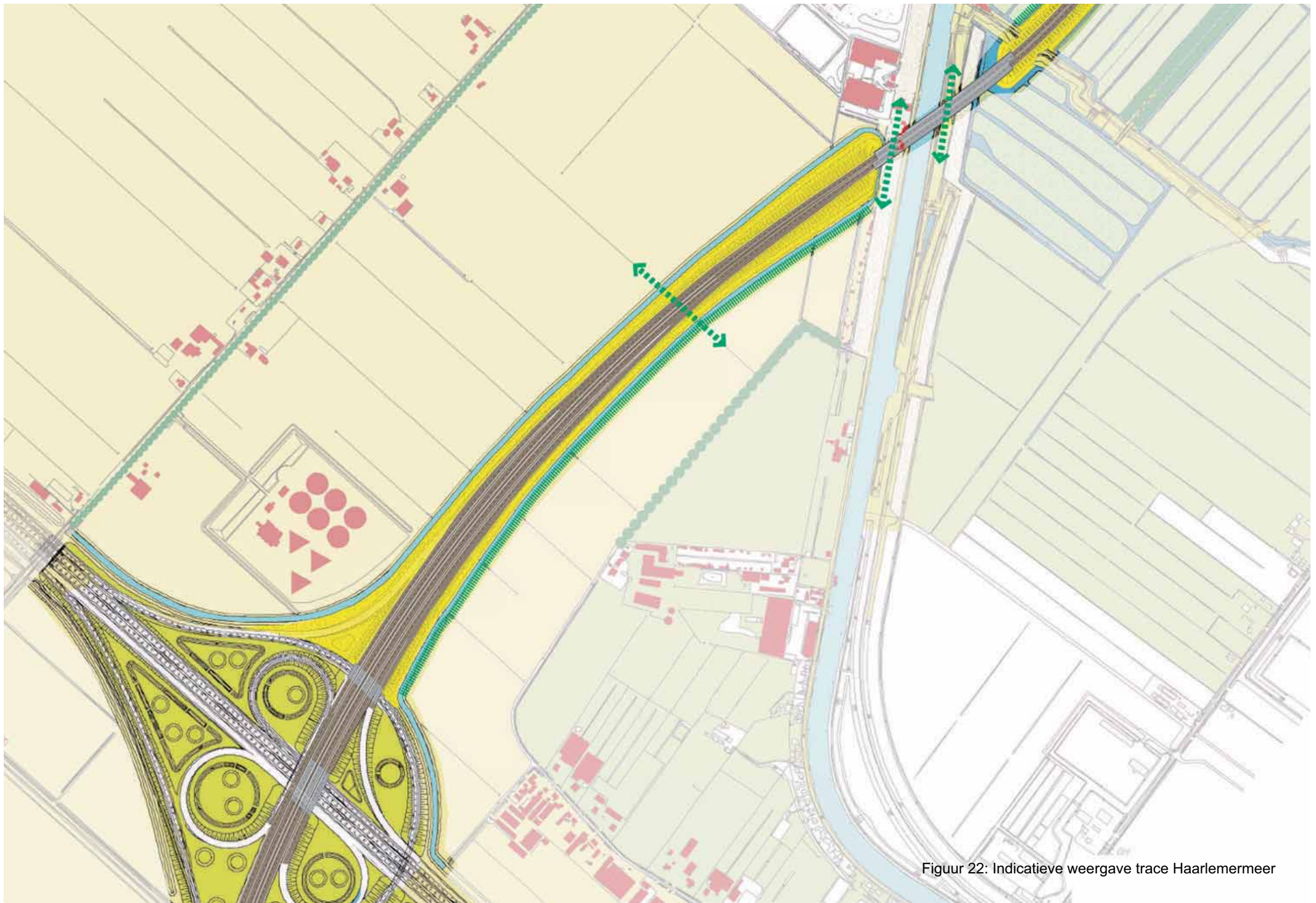
- Haarlemmermeer: realisatie van rietmoeras zonder open water als overstap over de Ringvaart en verbinding van de ecologische verbindingszone langs de Ringvaart en de Raasdorperweg: (mitigerende maatregel)
- realisatie van droge verbindingszone onder het viaduct van de Ringvaart als verbinding tussen westelijk en oostelijk deel van de Haarlemmermeer (mitigerende maatregel)
- realisatie van rietmoeras in het westelijk deel van de Osdorper Binnenpolder als compensatie voor aantasting van natuurgebied De Kluut.
- ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers langs de berm-sloot van de Westrandweg in de Osdorper Bovenpolder en Osdorper Binnenpolder (mitigerende maatregel op basis van de Flora en Faunawet)



Figuur 21: Referentiebeelden architectuur en materiaalgebruik Westrandweg conform kunstwerken A5 (beeldmateriaal Zwarts en Jansma architecten)



Inpassing lokale situatie



Figuur 22: Indicatieve weergave trace Haarlemmermeer

4. Inpassing lokale situaties

Het landschapsplan geeft op het schaalniveau van het OTB aan op welke wijze de Westrandweg in het omliggende landschap kan worden ingepast en op welke wijze mitigerende en compenserende maatregelen (zowel voor natuur als ook voor andere aspecten) kunnen worden vormgegeven. Het primaire doel hiervan is het bepalen van het ruimtebeslag dat hier uit voortkomt.

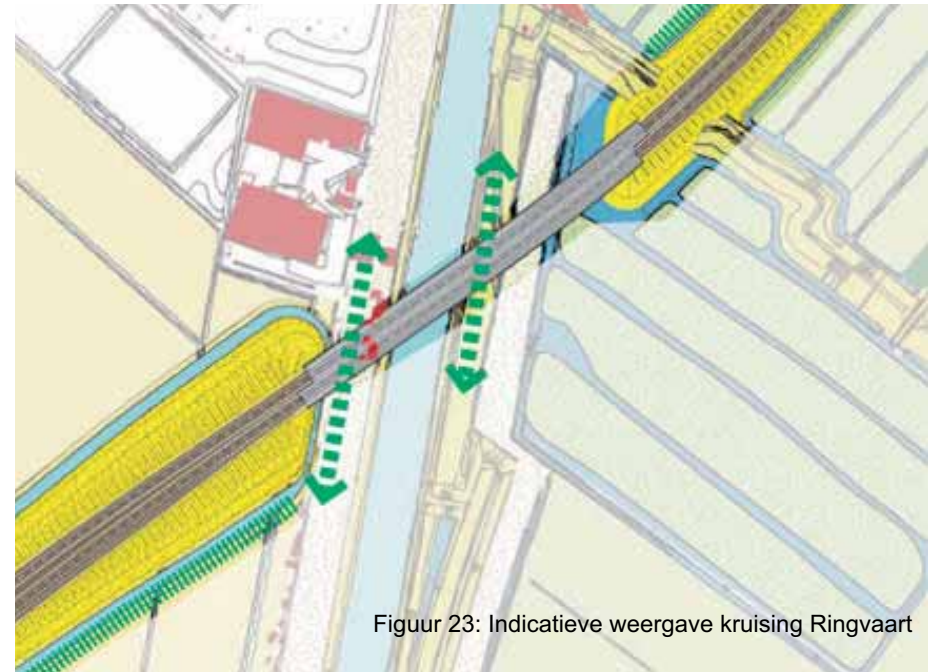
Vanwege het *design and built* karakter van het project (moment van gunning nog niet aangebroken) zijn in dit stadium nog geen definitieve ontwerpgegevens beschikbaar. Daarom moeten de figuren 18 t/m 25 in dit hoofdstuk als indicatief worden beschouwd.

4.1 Haarlemmermeer

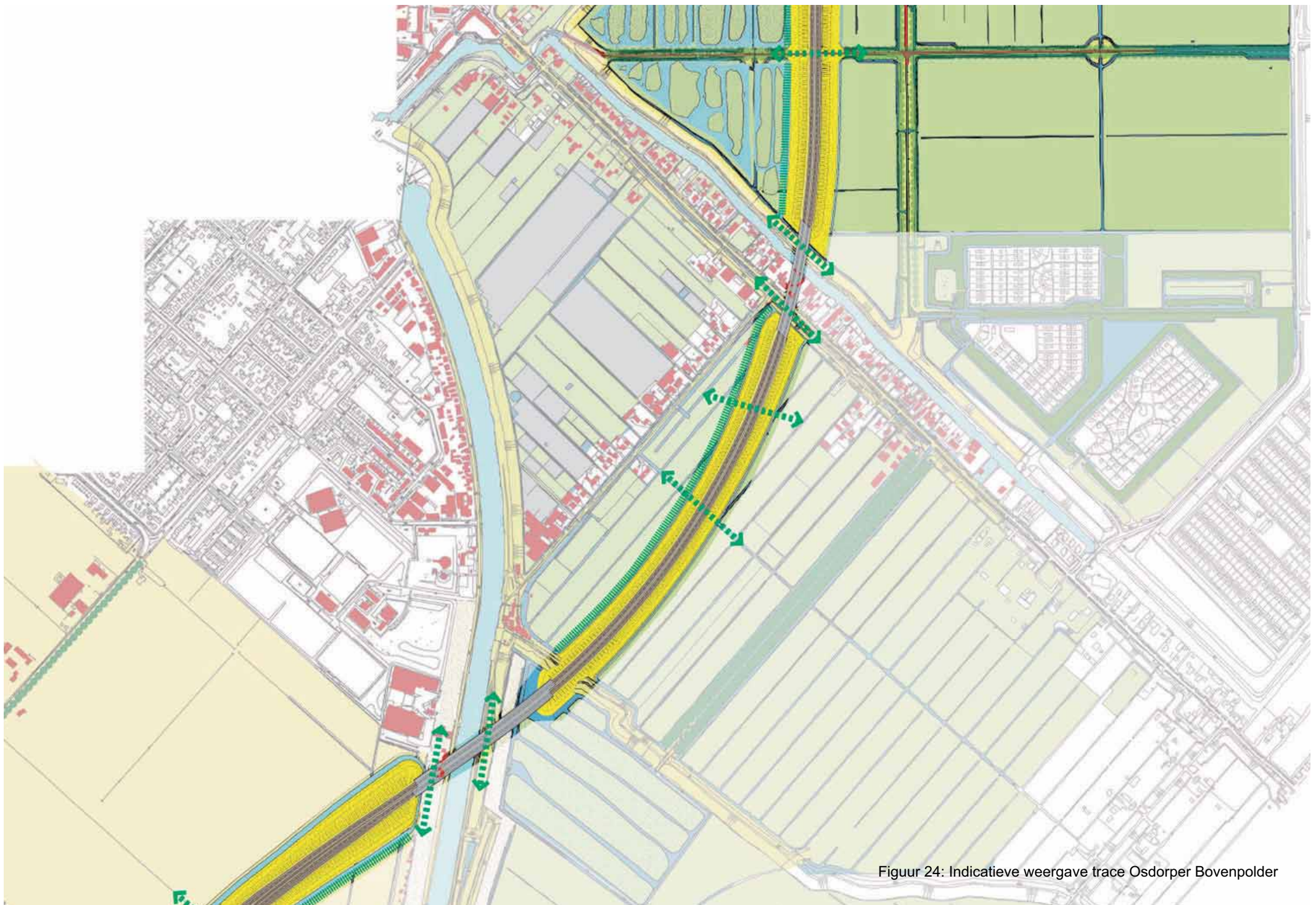
Langs de Westrandweg zal een 10 tot 20 meter brede moeraszone ontwikkeld worden geïntegreerd met de bermsloot. Verder worden naast een droge faunatunnel in het middengedeelte een ecologische verbindingszone aan de Lijnderdijkzijde onder het kunstwerk over de ringvaart gerealiseerd.

De aanleg van de gewenste fietsverbinding over de Ringvaart kan zowel gerealiseerd worden in het verlengde van de Raasdorperweg of, dichtbij Zwanenburg, in het verlengde van de Wijsentkade. In dit laatste geval liggen er twee forse bruggen dicht bij elkaar wat ruimtelijk gezien onlogisch is. In dat geval lijkt een ligging in het verlengde van de Raasdorperweg logischer.

De aanleg van fietsverbindingen is een initiatief dat door andere partijen in het kader van Haarlemmermeer Groen wordt gerealiseerd.



Figuur 23: Indicatieve weergave kruising Ringvaart



Figuur 24: Indicatieve weergave trace Osdorper Bovenpolder

4.2 Osdorper Bovenpolder

Uitgangspunt in dit landschapsplan is het bestaande landschap van sloten en grasland zoveel mogelijk te behouden om het landelijke karakter van de polders te behouden en het verschil t.o.v. de Haarlemmermeer en Westpoort te benadrukken (zie bouwsteen 2 inpassingsvisie).

Het beeld van de Westrandweg bestaat dan ook uit een grastalud van 5,5 meter hoog met steile hellingshoeken 1:2 en een korte steunberm. De bermsloten zijn verknoopt met de omliggende kavelsloten; aan de buitenzijde wordt de westelijke brede bermsloot afgewerkt als natuurvriendelijke oever (moeraszone) met een gezamenlijke breedte van maximaal 20 m.

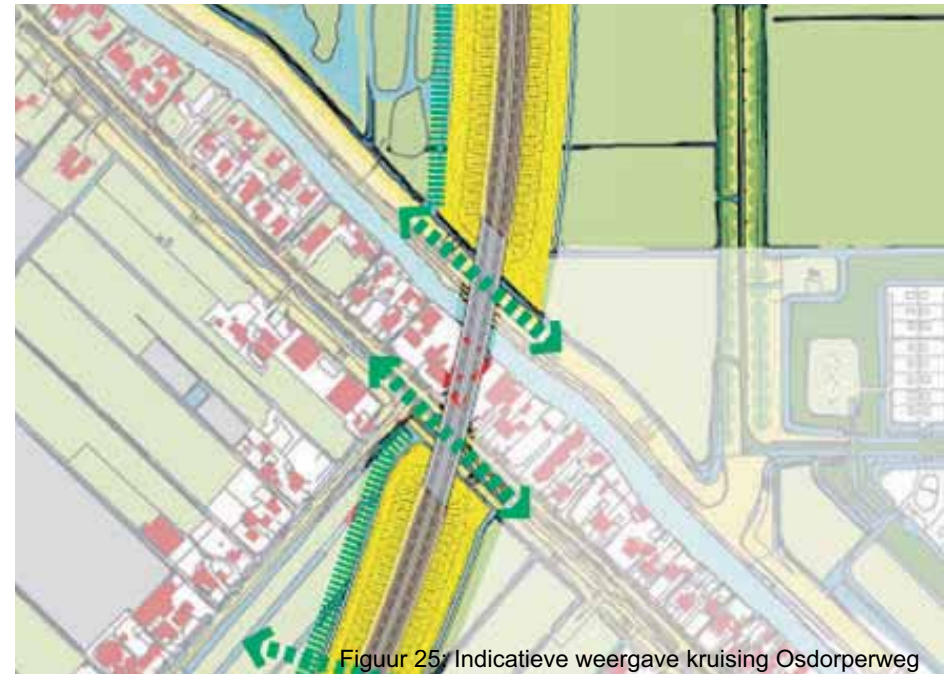
Om de ecologische relatie tussen de beide delen van de Osdorper Bovenpolder te kunnen waarborgen wordt de centrale wetering midden door de polder doorgetrokken onder de Westrandweg door in de vorm van een eco-duiker. Bij de Wijsentkade en de Osdorperweg worden de bermsloten voor de koptaluds langs getrokken waardoor eveneens een natte verbinding tussen het noordwestelijke en zuidoostelijke gedeelte van de Osdorper Bovenpolder ontstaat.

Voor het overige wordt de Westrandweg conform de inpassingsvisie niet beplant om het open karakter van de polders zoveel mogelijk te handhaven. De hoogte van het talud is weliswaar fors (5,5 meter boven maaiveld) maar beplanting van de taluds zou de impact vanuit de omgeving alleen maar benadrukken. Door bij de Osdorperweg te kiezen voor korte kolomafstanden en een beperkte constructiedikte wordt voorkomen dat de aansluiting hier nog hoger komt te liggen waardoor het talud ook in de Osdorper Bovenpolder hoger zou komen te liggen. De hoogteligging wordt dan ook binnen de technische randvoorwaarden zoveel mogelijk beperkt.

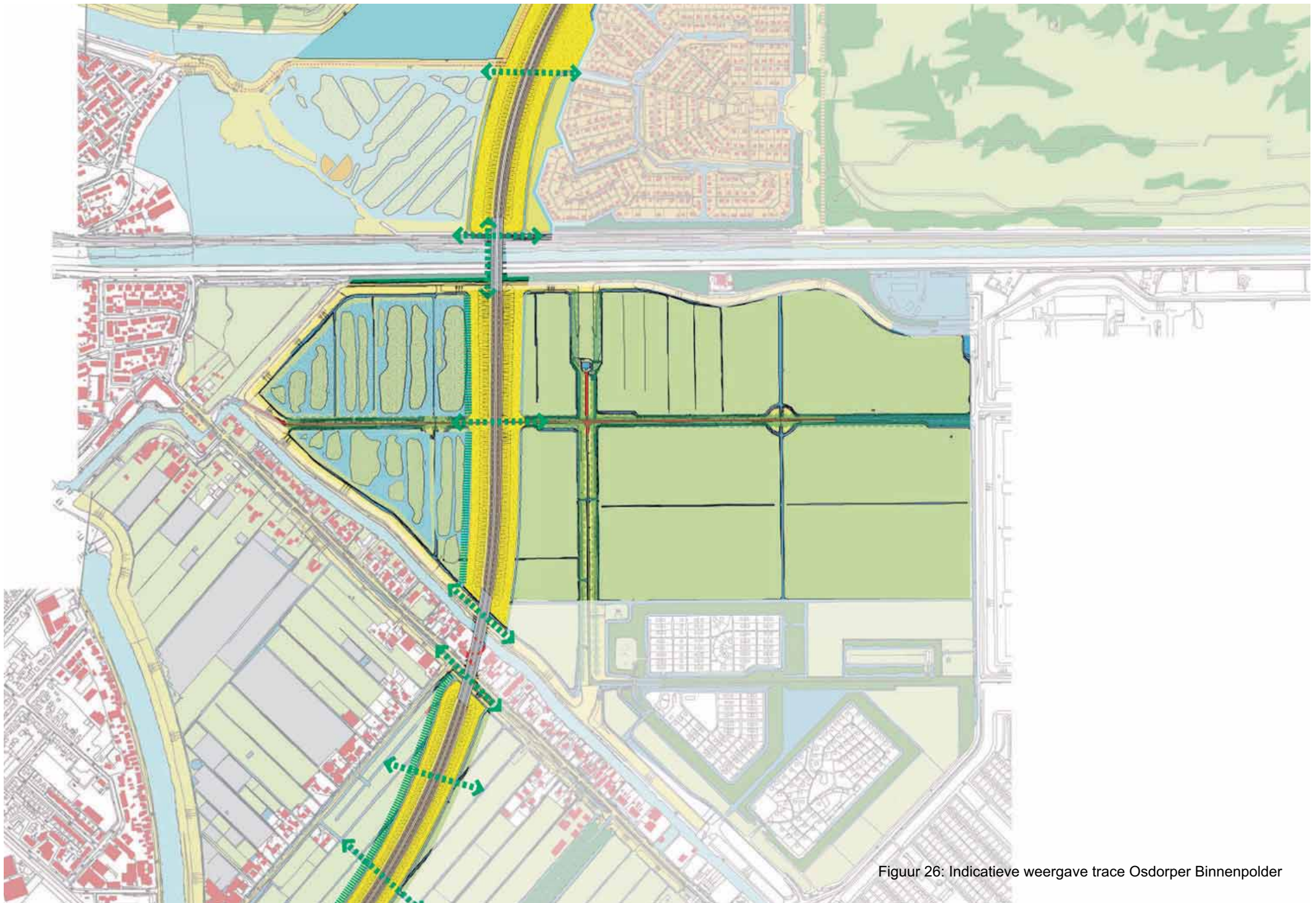
De geluidschermen die in een deel van de Osdorper polders noodzakelijk zijn zullen transparant worden uitgevoerd om de visuele barrierewerking van de taluds vanuit de omgeving niet nog verder te vergroten.

4.3 Kruising Osdorperweg

Het kunstwerk over het lint van de Osdorperweg voorziet in het volledig door laten lopen van alle parallelle structuren. Door een beperkte constructiedikte wordt voorkomen dat het kunstwerk dat van dichtbij beleefd wordt en in een kleinschalig woongebied staat erg 'zwaar' lijkt te worden. De kolommen worden zo geplaatst dat ze uitgelijnd worden aan het lint van de Osdorperweg en niet aan dat van Westrandweg waardoor het doorzicht vanuit de omgeving onder het kunstwerk door maximaal blijft.



Figuur 25: Indicatieve weergave kruising Osdorperweg



Figuur 26: Indicatieve weergave trace Osdorper Binnepolder

4.4 Osdorper Binnenpolder

Kenmerkend element van de Osdorper Binnenpolder is de aanwezigheid van de duidelijk herkenbare kade rondom de polder en de formele orthogonale structuur van wegen aangezet met fraaie bomenrijen. De tracering van de Westrandweg past weliswaar binnen het orthogonale stelsel van de polder maar sluit niet aan op de maatverdeling en klassieke percelering. Het effect hiervan is dat de westelijke 'kamer' van de polder opgedeeld gaat worden door het talud van 5 meter hoog dat als een barrière zal gaan werken.

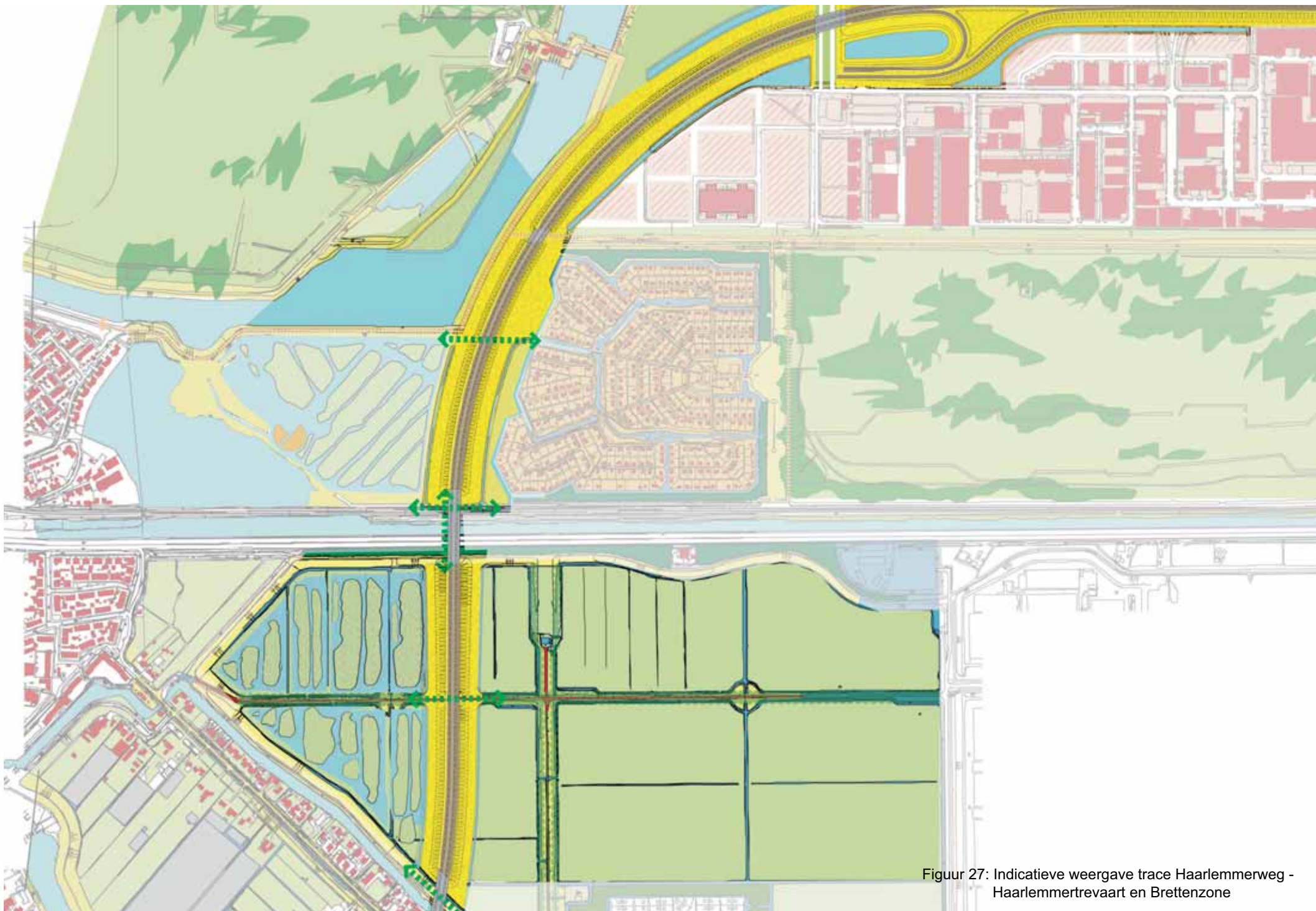
Het landschapsplan richt zich op het zo veel mogelijk voelbaar maken van die elementen en structuren die voor de toekomst de eenheid in de polder kunnen handhaven zoals de omringende kade en de wegenstructuur met zware beplanting.

De continuïteit van de kade rondom de Osdorper Binnenpolder is hierbij een belangrijk punt en zal voor de toekomst ook steeds belangrijker worden om de polder als cultuurhistorische eenheid herkenbaar te houden.

In dit verband is het kunstwerk over de Osdorpervaart (KW 512) voldoende ruim gedimensioneerd voor een nieuw, door derden aan te leggen, fietspad aan de zuidwestelijke kade van de Binnenpolder. Daarnaast worden de restanten van de beplanting op de kade langs de Haarlemmerweg aan de polderzijde verwijderd zodat het fietspad zich meer op de polder richt en de kade weer als element zichtbaar wordt. De beplantingsstrook tussen fietspad en de Haarlemmerweg wordt juist weer aangevuld zodat de polder ruimtelijk wel begrensd blijft ten opzichte van de Haarlemmerweg.

In de polder zelf zal een gedeelte ontwikkeld worden als moerasgebied in het kader van de wettelijk verplichte gebiedscompensatie voor de aantasting van De Kluut. Hierdoor wordt het westelijke (veen)gedeelte van de polder benut. Dit betekent dat hier 12,5 hectare beschikbaar is. Bij de nadere uitwerking van het moerasgebied wordt voortgebouwd op het aanwezige orthogonale patroon van Van Eesteren. Daarbij zal de waterrotonde bij de Tom Schreursweg herkenbaar aanwezig blijven.

Bijzondere aandacht verdienen de waterverbindingen direct ten zuiden van de N200. Nu liggen daar twee sloten, een hoogwatersloot tussen het fietspad en de parallelweg/N200 en een sloot aan de noordzijde van de Binnenpolder. Voor de hoogwatersloot zijn in het PvE geen specifieke eisen opgenomen. Wel gelden voor deze sloot de generieke waterhuishoudingseisen. Voor de Binnenpolder is bepaald dat te allen tijde twee oost-westverbindingen gehandhaafd moeten blijven. Wat dit concreet betekent voor de sloot in het noorden van de polder is afhankelijk van het ontwerp van de winnende aannemer.



Figuur 27: Indicatieve weergave trace Haarlemmerweg - Haarlemmertrevaart en Brettenzone

4.5 Kruising Haarlemmerweg – Haarlemmertrekvaart

Maatgevend bij deze kruising is de vrije hoogte boven de spoorlijn. Met een verbeterde aansluiting op de taluds in de Osdorper Bovenpolder en in de Brettenzone zal de visuele impact van de taluds vanuit de omgeving verminderen.

Met de positionering van de kolommen worden de doorlopende structuren (waterlopen e.d.) ontzien en blijven doorzichten zoveel mogelijk in stand. Het kunstwerk wordt gecombineerd met een geïntegreerde ecogoot als ecologische verbinding tussen de Brettenzone en de Osdorper Bovenpolder.

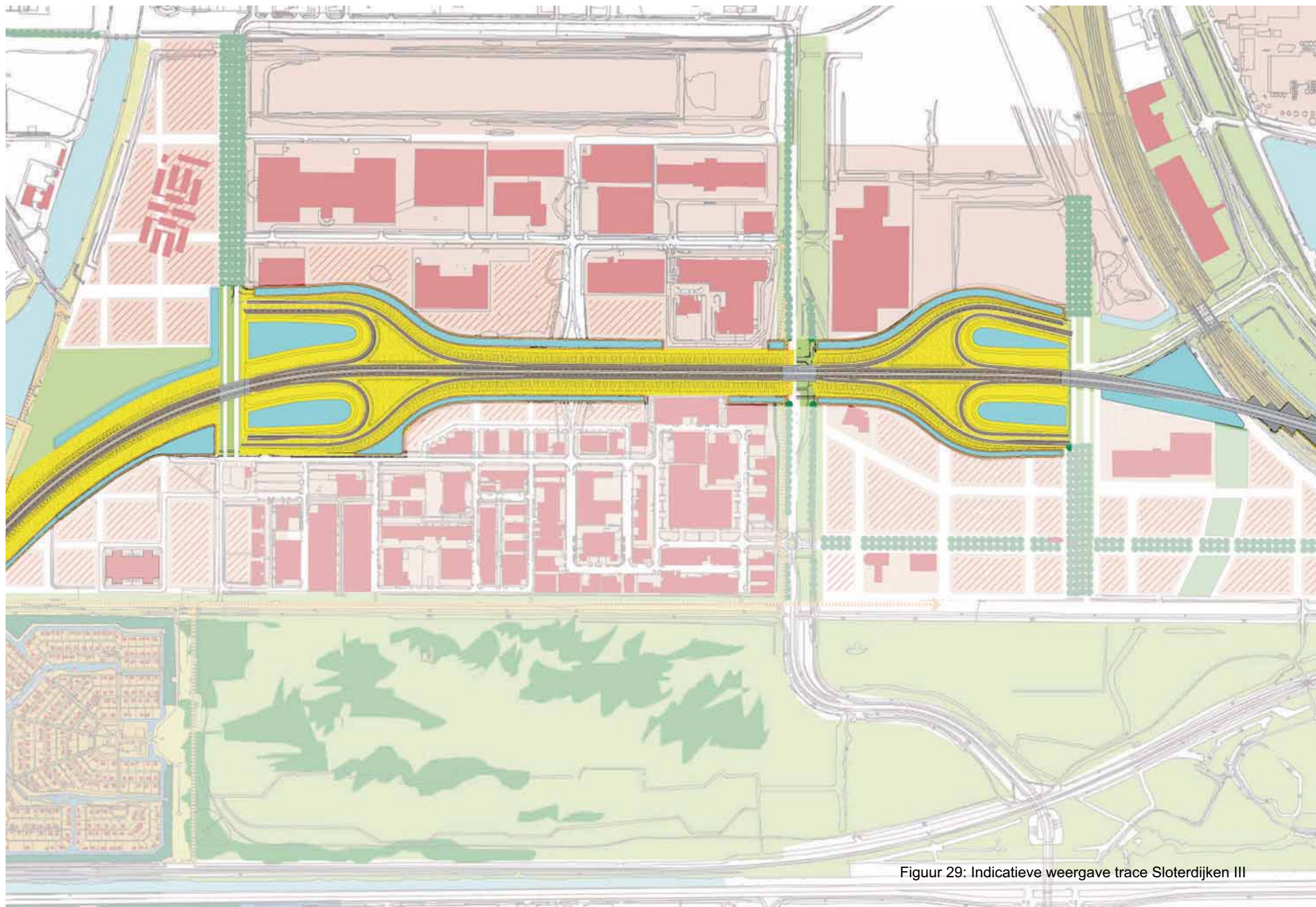
4.6 Brettenzone

Voor de inrichting van het gebied 'De Kluut' wordt de inrichtingsschets die voor dit gebied is opgesteld in het kader van het 'waterhuishoudingsplan Brettenzone' (2001) als uitgangspunt gehanteerd. De schets gaat uit van een optimale hydrologische situatie voor dit gebied in combinatie met een inrichting die maximale natuurwaarden nastreeft.

Bijzondere aandacht gaat uit naar de waterhuishouding in het plangebied van De Kluut. Direct ten noorden van de spoorlijn Haarlem- Amsterdam komt een ecologische verbindingszone met een nat element (sloot). Overigens worden de bermsloten aan weerszijden van de Westrandweg niet via deze sloot met elkaar verbonden. Enkele honderden meter noordelijker (circa 100 m. ten zuidelijk van kunstwerk 516 (fietstunnel)) komt een vaarduiker die de sloot langs VTC De Groote Braak en de sloot aan de noordzijde van De Kluut met elkaar zal verbinden. De vaarduiker en genoemde toeleidende sloten staan niet in verbinding met de bermsloten aan weerszijden van de Westrandweg.



Figuur 28: Indicatieve weergave kruising Haarlemmerweg/trekvaart



Figuur 29: Indicatieve weergave trace Sloterdijken III

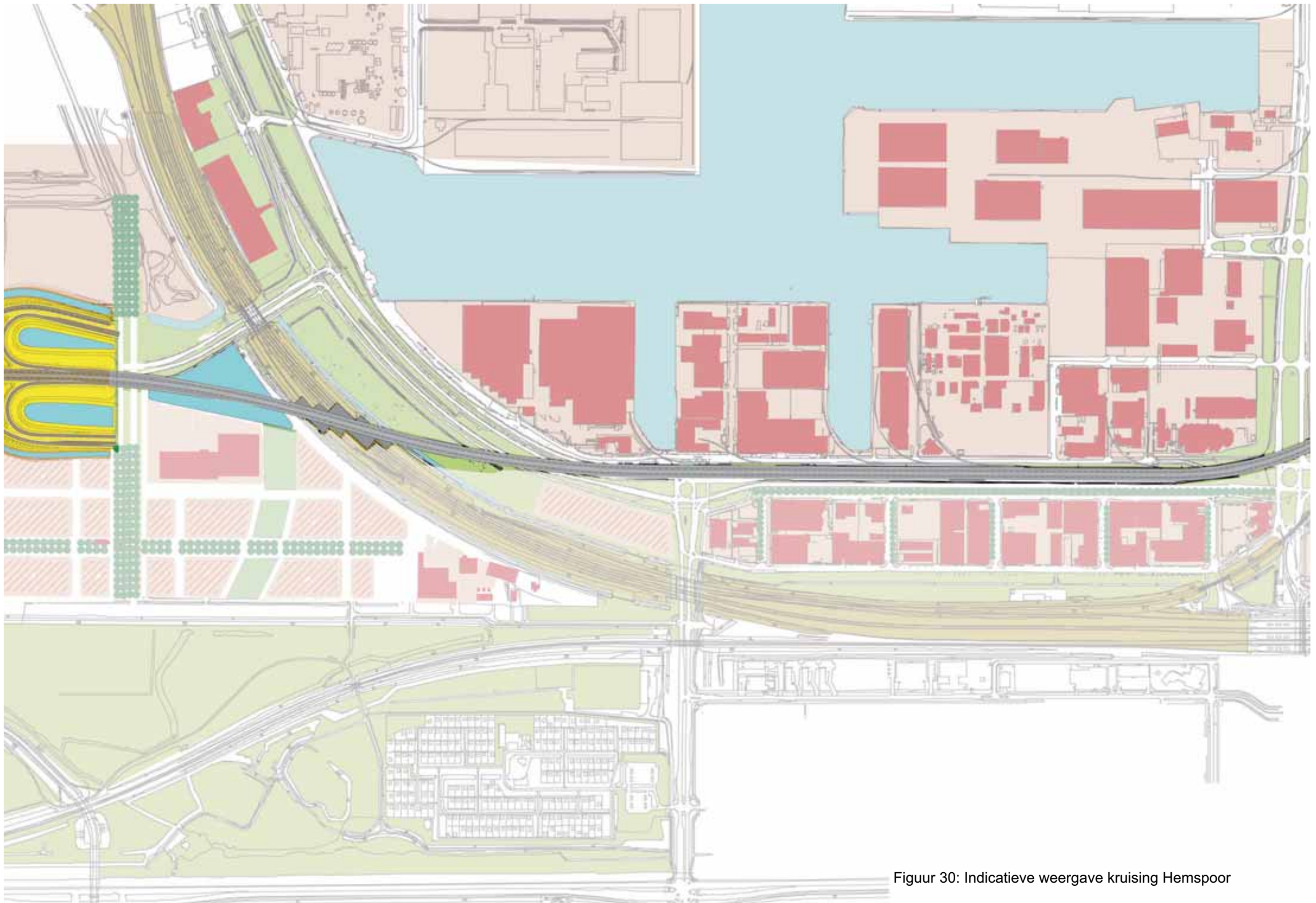
4.7 Sloterdijken III

De inpassing van de Westrandweg in het industriegebied van Sloterdijken III gaat uit van een meer stedelijke inpassing waarbij de Westrandweg begeleid wordt met brede watergangen en groenzones.

Nadat de Westrandweg het zijkanaal F is gepasseerd komt de weg op een talud te liggen dat op een continue hoogte van 4 meter boven maaiveld doorloopt tot aan de Hem-spoorlijn. Langs de weg liggen brede watergangen die qua vorm de tussenruimtes tussen Westrandweg en omliggende wegen volgen. Met deze waterpartijen wordt tevens de bergingscapaciteit in dit gebied vergroot en ontstaat een blauw/groene begeleiding van de weg.

In de oksel tussen de Westrandweg en de op- en afritten wordt door middel van architectonische wijze van grondverwerking de situatie verbijzonderd. Hierbij wordt aansluiting gezocht op de sculpturale wijze waarop dit bij de inpassing van Knooppunt Raasdorp is toegepast. De cirkelachtige vormen met water en singels refereren naar het knooppunt Raasdorp en vormen kleine verbijzonderingen die passen binnen de vloeiende lijnen van de op- en afritten en de begeleidende taluds.

De aansluitende wegen worden conform het masterplan Sloterdijken zwaar beplant. Ter hoogte van de aansluitingen op de Westrandweg wordt deze beplanting onderbroken en wordt prioriteit gegeven aan het visueel benadrukken van de Westrandweg als belangrijkste continue lijn.



Figuur 30: Indicatieve weergave kruising Hemspoor

4.8 Kruising Hemspoorlijn

De kruising van de Hemspoorlijn vormt een markant element in de Westrandweg door de forse hoogte die hier ontstaat. De kruising maakt onderdeel uit van het kunstwerk 520 dat doorloopt over de Basisweg.

Vanuit het landschapsplan wordt ook hier een zo'n groot mogelijke eenduidigheid en rust gezocht in de vormgeving van het totale kunstwerk waarbij verschillen in constructiehoogte of kolomafstand vermeden worden.

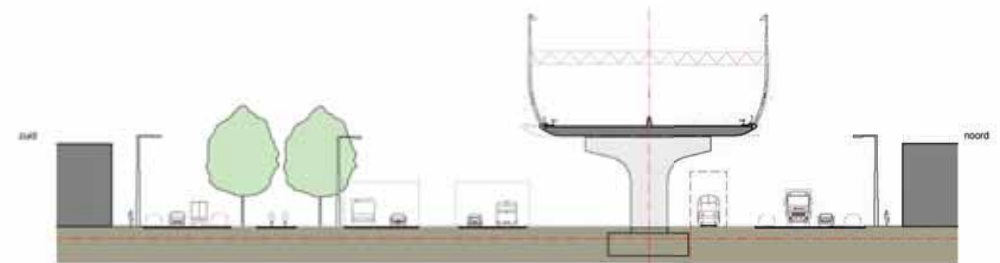
In het masterplan Sloterdijken is tevens een stedenbouwkundige studie gedaan naar de ontwikkeling van Sloterdijken III oost waarbij een reservering voor een aftakking van de Hemspoorlijn in zuidelijke richting is voorzien. Het landschapsplan zoekt zoveel mogelijk aansluiting op deze ontwikkelingen door nabij de aansluiting Luvernes een waterpartij te situeren.

4.9 Basisweg

Zowel vanuit het oogpunt van duurzaam grondgebruik, sociale veiligheid en stedenbouwkundige context is in de inpassingsvisie aangegeven dat het wenselijk zou zijn dat de 'loze' ruimte onder kunstwerk 520 op termijn ontwikkeld zou kunnen worden tot bedrijvigheid in de vorm van bebouwing onder het viaduct. Het bouwterrein onder kunstwerk 520 wordt in de oorspronkelijke toestand opgeleverd na beëindiging van de werkzaamheden.

Gezien de stedelijke context en de ligging in de nabijheid van de stedelijke knoop rondom station Sloterdijk is bijzondere aandacht gewenst aan de architectonische uitwerking en materialisatie van het kunstwerk. Gezien de lengte, ligging en de alzijdigheid qua beleving (zowel van opzij, bovenaf als onderaf) is zorgvuldigheid en subtiliteit hier een harde eis.

De sociale veiligheid mag ter plaatse niet te lijden hebben onder de aanleg van KW 520. Het veilig en ordentelijk houden van de ruimte onder het kunstwerk is een primaire verantwoordelijkheid van andere (gemeentelijke) instanties.



Figuur 31: Indicatieve weergave profiel Basisweg

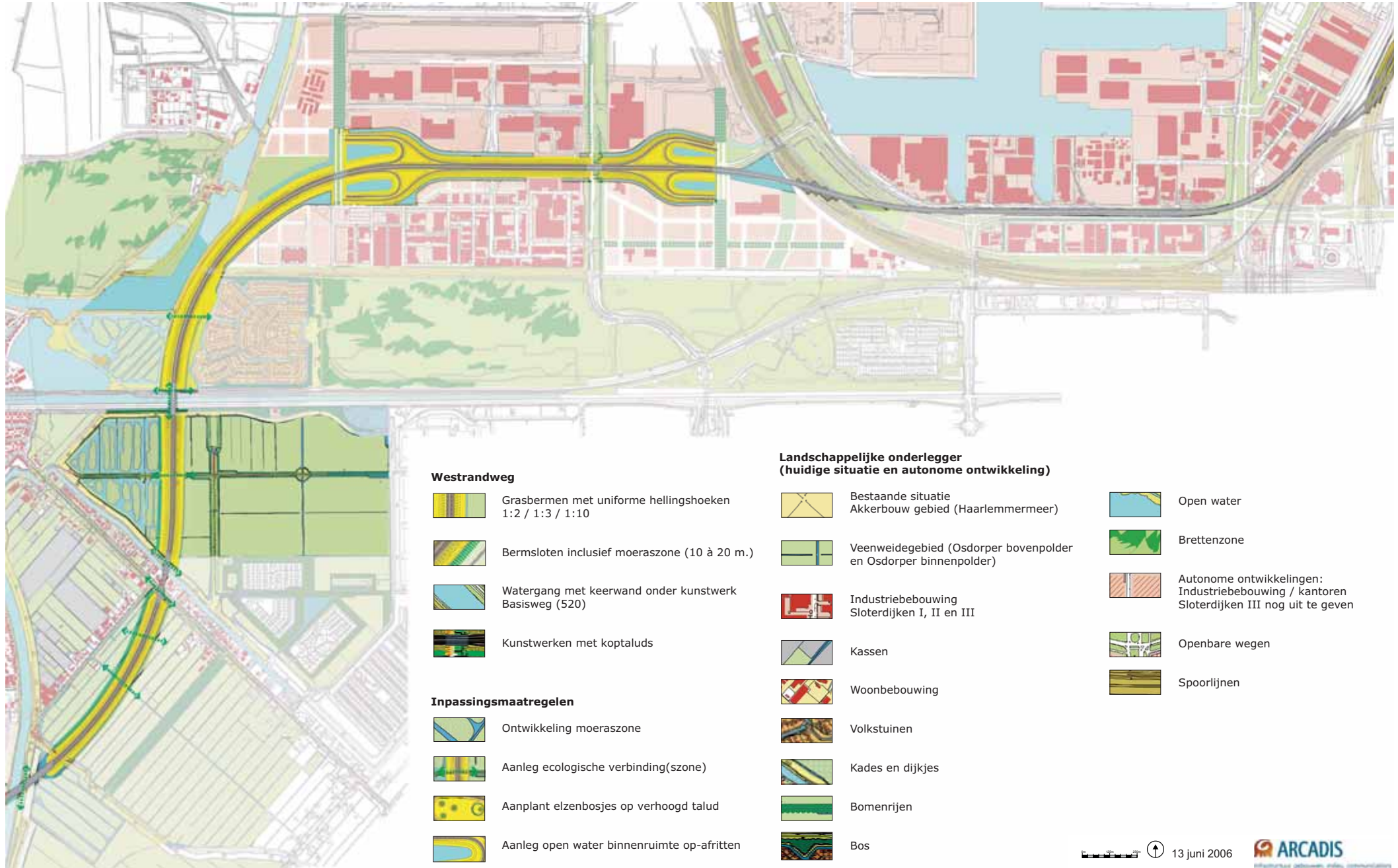
Literatuurlijst

1. *Akoestisch onderzoek in het kader van de bestemmingsplan procedure Rijksweg 5 Westrandweg*, Rijkswaterstaat, 1999
2. *Architectonische vormstudie Rijksweg 5*, Zwarts en Jansma architecten, 1997
3. *Architectonische voorwaarden Westrandweg*, Zwarts en Jansma architecten, 2005
4. *Cultuurhistorisch en archeologisch onderzoek Westrandweg: advies archeologie, historische geografie en architectuurgeschiedenis*, RAAP, 2004
5. *Evaluatie De Groene As*, stuurgroep Groene As, 2000
6. *Gebiedsvisie Landelijk West*, gemeente Amsterdam, stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer, 1999
7. *Groene Wegen, een leidraad voor inrichting en beheer van ecologische verbindingzones in Noord-Holland*, Provincie Noord-Holland, 1999
8. *Inrichtingsplan A5 Westrandweg Ringvaart – Westpoort km 9.100 – 14.500*, DLG, 1998
9. *Inrichtingsplan Westrandweg A5: Lijnden – Ringvaart*, DLG, 1997
10. *Landschapsplan Rijksweg 5 / Westrandweg*, Landinrichtingsdienst, 1995
11. *Leidraad en checklist landschappelijke inpassing hoofdwegen*, Rijkswaterstaat, 1997
12. *Mitigatie- en compensatieplan Westrandweg*, ARCADIS, 2005
13. *Natuurontwikkelingsplan Lutkemeerpolder*, stuurgroep Groene As, 2002
14. *Natuurtoets Westrandweg voor de Milieu-Effect rapportage*, Rijkswaterstaat, 2004
15. *Ontwikkelingsplan 'De Groene As'*, provincie Noord Holland, 1995
16. *Plantage West: landschappelijke inpassing Westrandweg*, Gemeente Amsterdam, 2002
17. *Raamplan Haarlemmerméer Groen*, Provincie Noord Holland, 2000
18. *Referentieontwerp OTB Westrandweg*, Rijkswaterstaat, 2005
19. *Streekplan Noord Holland Zuid*, Provincie Noord Holland, 2003
20. *Structuurvisie Haarlemmermeer Noord*, Gemeente Haarlemmermeer, 1996
21. *Structuurplan uitwerking Westrand*, Gemeente Amsterdam, 1995
22. *Visie op recreatie en natuur in Haarlemmermeer noord-west*, gemeente Haarlemmermeer, 2004
23. *Visie Sloterdijken*, gemeente Amsterdam, 2004
24. *Waterhuishoudingsplan De Brettenzone / inrichtingsplan De Kluut*, Gemeente Amsterdam: stadsdeel Geuzenveld Slotermeer, 2001
25. *Waterplan Amsterdam*, www.water.amsterdam.nl

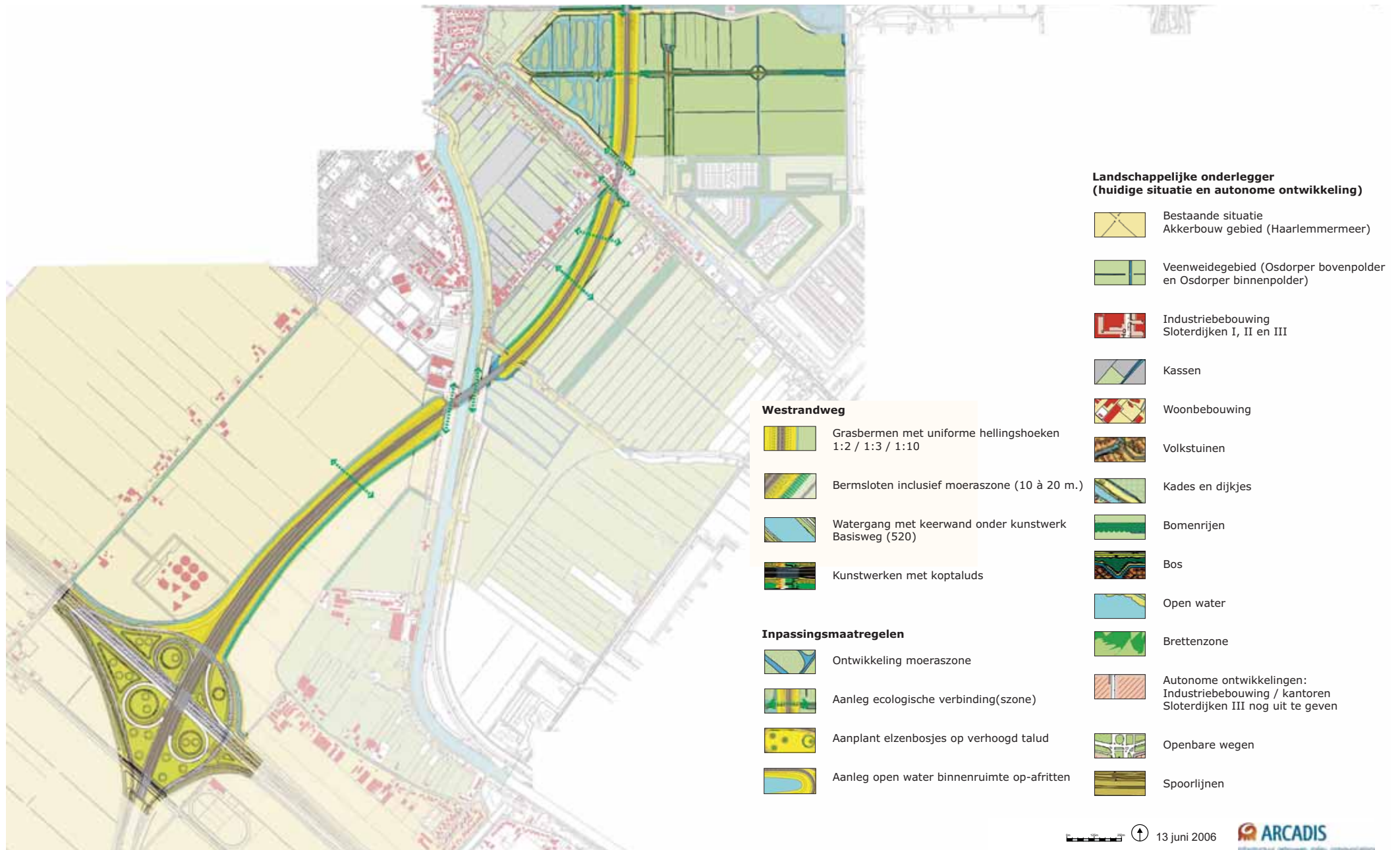


Bijlage

LANDSCHAPSPLAN WESTRANDWEG



LANDSCHAPSPLAN WESTRANDWEG



Colofon Landschapsplan Westrandweg

In opdracht van: Rijkswaterstaat directie Noord Holland

Uitgevoerd door: ARCADIS vakgroep landschapsarchitectuur
G. van Oosterom
L. van der Linden - van Eck
S. Kamerling

Het Rietveld 59a
Postbus 673
7300 AR Apeldoorn

055 5815 999

Status: eindrapportage

Datum: 13 juni 2006

Projectnummer: 110402.000804