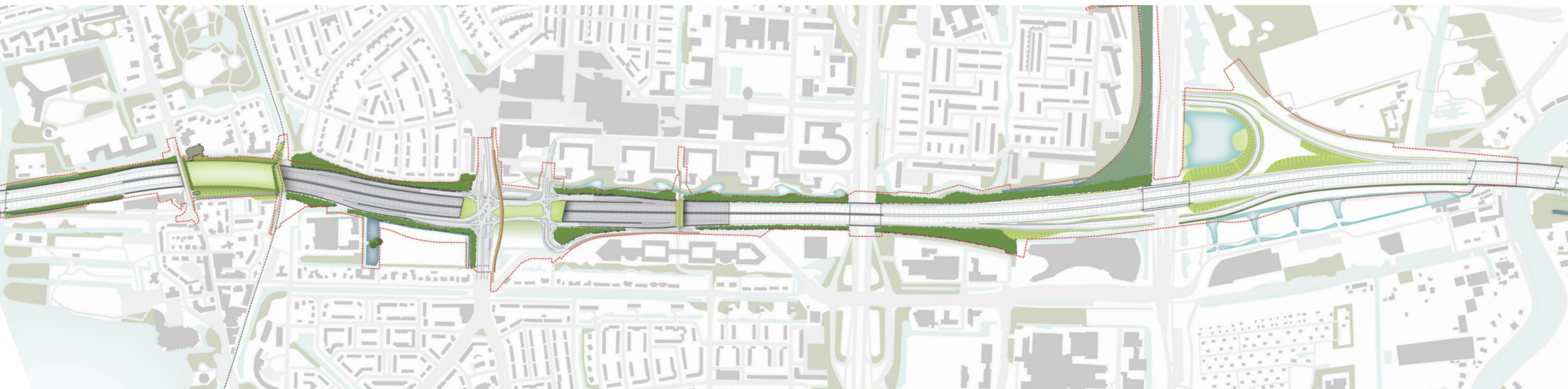

Rijkswaterstaat

Landschapsplan Schiphol - Almere - Amsterdam

Deeltraject A9 Amstelveen



Rijkswaterstaat

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	22 januari 2016

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.		blz.
1. INLEIDING	6	5. LANDSCHAPSPLAN	30
1.1. Opgave	6	5.1. A9 Amstelveen: het tracé	30
1.2. Doel	8	5.2. Oude Dorp	36
1.3. Aanpak van het ontwerpproces	8	5.3. De Traverse	39
1.4. Leeswijzer	8	5.4. Bovenlandpad	42
2. KADER EN UITGANGSPUNTEN	9	5.5. Afrit Ouderkerk a/d Amstel	44
2.1. Wegontwerp	9	BRONNEN	47
2.2. Autonome ontwikkelingen	9	BIJLAGEN	
2.3. Wettelijk kader	9	• Arcadis (2011) Landschapsplan Schiphol - Amsterdam - Almere. Deeltraject A9 Ouder Amstel	
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		



1.1. A9 met zicht op de Annakerk

1. INLEIDING

1.1. Opgave

Het project A9 Amstelveen maakt deel uit van het programma Schiphol-Amsterdam-Almere (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 (O)TB en bevat een toelichting op de inpassingsmaatregelen en het daarbij behorende ruimtebeslag.

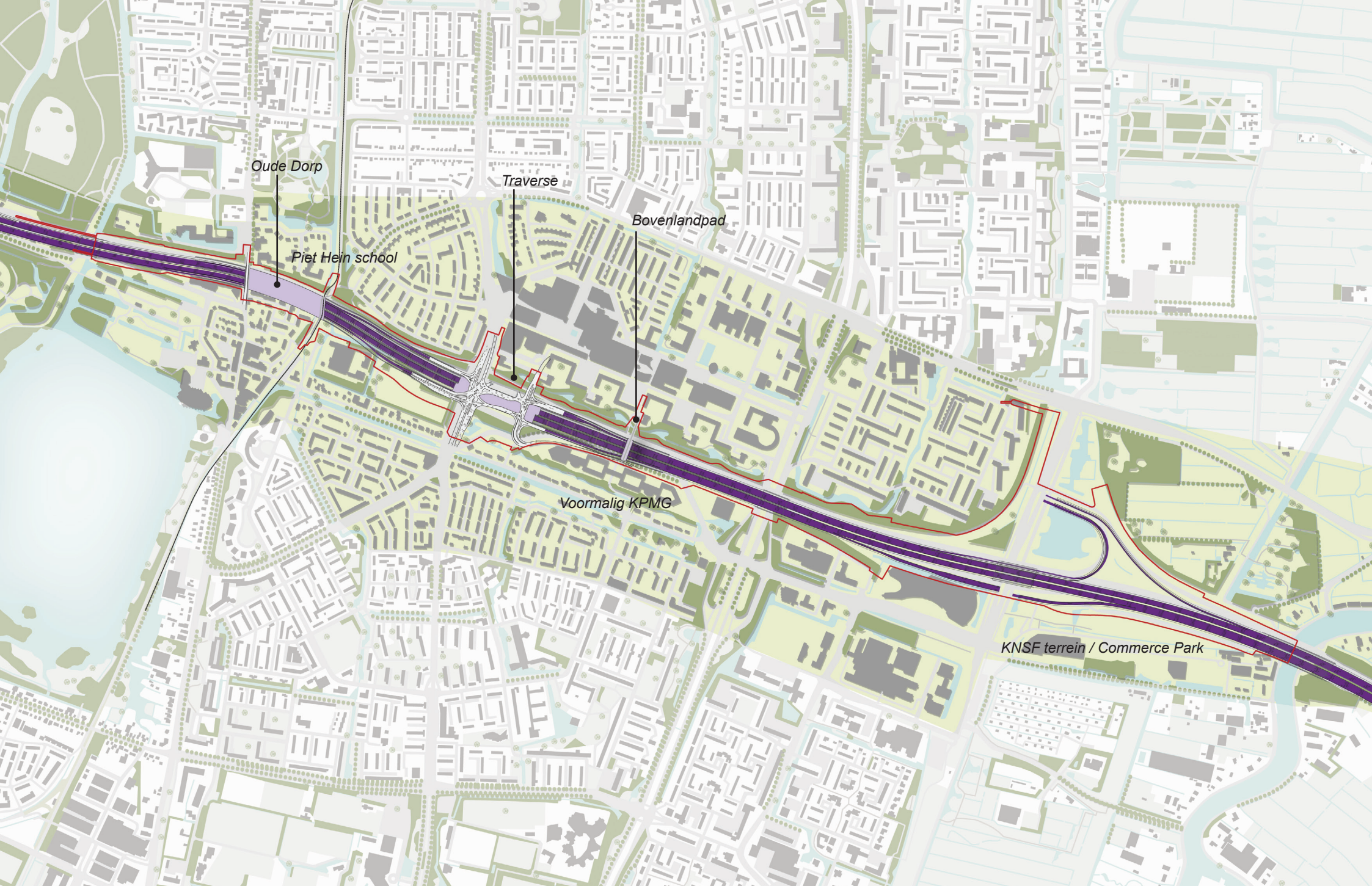
1.3. Aanpak van het ontwerpproces

Het ontwerpproces voor A9 Amstelveen bestond uit drie verschillende ontwerploops. 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 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 Boswet geeft bindende kaders voor de compensatie van bomen: alles wat buiten de bebouwde kom Boswet valt dient 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

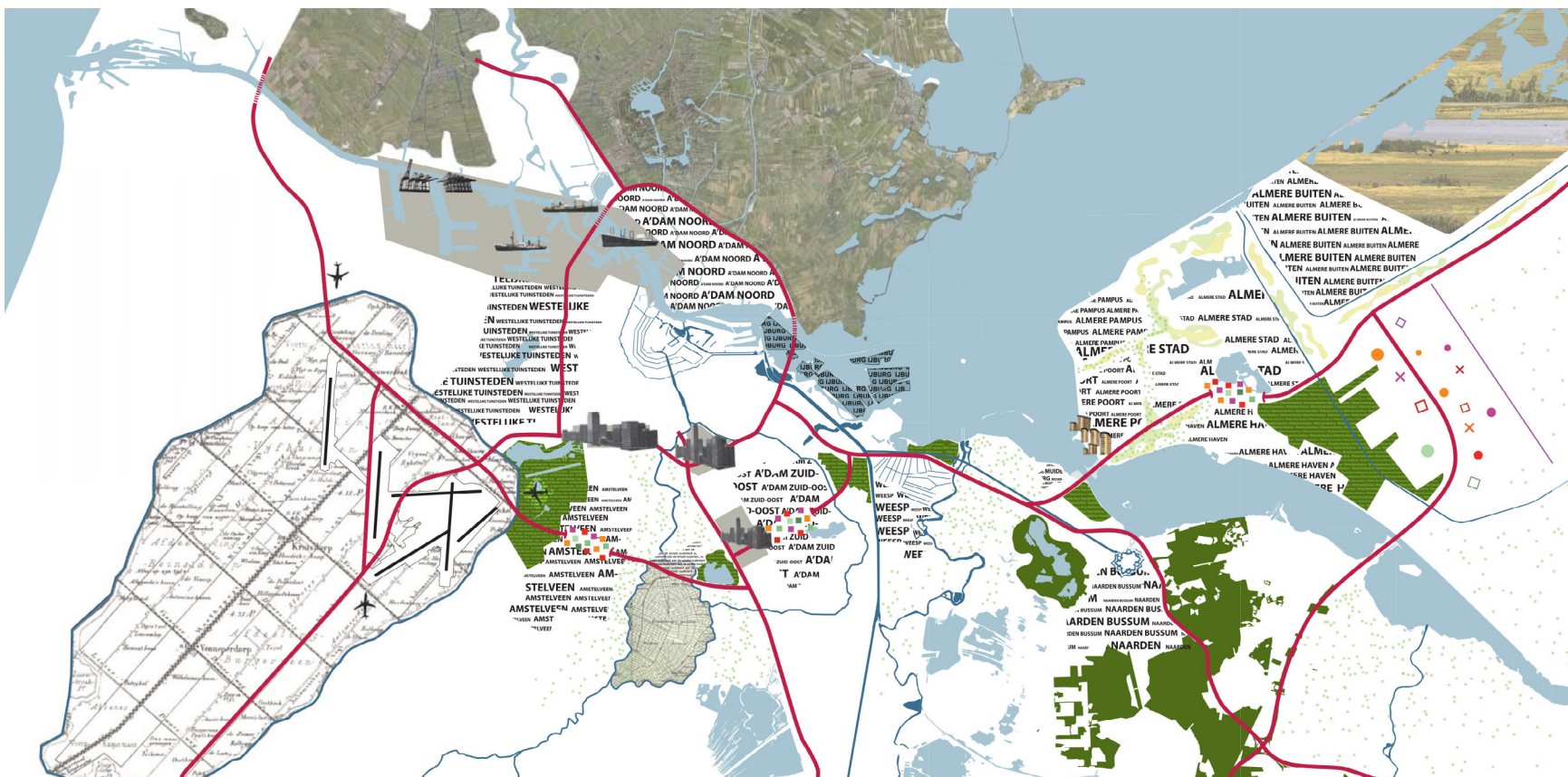
inrichtingsmaatregelen voor de weg geeft deze visie ook uitgangspunten voor de inrichting van de twee overkappingen (Oude Dorp en de Traverse) en de overbrugging (Bovenlandpad) over de snelweg. Deze uitgangspunten zijn leidend voor de uitwerkingen van de overkappingen in dit landschapsplan.

- 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, CONTINUÏTEIT 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)

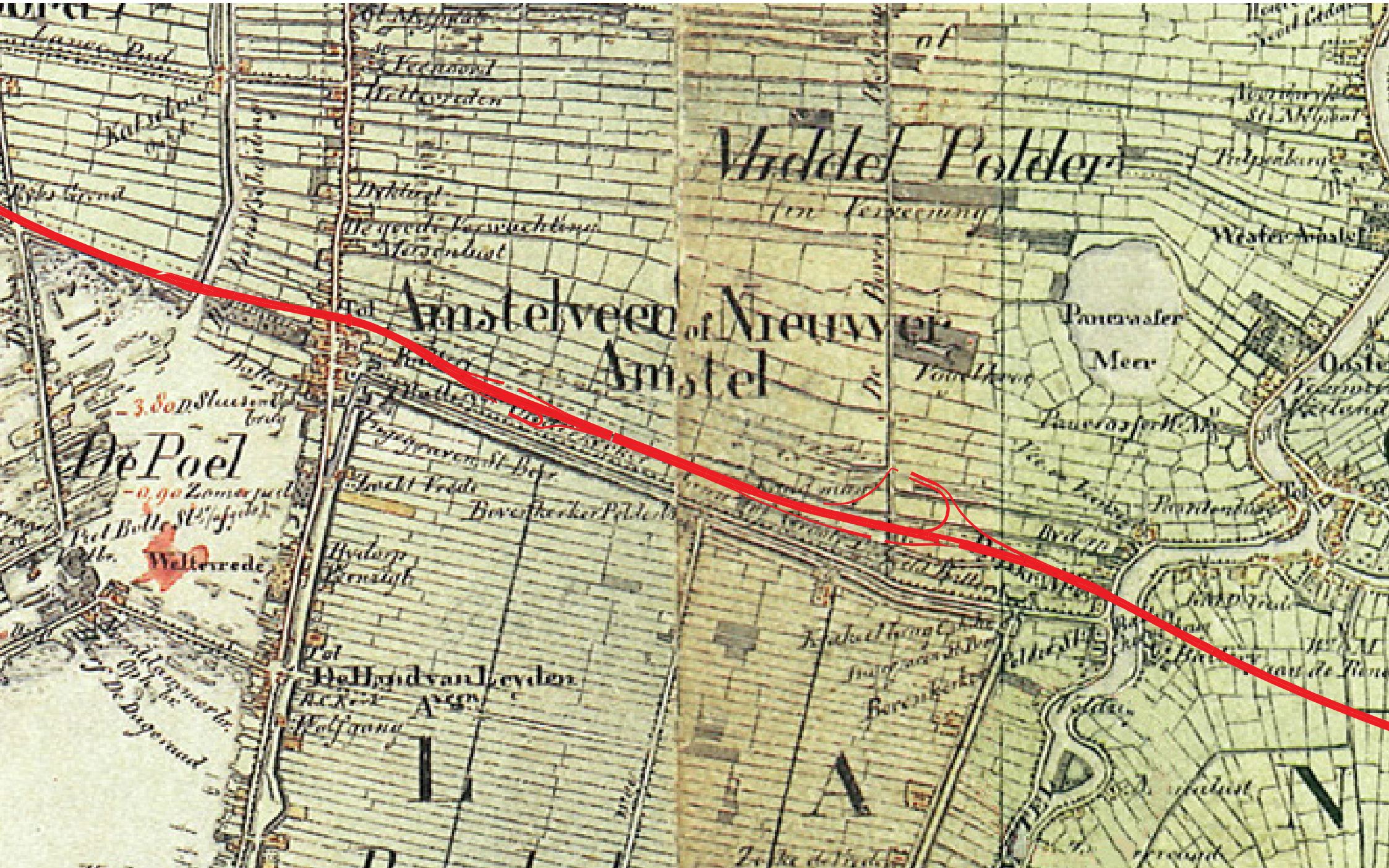


2.3 Gewenste beleving A9. Uit: Inpassingsvisie SAA- Project A9 Amstelveen (Wurck, 2014)



2.4 De stedelijke en landschappelijke diversiteit is de allergrootste kwaliteit van het gebied waar SAA doorheen snijdt. Dus de omgeving domineert, de snelweg faciliteert (Uit: Masterplan SAA, Karres en Brands 2011)

3.1. Amstelveen omstreeks 1850 met daarop geprojecteerd de huidige A9

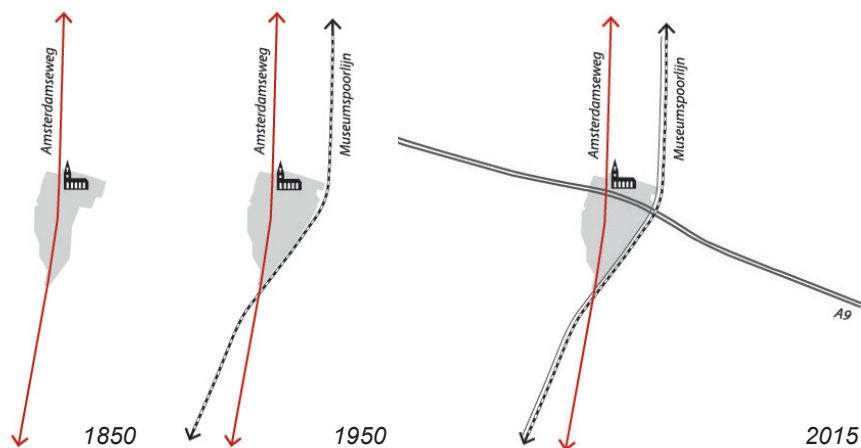


3. GEBIEDSKENMERKEN AMSTELVEEN

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.

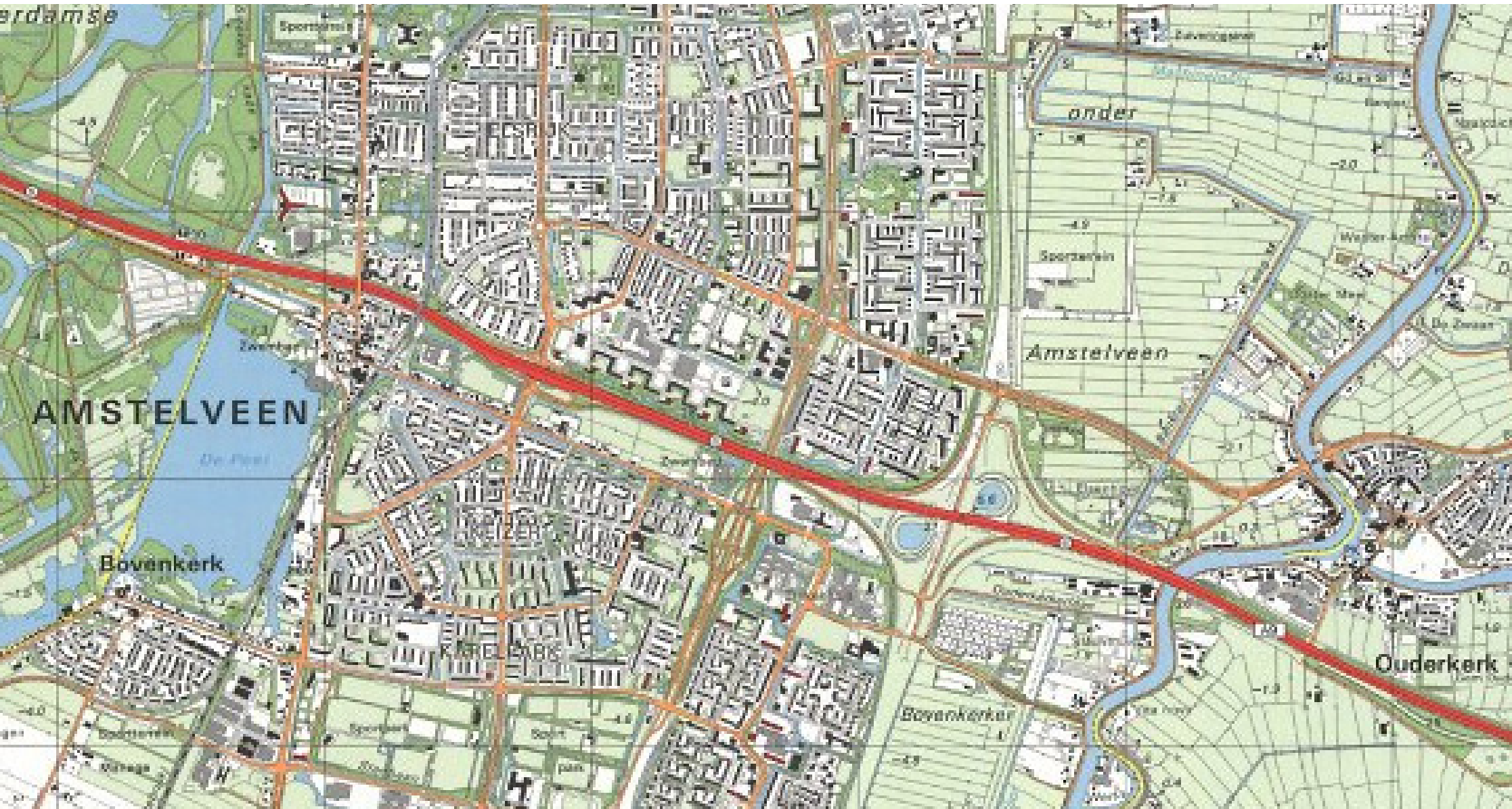
3.4. Amstelveen omstreeks 1952 met daarop geprojecteerd de huidige A9



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. Landschapsopbouw

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.

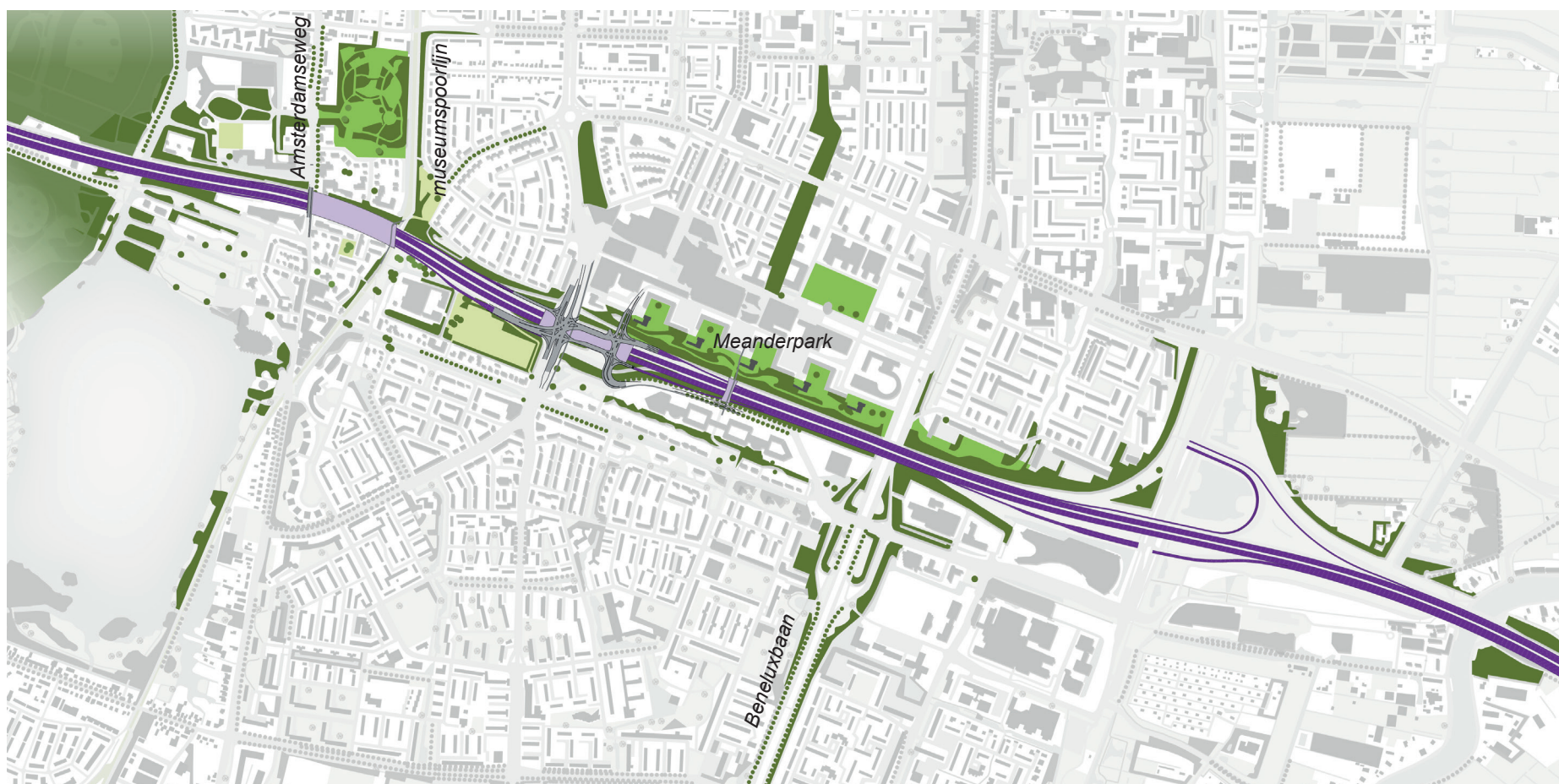


3.6. Watersysteem

3.2.2. Bepanting

Amstelveen staat bekend als groene gemeente en is in 2014 verkozen tot groenste stad van Europa. Het stedelijk groen bestaat uit bosplantsoen, 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.

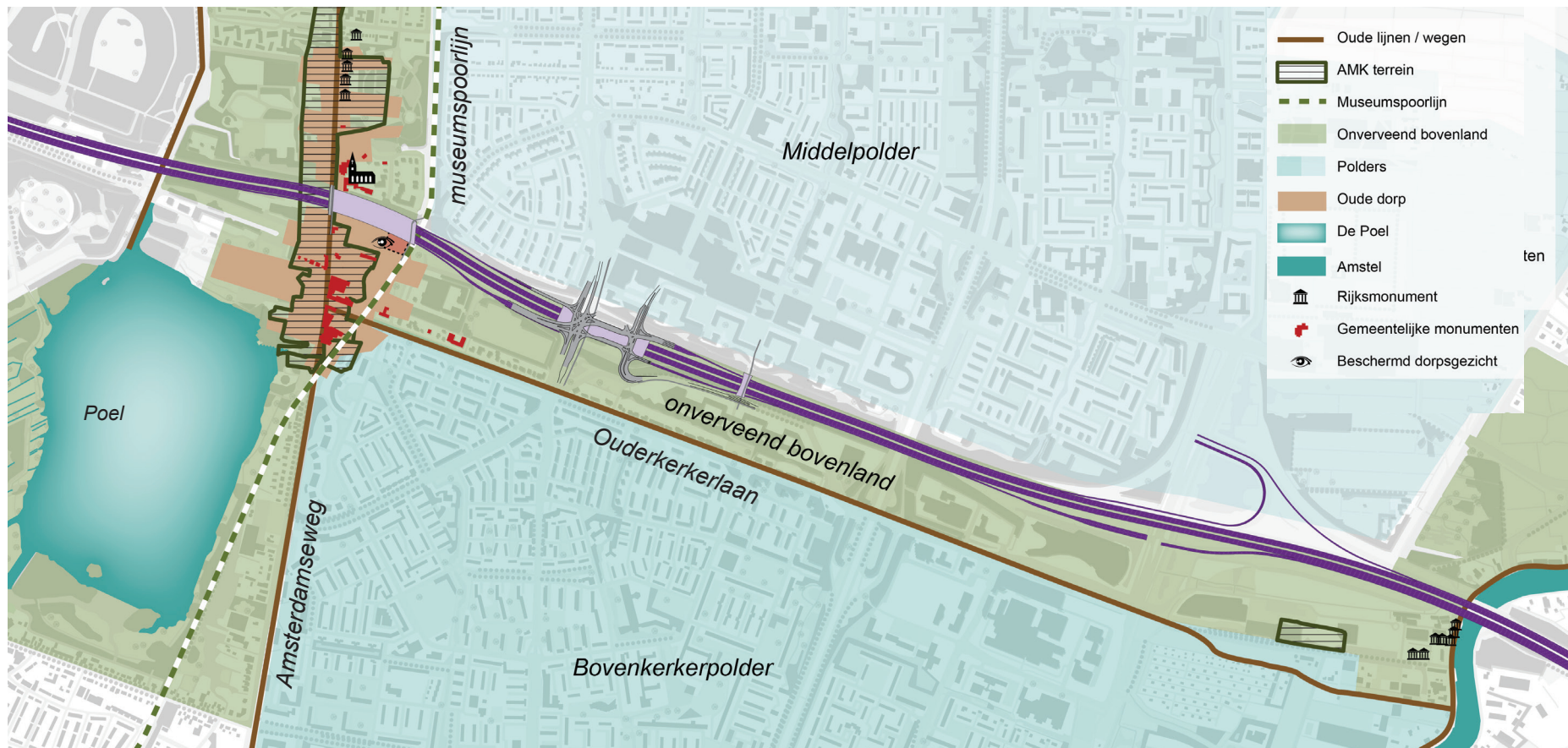


3.7. Groenstructuur

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.



3.9. Hoogteligging in NAP

1 BMW garage duidelijk zichtbaar langs A9



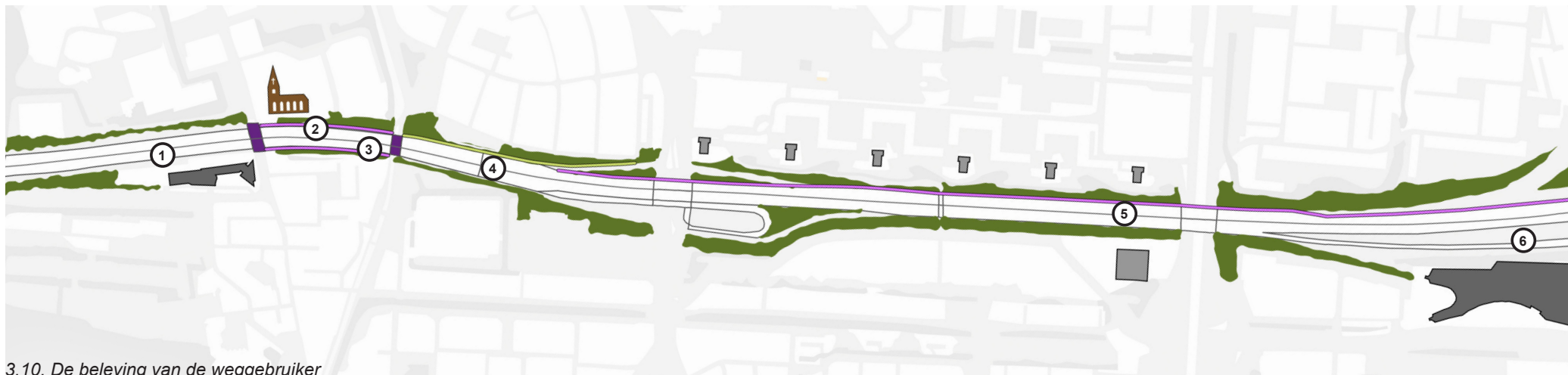
3 Zicht op geluidsschermen, groen en viaduct museumspoorlijn



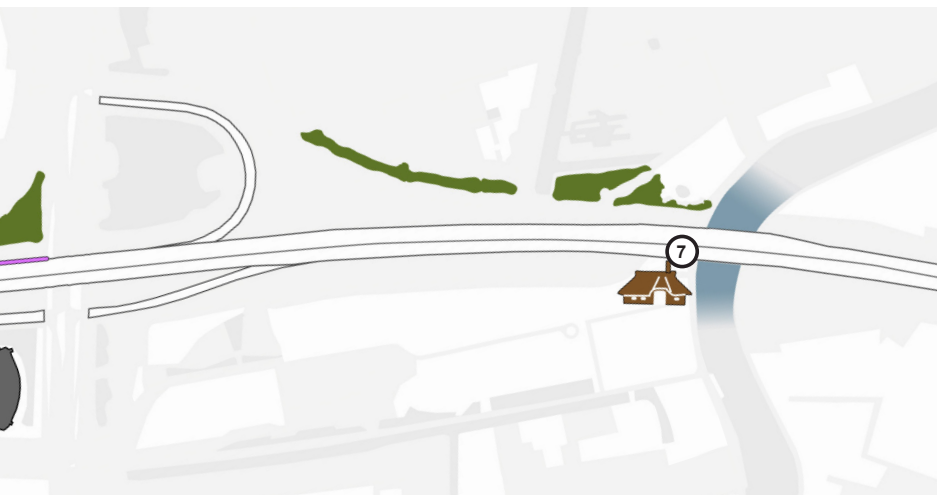
2 Zicht op de Annakerk vanaf de A9



4 Zicht op bosschages en groen geluidsscherm



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.

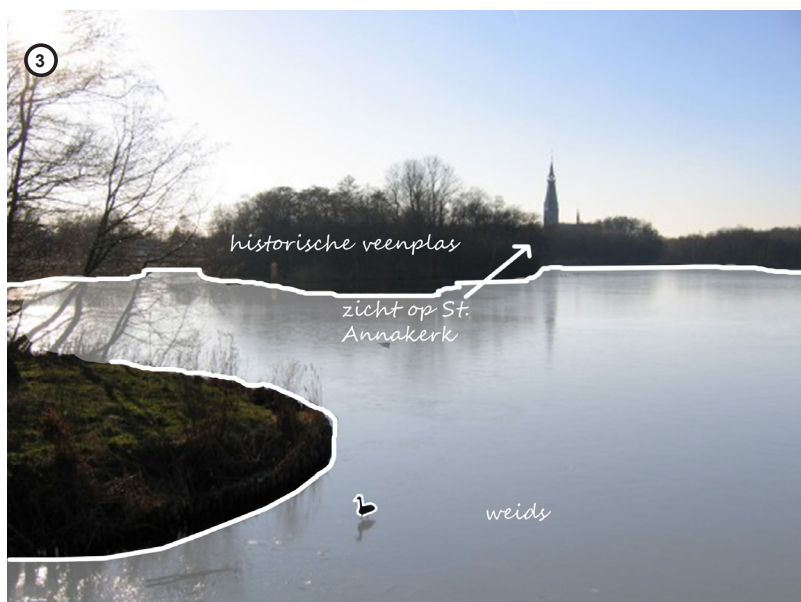




Het Oude Dorp: het oudste deel van Amstelveen oogt kleinschalig en besloten.



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.



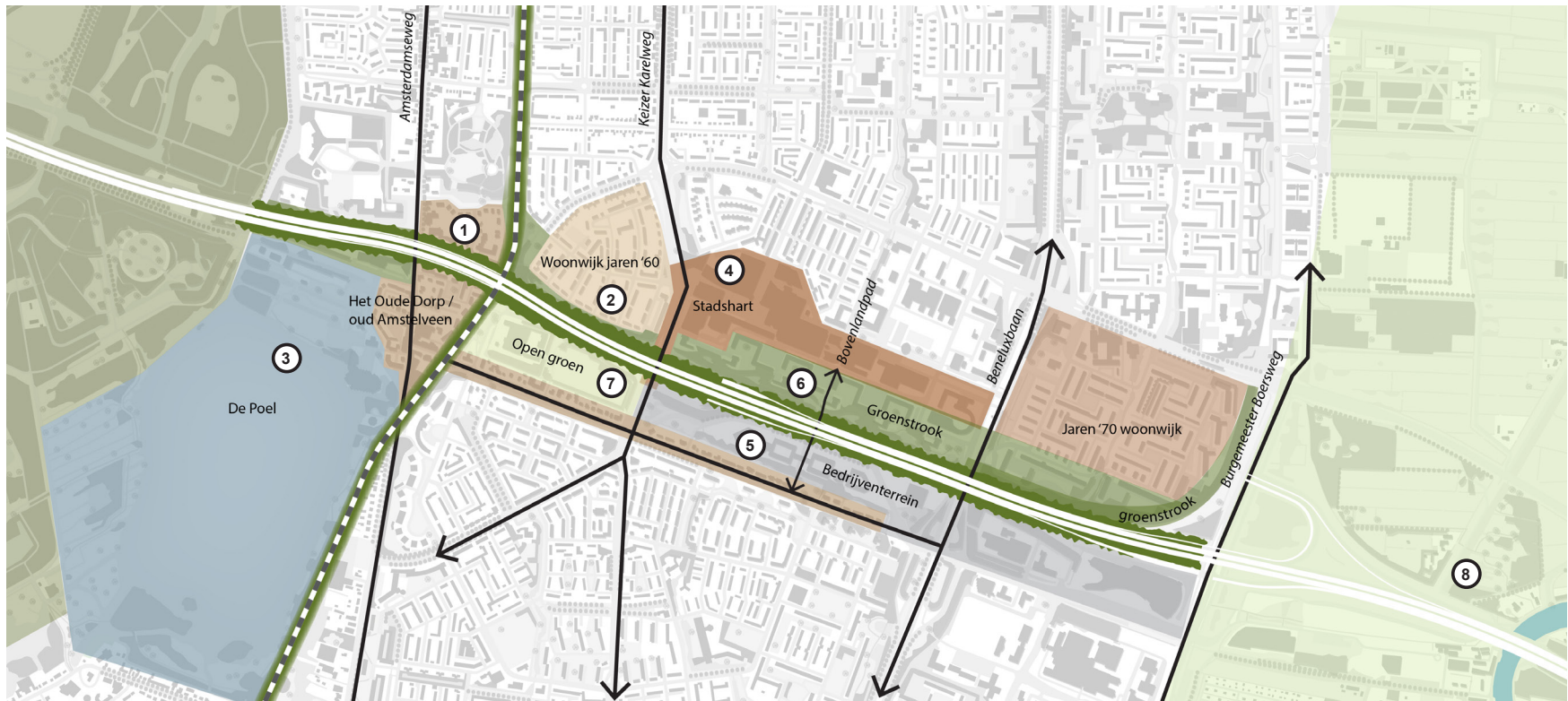
Het Stadshart van Amstelveen, dat vanaf de jaren '60 werd ontwikkeld.

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 ontwikkelt.

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