

4. RUIMTELIJKE VISIE

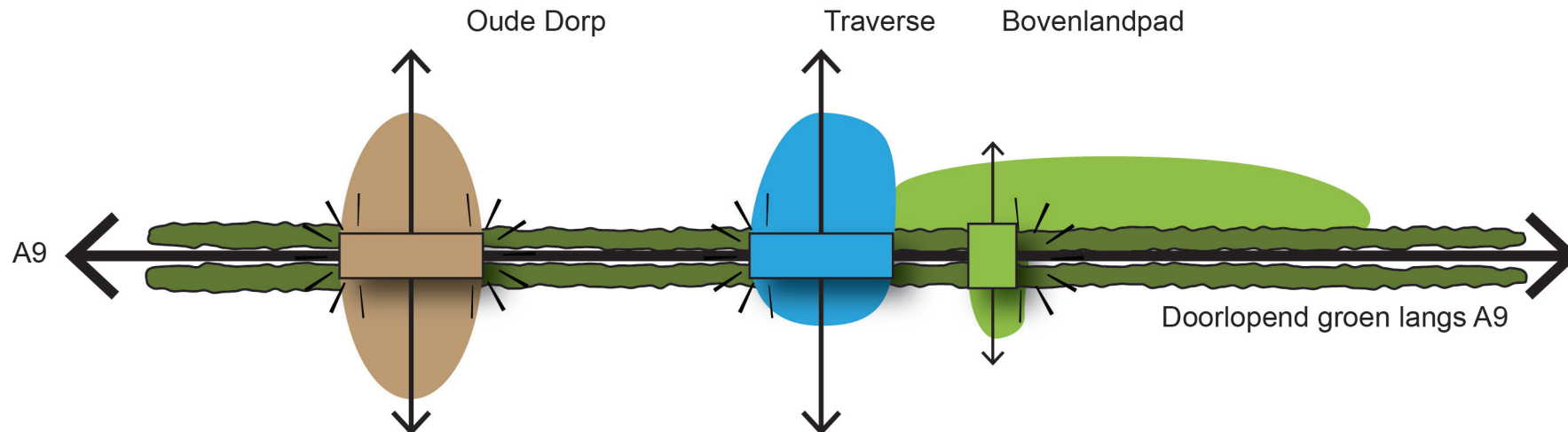
4.1. Visie A9 Amstelveen

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:

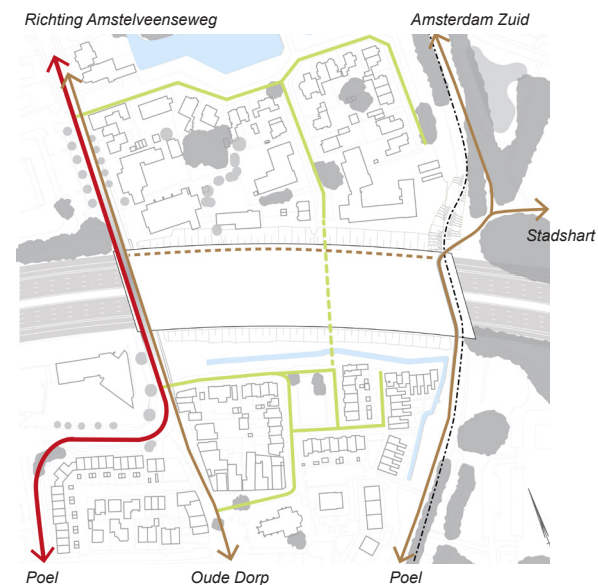
- doortrekken van groenstructuren op de kap door middel van een openbaar karakter met betekenis voor heel Amstelveen;
- logische aansluitingen op bestaande routes naar kap;
- de kap laten fungeren als voorkant voor omliggende woningen, functies en voorzieningen.



4.3. 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.



4.2. Nieuwe aansluitingen op bestaande infrastructuur



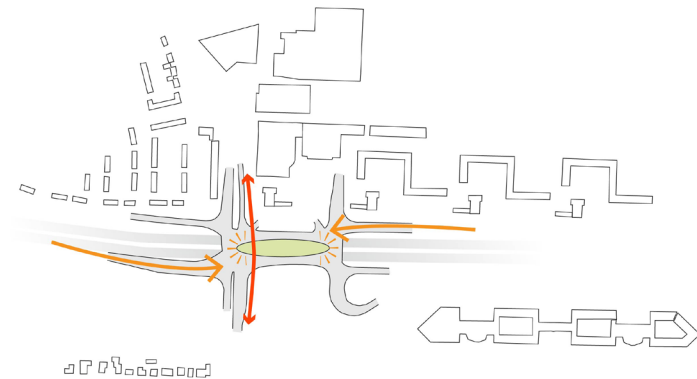
4.5. Park als voordeur: door sloop en mogelijke uitbreiding scholen, kans om oriëntatie gebouwen om te draaien (oranje bestaande voorkanten en rood nieuwe voorkanten of heroriëntatie)

De Traverse

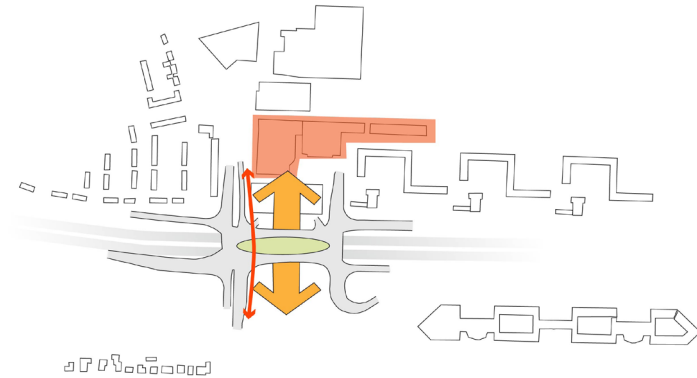
Door middel van de overkapping nabij de Keizer Karelweg kan de stad aan elkaar worden geheeld. Dit gebied vormt tevens voor mensen die vanaf de A9 komen, de toegang tot Amstelveen en het Stadshart.

Belangrijke uitgangspunten voor de vormgeving voor deze entree zijn:

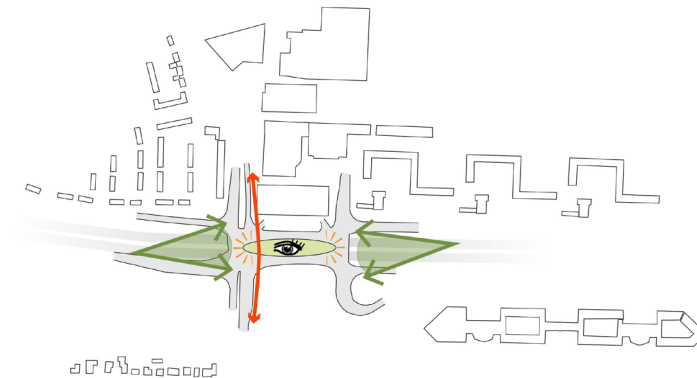
- zichtrelatie tussen noordelijk en zuidelijk deel;
- ruimte voor groen, maar wel zichtrelatie tussen noord en zuid Amstelveen borgen;
- inpassing busstation direct ten noorden van het verkeersplein;
- inpassing aantrekkelijke langzaamverkeersverbinding in de vorm van een (fiets)brug die een eyecatcher 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



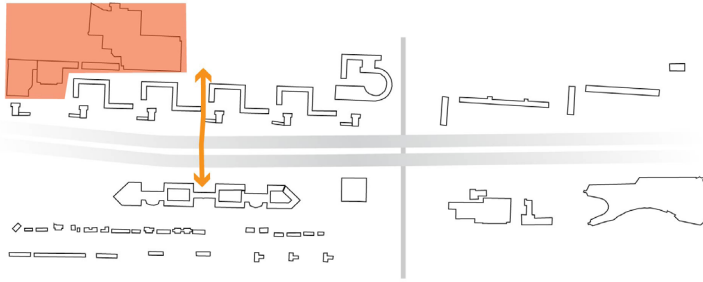
4.7. Traverse als nieuwe entree voor Amstelveen



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

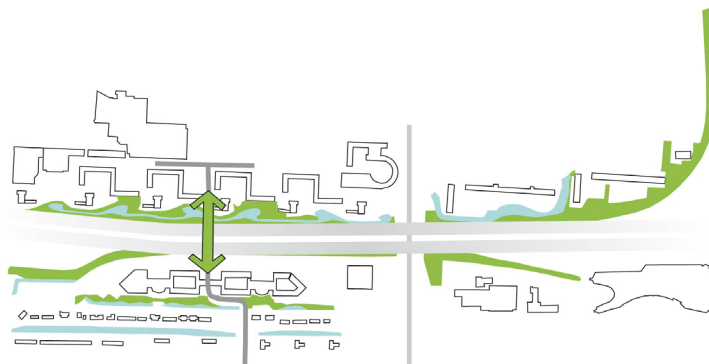
Bovenlandpad

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.



4.10. Groene uitstraling doortrekken over de A9

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.

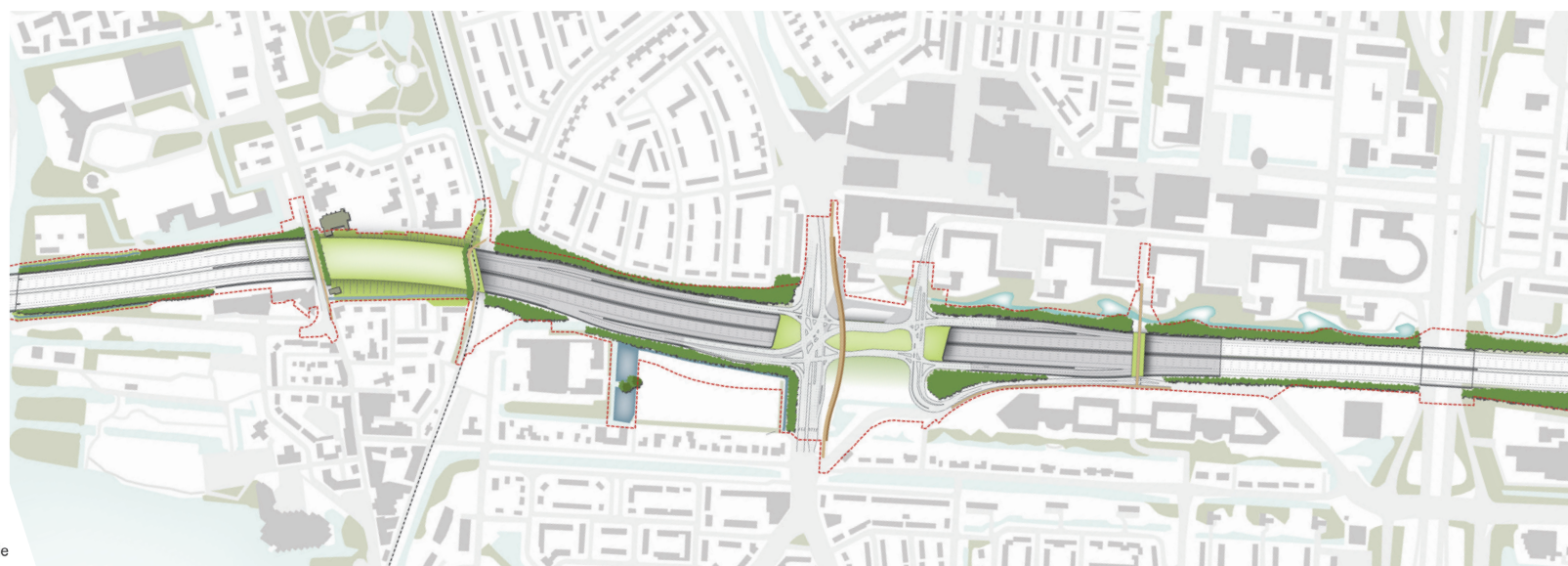
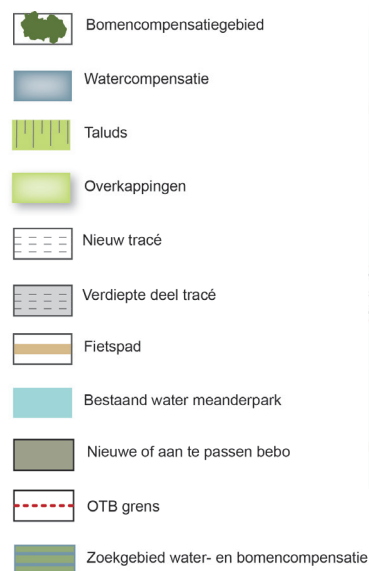
Zoekgebied bomencompensatie

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 6,68 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 aan-



5.1. Plankaart landschappelijke inpassing A9 Amstelveen

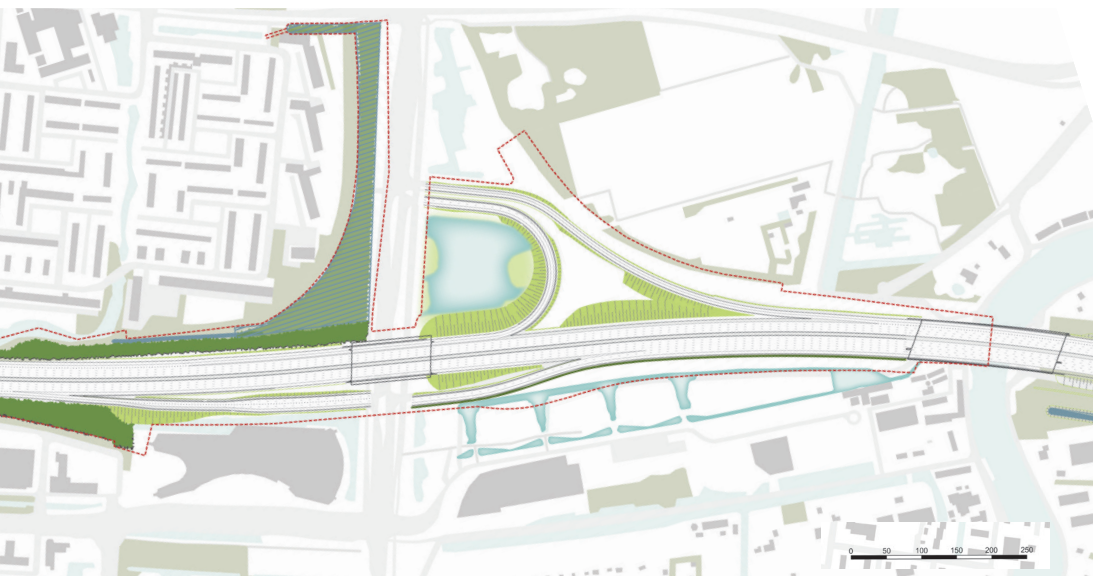
plant van bomen.

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



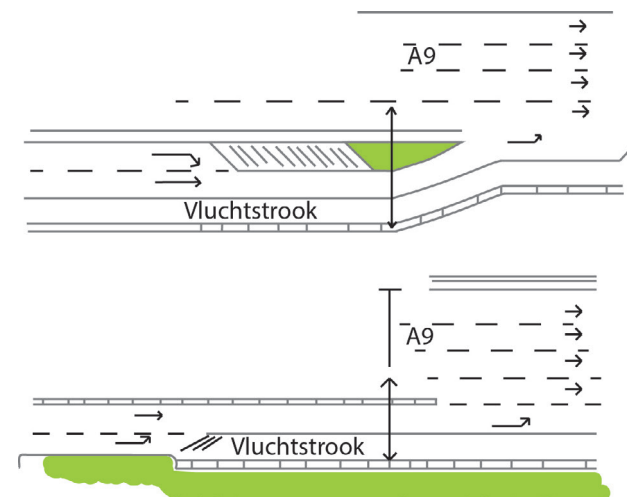
in stand te worden gehouden, omdat deze routes gebruikt kunnen worden als foerageergebied.

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.

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).



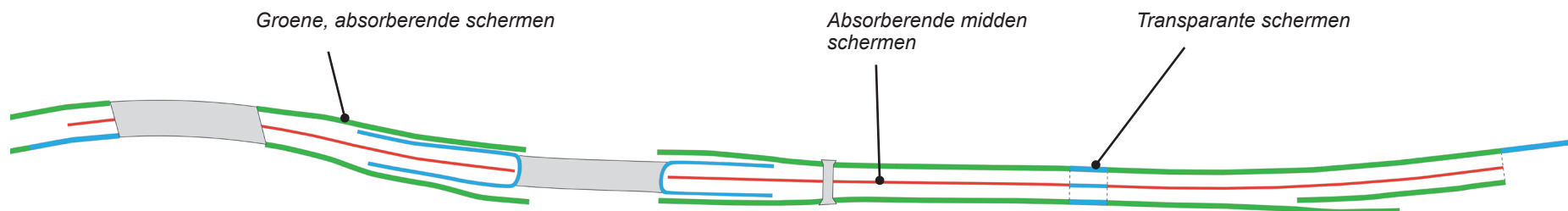
5.2. Invoegrichtingen toeritten: de onderste optie zorgt voor minder ruimtebeslag en daardoor is er meer ruimte voor groen. Deze is toegepast bij de A9 Amstelveen.

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.



5.4. Indicatieve hoogtes geluidsschermen; voor bandbreedtes zie het deelrapport geluid uit het OTB



5.3. Uitstraling geluidsschermen

Bovenkant scherm t.o.v NAP



Hoogte scherm vanaf bovenkant bak



Hoogte scherm vanaf kant verharding



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 (O)TB is gebruik te maken van absorberende schermen voor zij- en middenbermschermen.

De parallelschermen (continue groene structuur)

- Vanaf de bovenkant van de bakrand groeit/hangt 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.

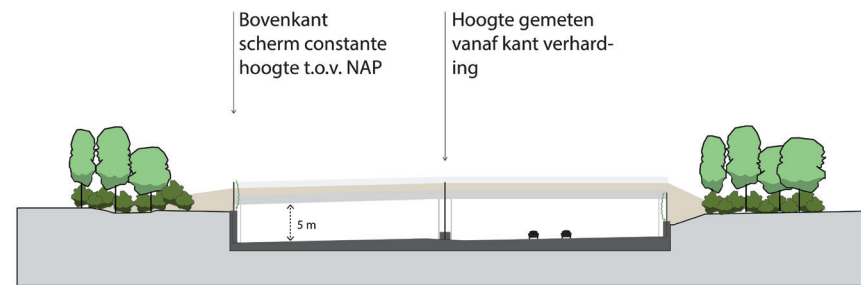
Tussenberm- en kopschermen (transparant en vloeiende)

- 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.

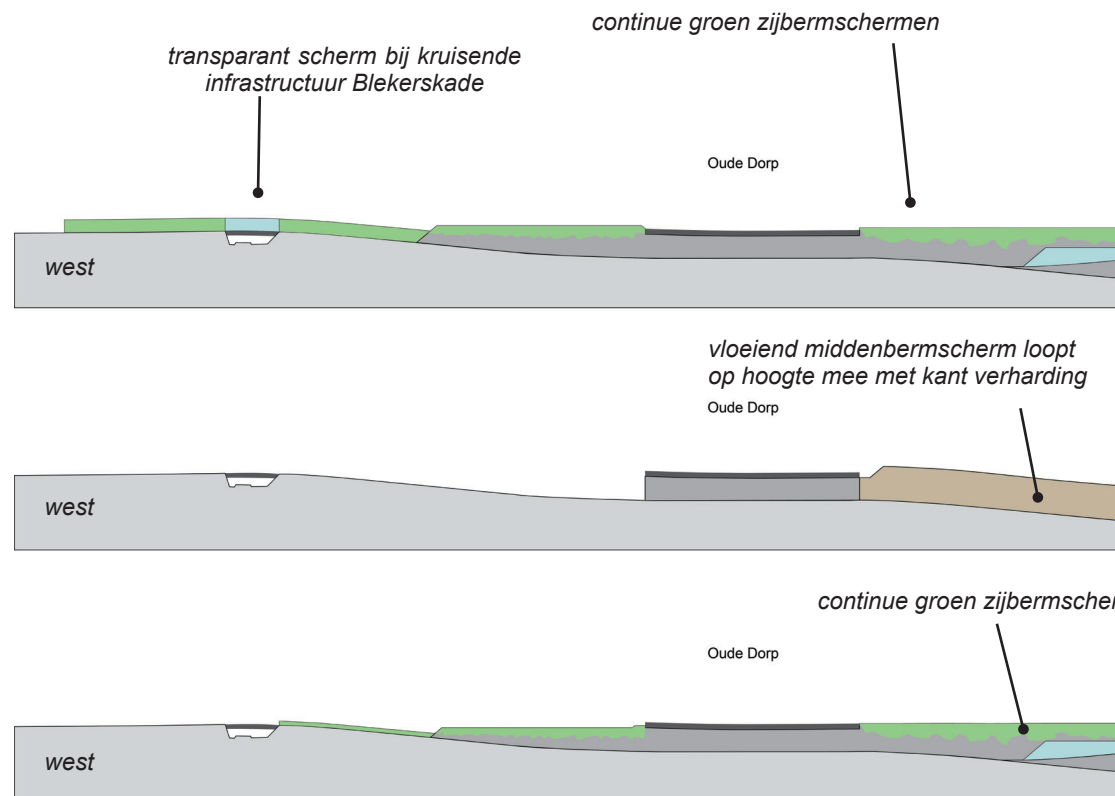
Middenbermschermen (massief en vloeiend)

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

Oude Dorp

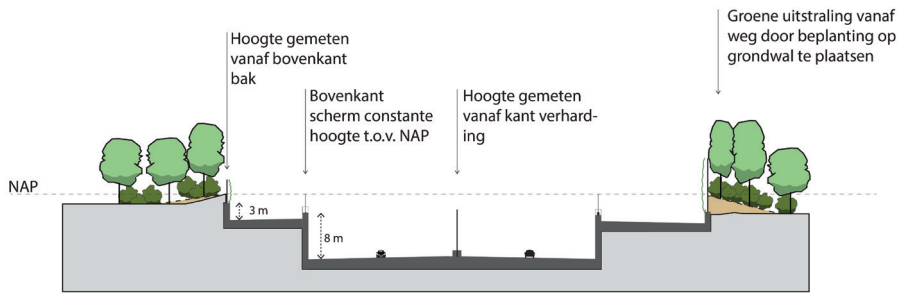


5.5. Principedoorsneden schermen

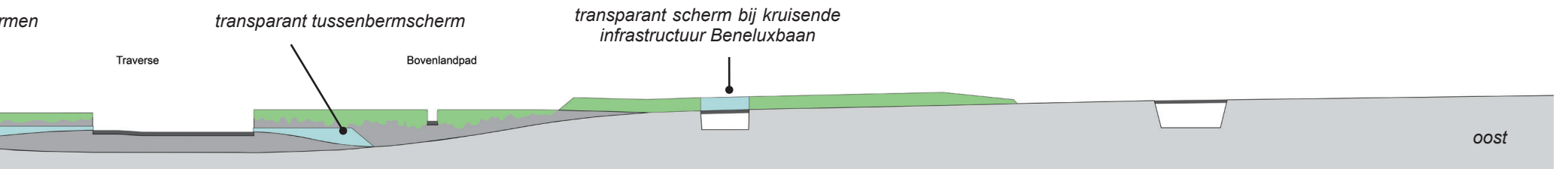
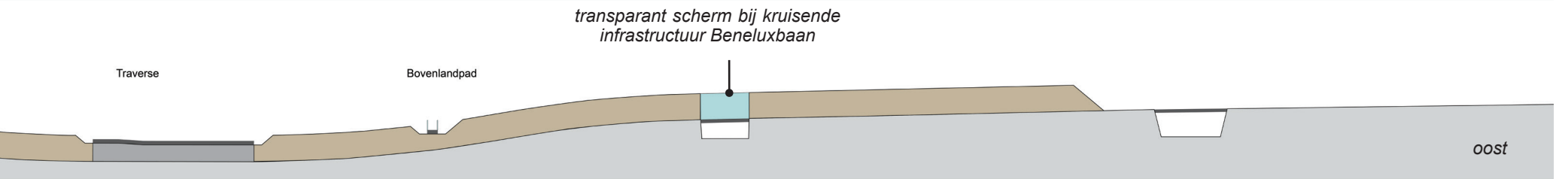
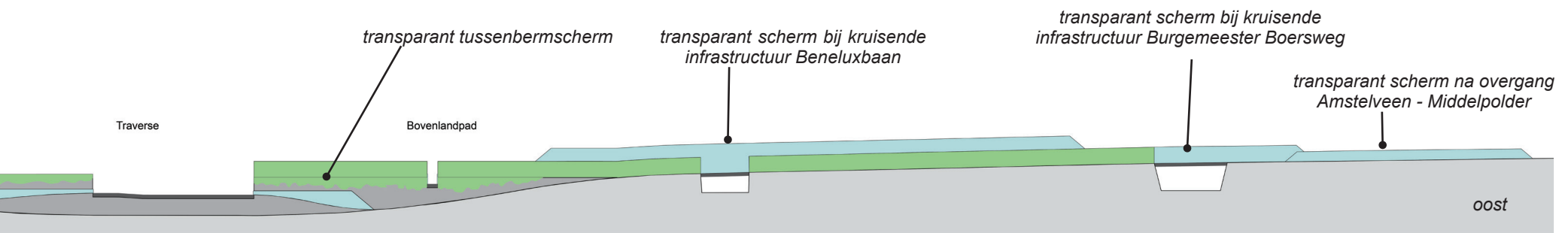
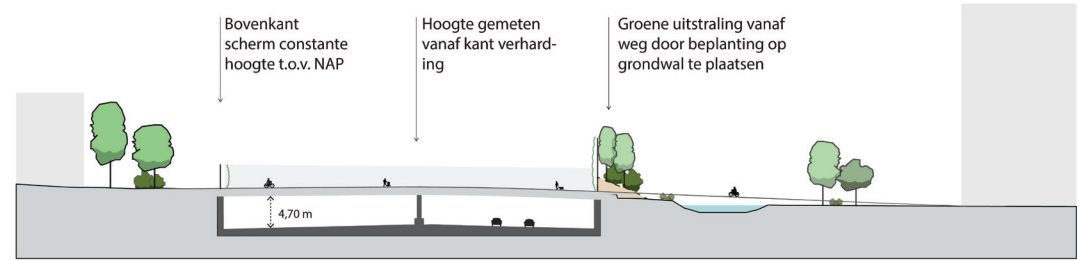


5.6. Principedoorsneden; boven de noordzijde van de verdiepte snelweg, midden de schermen tussen Oude Dorp

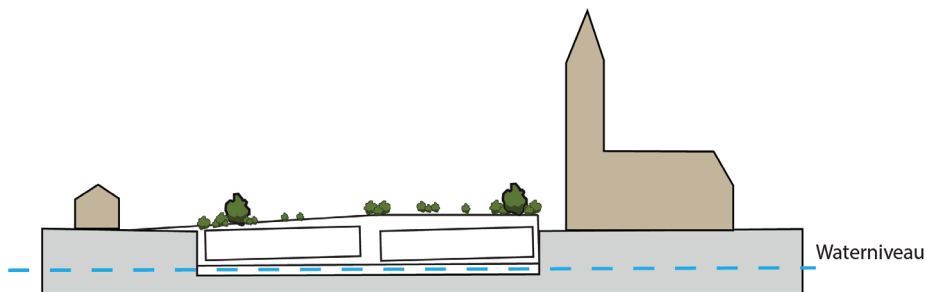
Traverse



Bovenlandpad



de verschillende rijrichtingen en onder de zuidzijde van de verdiepte snelweg

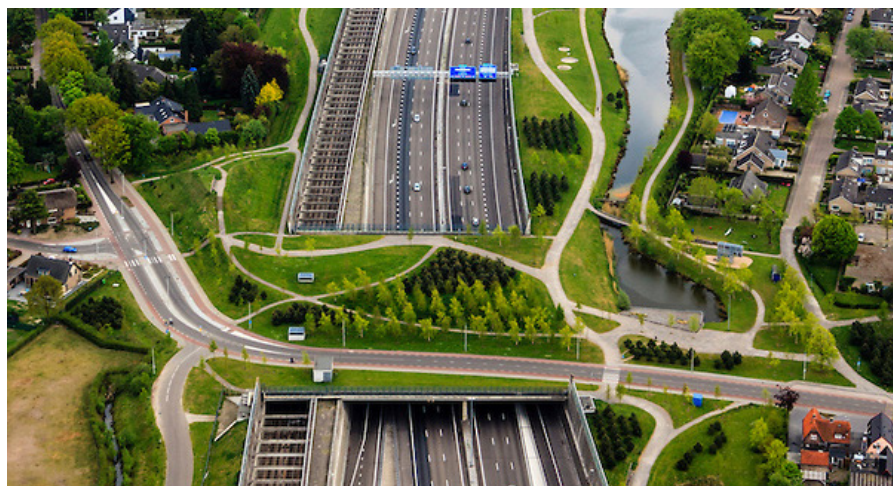


5.7. Oplossing: hoogteverschil tussen kap en omgeving

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.

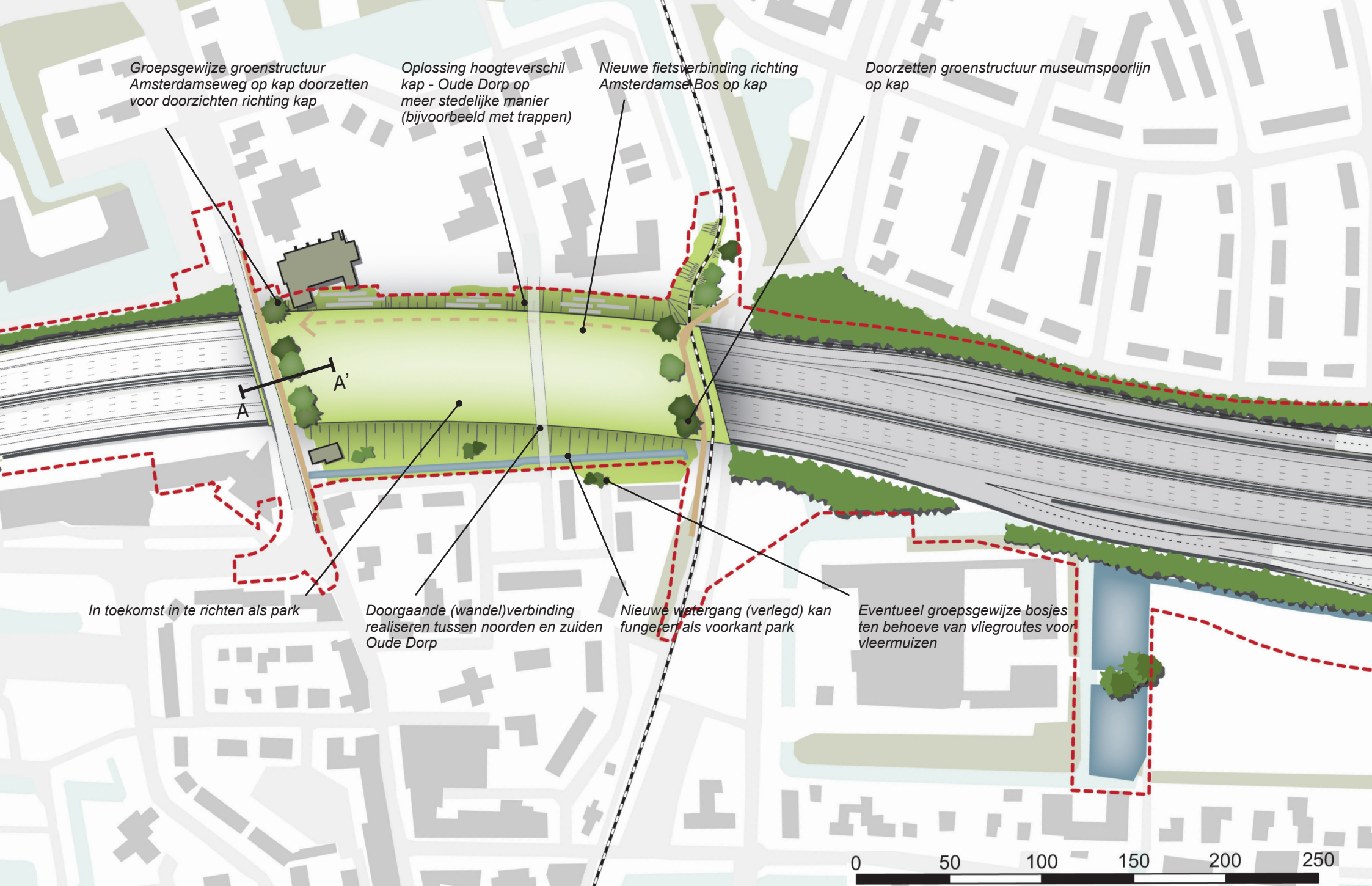
Op afbeelding 5.10 en afbeelding 5.11 worden de inrichtingsvoorstellen voor het Oude Dorp en de inpassing van de Amsterdamseweg weergegeven. De Amsterdamseweg is een historische lijn die beter herkenbaar kan blijven door het terugplaatsen van een nieuw gebouw en het laten doorlopen van een groene beleving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



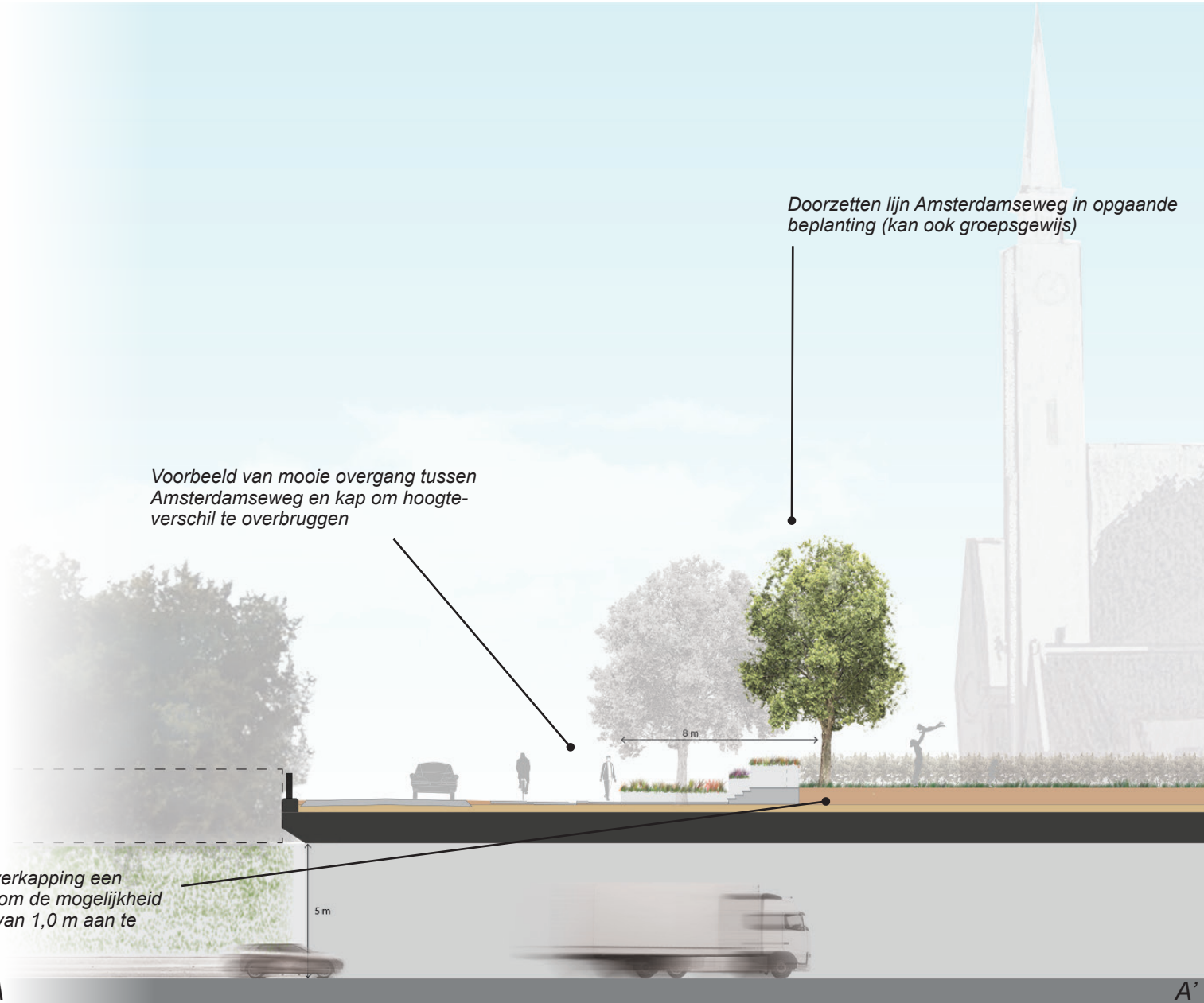
5.8. Park op kap om twee dorpen met elkaar te verbinden (Prinsenbeek park, Breda)



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



5.10. Inpassing deelgebied Oude Dorp

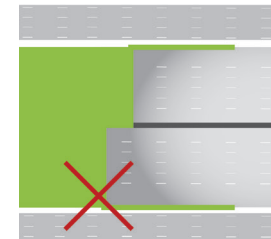


5.11. Doorsnede Amsterdamseweg en deel kap Oude Dorp met daaronder de A9

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.

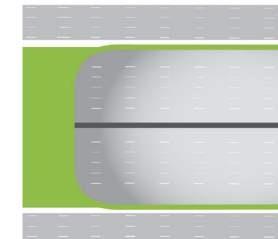
Bajonet (niet wenselijk)



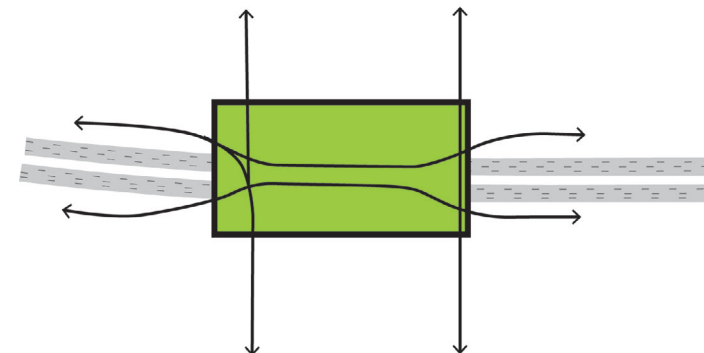
Schuin



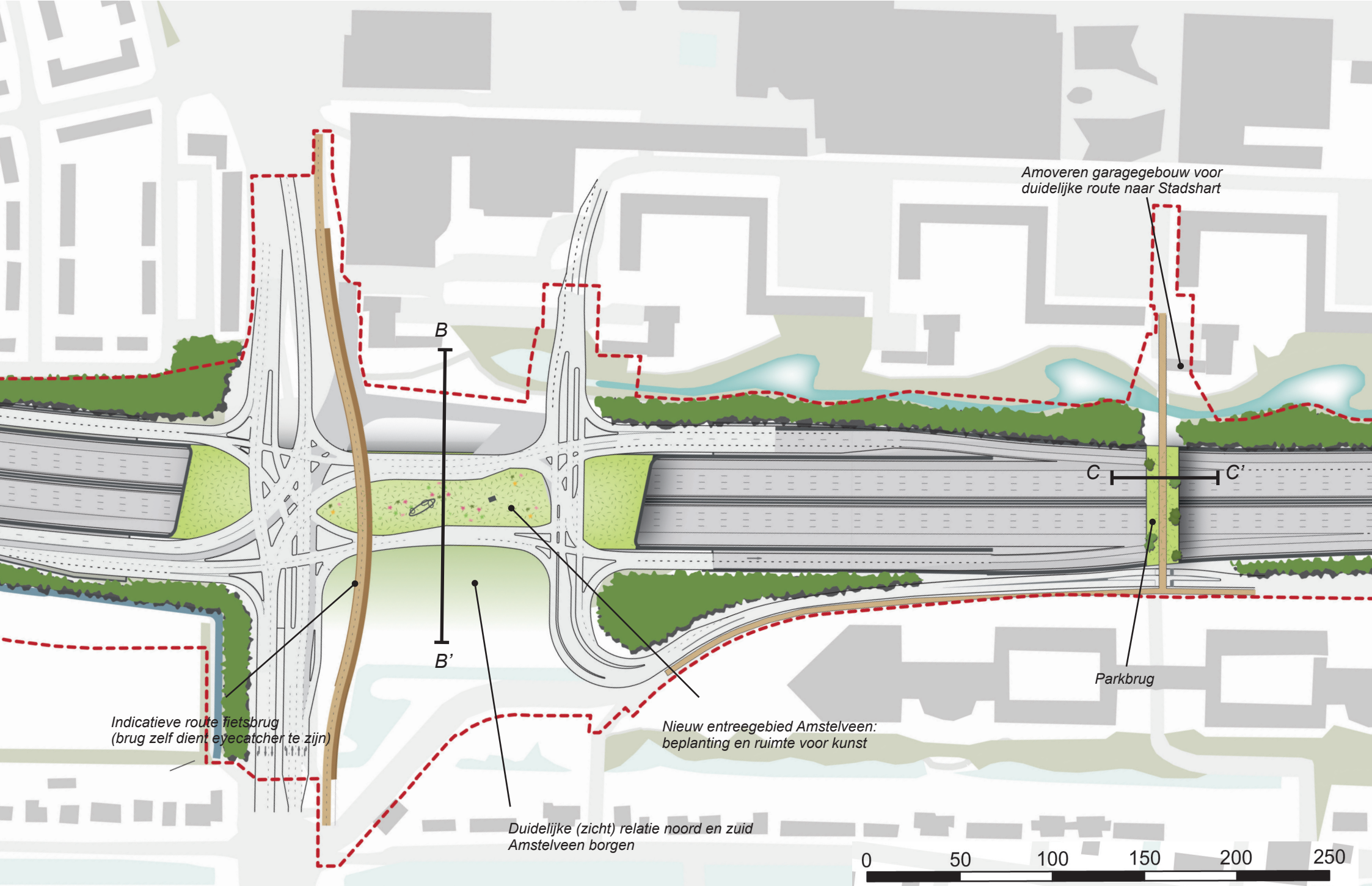
Afgeronde hoeken



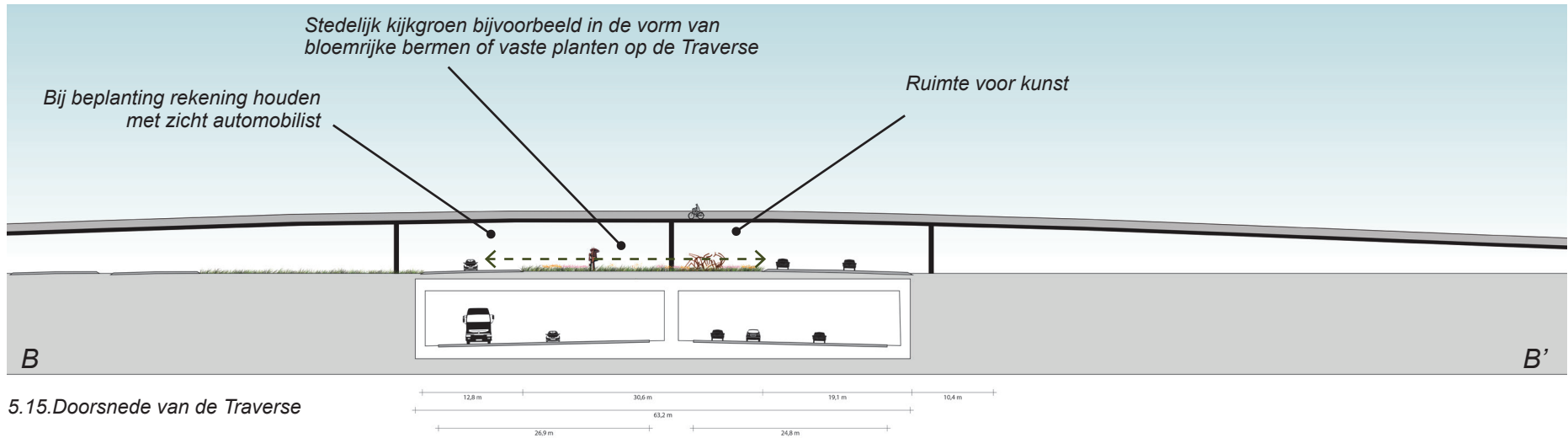
5.12. Opties vormgeving overkapping Traverse



5.13. Traverse: een overkapping



5.14. Inpassing deelgebied Traverse en Bovenlandpad



5.15. Doorsnede van de Traverse



5.16 Kijkgroen met een stedelijke uitstraling als eye-catcher voor het gebied (referentie Orlyplein, Amsterdam Sloterdijk)



5.17 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).

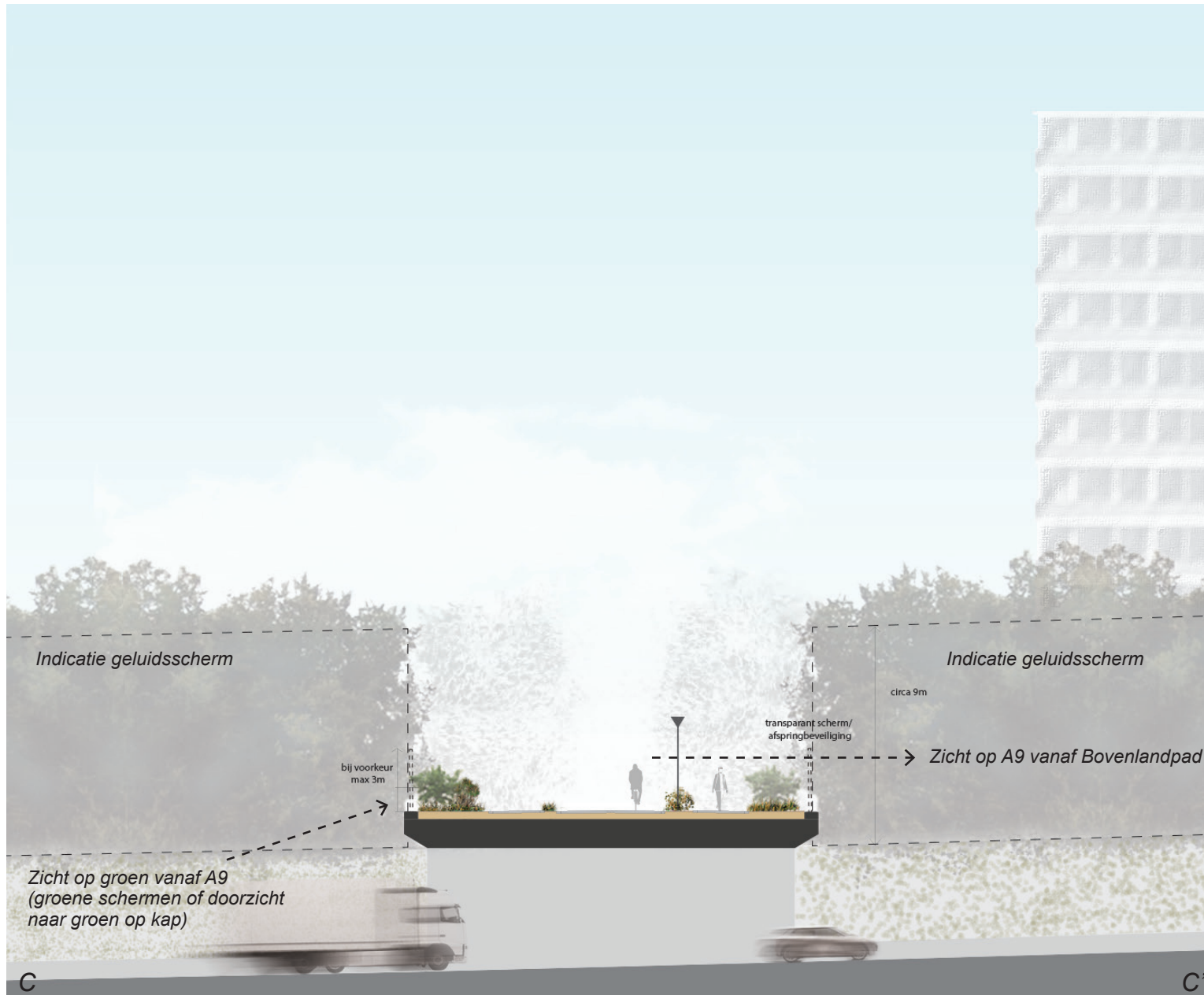
Het passeren van de snelweg vormt een uniek moment op de route en zou daarom deels zichtbaar moeten zijn door het plaatsen van transparante geluidsschermen (zie afbeelding 5.19).



5.18. Zitplek op de snelweg vanaf Bovenlandpad (referentie Prinsenbeek park, Breda)



5.19. Doorzichten naar de snelweg vanaf het Bovenlandpad (referentie Prinsenbeek park, Breda)



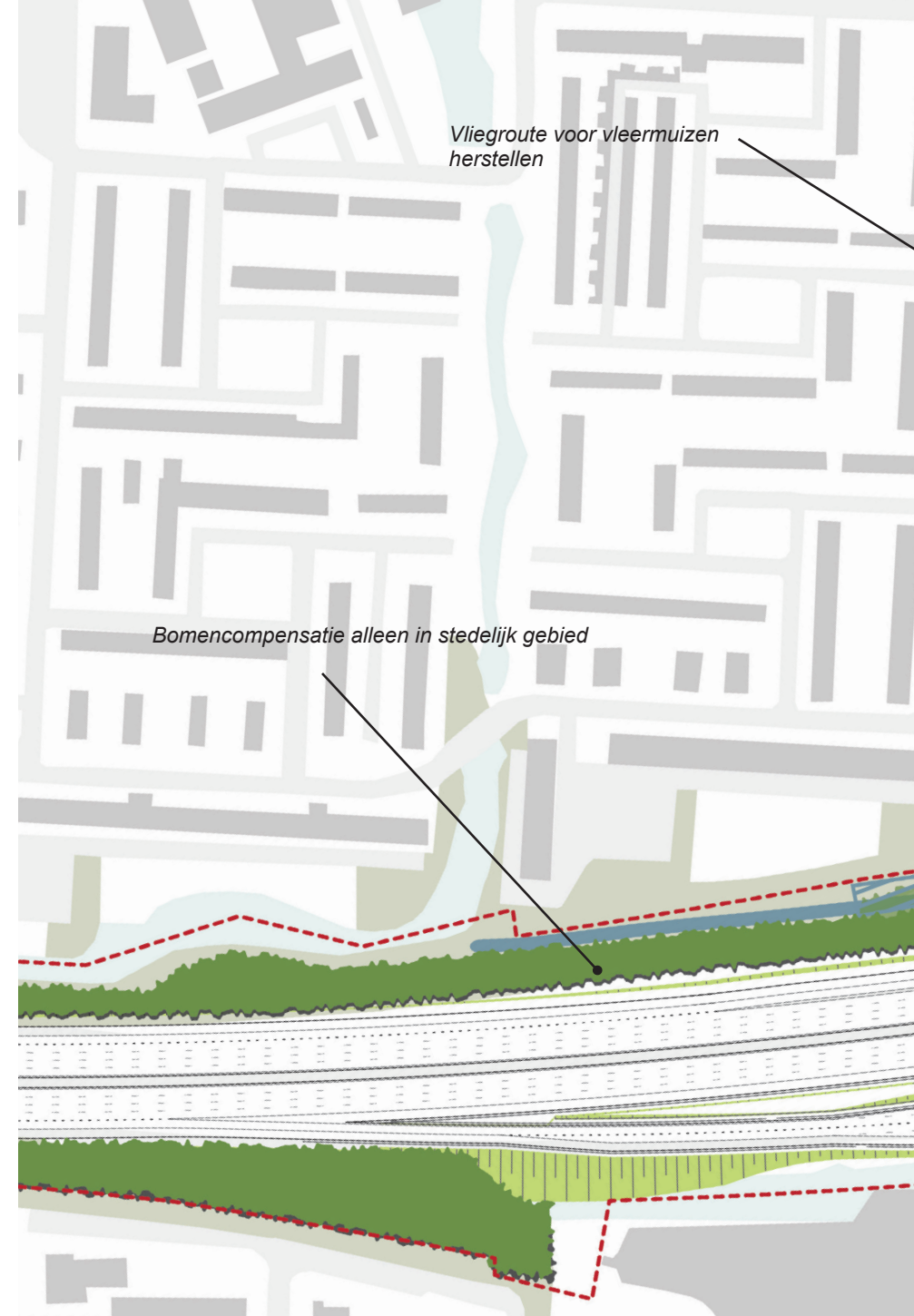
5.20. Doorsnede Bovenlandpad met daaronder de A9

5.5. Afrit Ouderkerk a/d Amstel

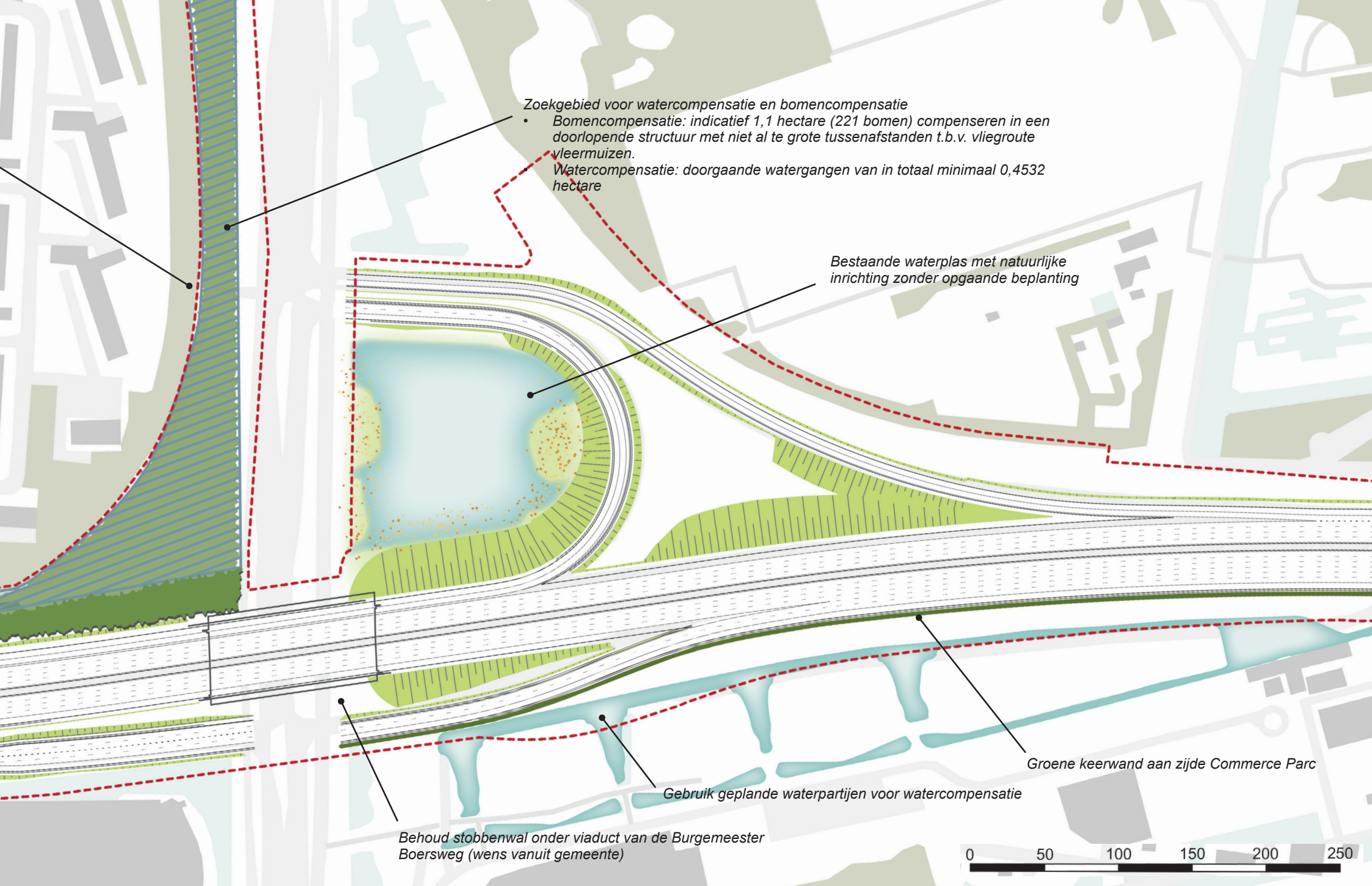
Afrit Ouderkerk a/d Amstel vormt de overgang tussen stedelijk gebied en het open veenweidelandschap. Daarom stopt de opgaande beplanting als de bebouwing op houdt.

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.



5.21. 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)**

