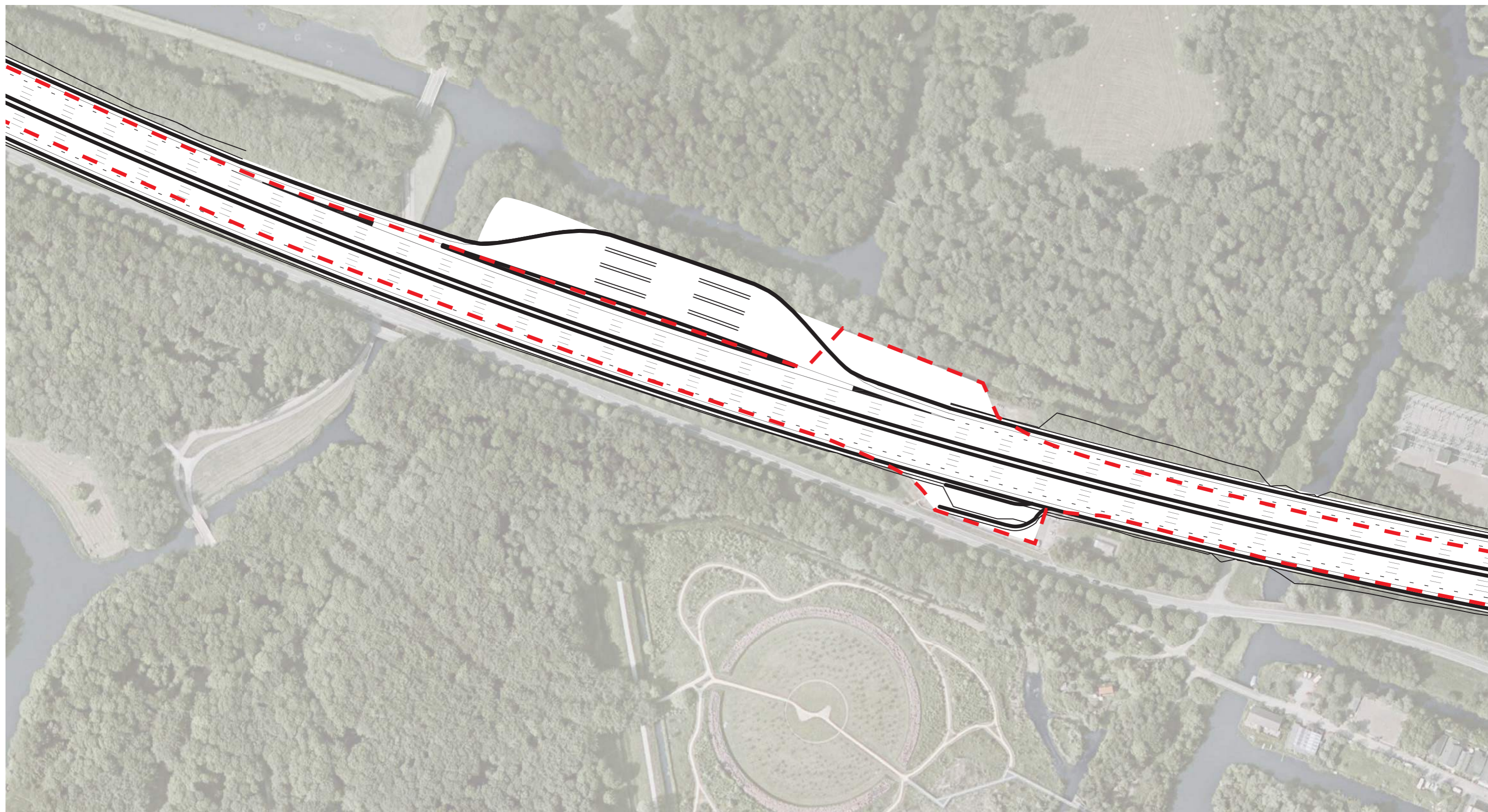




Bestaande situatie deelgebied 1 - 1:2500





Nieuw tracé deelgebied 1 - 1:2500



De verbreding van de A9 zorgt ervoor dat een gedeelte van de bestaande bomen langs de snelweg zal moeten verdwijnen. Om dit zo weinig mogelijk effect te laten hebben, is er gekozen voor wat steilere taluds zodat er minder ruimte nodig is. Daarnaast worden deze taluds beplant met gebiedseigen struiken zodat het beeld vanaf de snelweg vrijwel hetzelfde blijft. Een snelweg die door een bos heen snijdt, in plaats van een snelweg met grasbermen en pas verderop bomen. Het laankarakter ter hoogte van de Burgemeester Colijnweg aan de zuidzijde van de A9 is belangrijk om te handhaven. Doordat de verbreding op sommige plekken de Burgemeester Colijnweg dicht nadert, kan dit inhouden dat een aantal kastanjabomen meer richting de Burgemeester Colijnweg verplaatst moeten worden.

Naast de verbreding van de A9, heeft ook de verplaatsing van het tankstation aan de noordzijde van de A9 impact op de inpassing. Het tankstation wordt iets naar het westen verschoven. De locatie van het bestaande tankstation blijft behouden als calamiteitenopstalplaats voor de tunnel. De bestaande locatie zal één geheel vormen met het nieuwe tankstation. Hierdoor is het mogelijk om het gehele terrein groen in te kleden. Aan de noordzijde van het terrein zal een groen scherm geplaatst worden, zodat het geheel aan het zicht onttrokken wordt. Ook de verticale keerwand zal begroeid worden. Tussen het tankstation en de A9 zal ook een groenstrook met (half)hoge begroeiing aangelegd worden, zodat het er niet uit ziet als een betonnen hap uit de groene structuur van het Amsterdamse Bos. Het is belangrijk dat de inpassing van het tankstation niet conflicteert met dit belangrijke groen gebied.

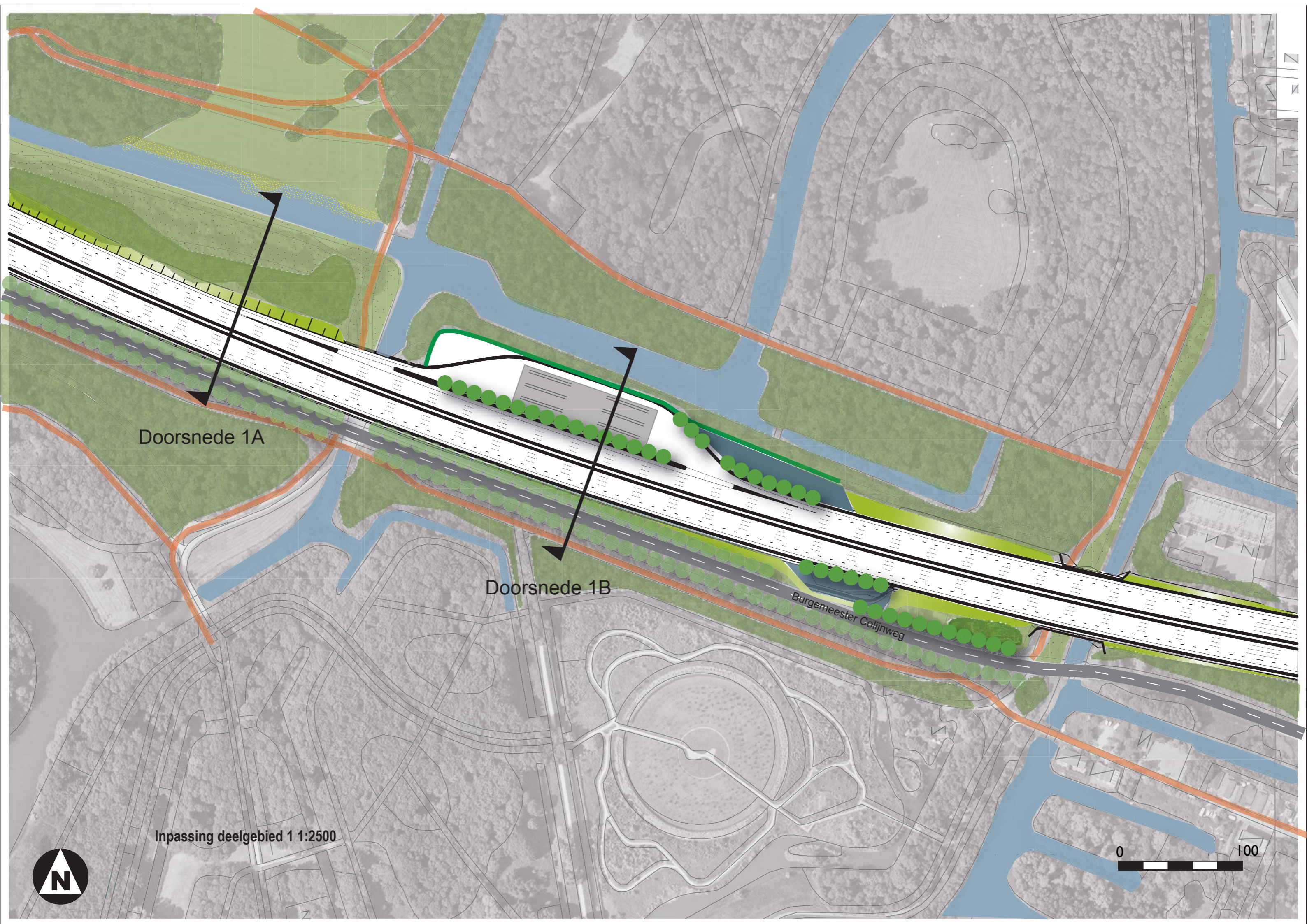
Het tankstation dat zich momenteel aan de zuidzijde van de A9 bevindt, zal verplaatst worden naar de groene zone van Polder de Rondehoep in het deeltraject A9 Ouder-Amstel. Van de bestaande locatie zullen alle opstallen verwijderd worden en ook deze locatie zal gebruikt gaan worden als calamiteitenopstalplaats voor tunnel. Ook deze locatie zal groen aangekleed worden, zodat de opstelplaats meer aan het oog van de weggebruiker (zowel vanaf de A9 als vanaf de Burgemeester Colijnweg) wordt onttrokken.

In het Amsterdamse Bos is het belangrijk dat de kwaliteit van de ecopassages niet verslechterd door de verbreding van de A9. Het is wenselijk dat indien de rijbaanconfiguratie het toelaat er tussen de rijstroken een vide aangebracht wordt. Hierdoor komt er meer daglicht in de onderdoorgang wat de kwaliteit bevordert. Daarnaast is het ook wenselijk om in plaats van stobbenwanden in de toekomstige situatie de faunamaatregelen vorm te geven door middel van keienwanden of stortsteenconstructies. Dit in verband met beheer en onderhoud.



Onderdoorgang Blekerskade





Doorsnede 1A

Doorsnede 1B

Burgemeester Colijnweg

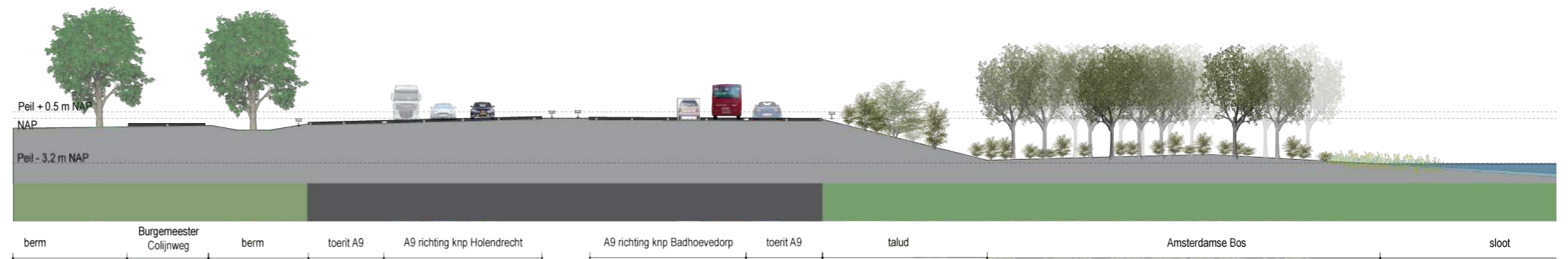
Inpassing deelgebied 1 1:2500



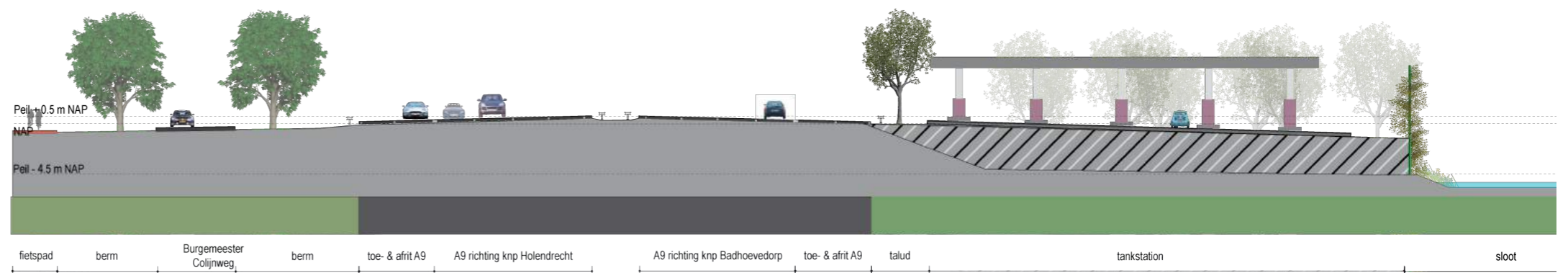


### Legenda

-  Nieuw wegtracé
-  Begroeide keerwand
-  Talud
-  Zone met bomen
-  Bomenrij
-  Parkzone
-  Waterzone
-  Autoweg
-  Fietspad
-  Opstelplaats igv calamiteiten
-  Water
-  Extra watercompensatie
-  Grondwal



Doorsnede 1A - schaal 1:500



Doorsnede 1B - schaal 1:500





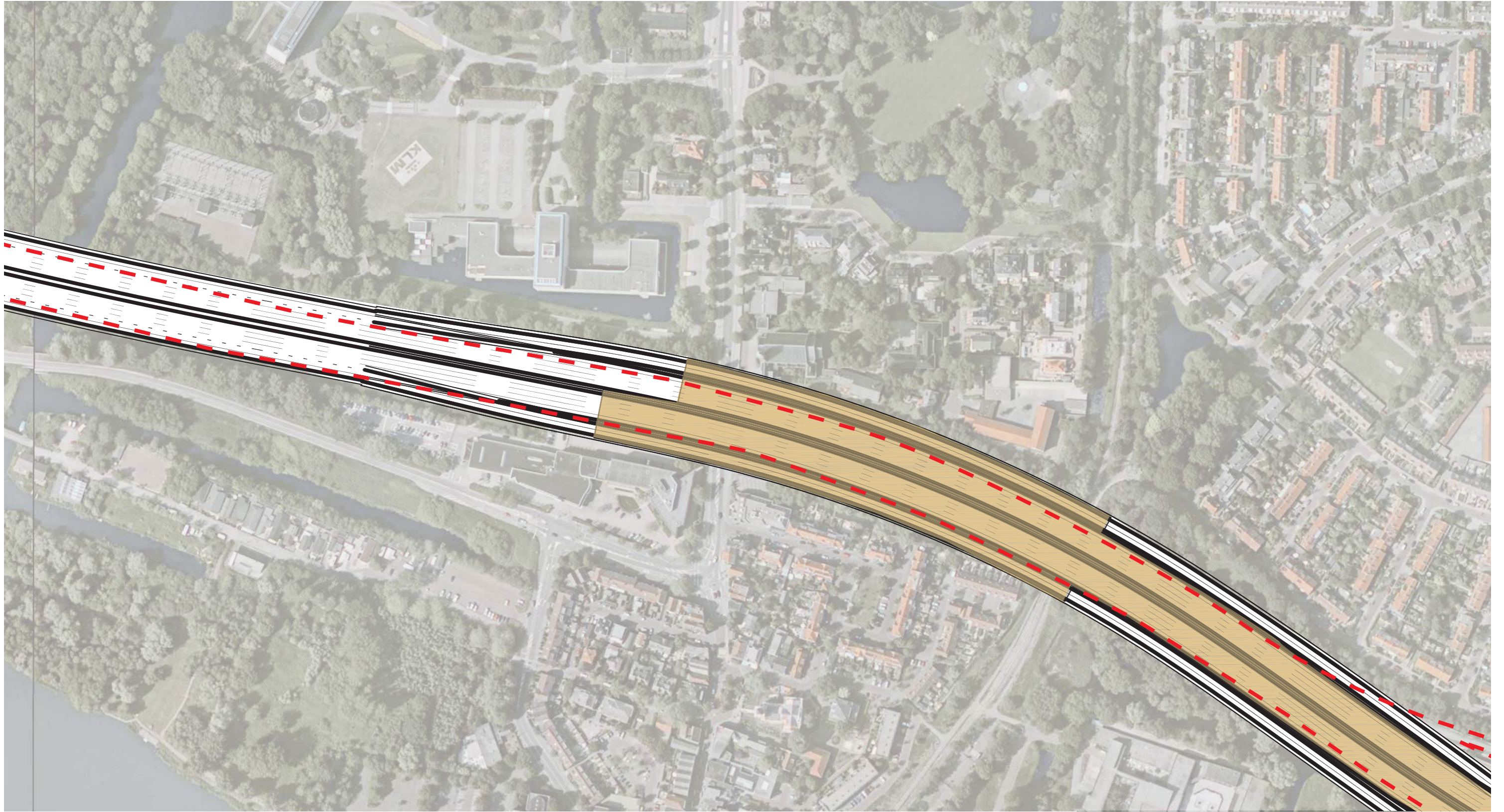
Zicht op de Amstelveense Poel





Bestaande situatie deelgebied 2 - 1:2500





Nieuw tracé deelgebied 2 - 1:2500



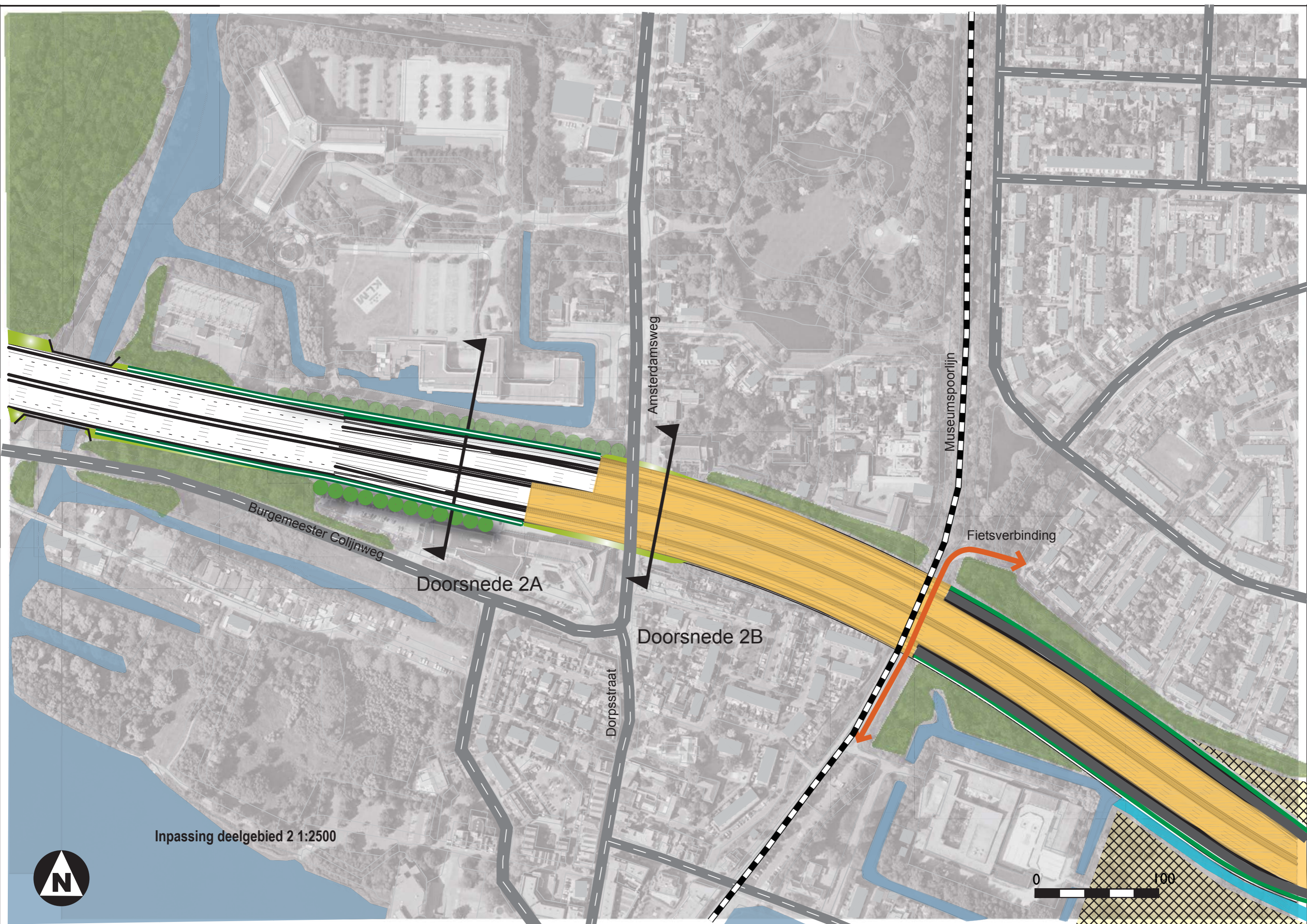
In dit deelgebied zal de automobilist in een redelijke korte afstand overgaan van het groene natuurlijke karakter van het Amsterdamse Bos naar het infrastructurele karakter van de tunnel. De geluidsschermen die noodzakelijk zijn bij de westelijke tunnelmond zullen met name door de woningen aan de zuidzijde ervaren worden en dienen daarom zo groen mogelijk ingepast te worden. Aan de wegzijde kan het groene geluidsscherm geleidelijk overgaan in de betonnen tunnelwand.

Voor de automobilist de tunnel inrijdt zal de toren van de Sint Annakerk zichtbaar aanwezig zijn in het wegbeeld. Dit soort elementen zijn belangrijke en karakteristieke oriëntatiepunten en dragen bij aan de identiteit van de gemeente Amstelveen. De pastorie zal voor de bouw van de tunnel moeten worden gesloopt. Reconstructie van de pastorie wordt onderzocht tijdens de OTB-fase. De kerk en pastorie hebben een gemeentelijke status.

Ook tunnelmonden kunnen bijdragen aan de oriëntatie en herkenbaarheid. Afhankelijk van de nadere invulling van het tunneldak kan gekeken worden naar een baken op de tunnelmond die zorgt voor de visuele relatie met Amstelveen. De invulling van het tunneldak en de directe omgeving zal verder uitgewerkt worden op een later moment.



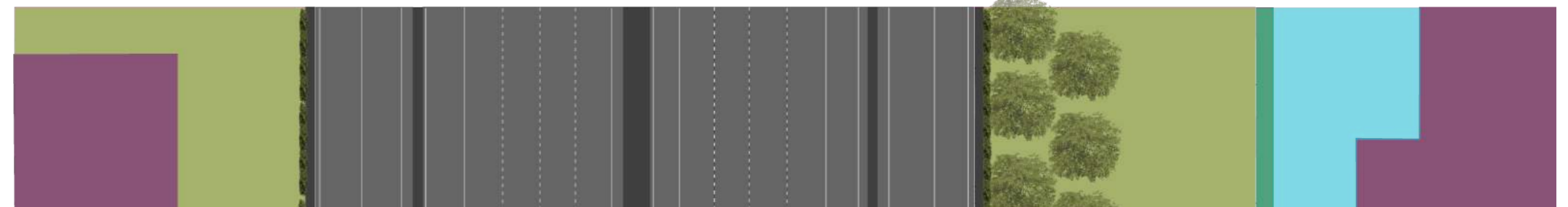
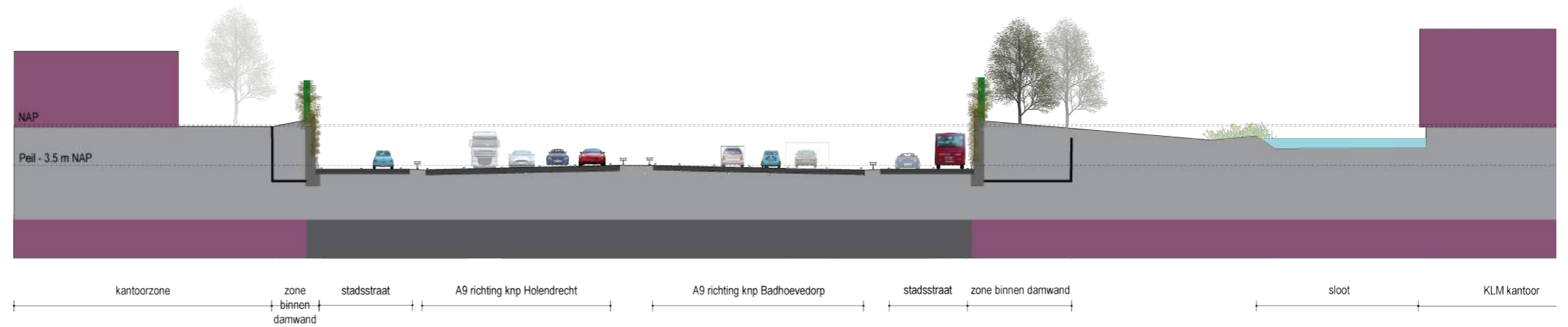




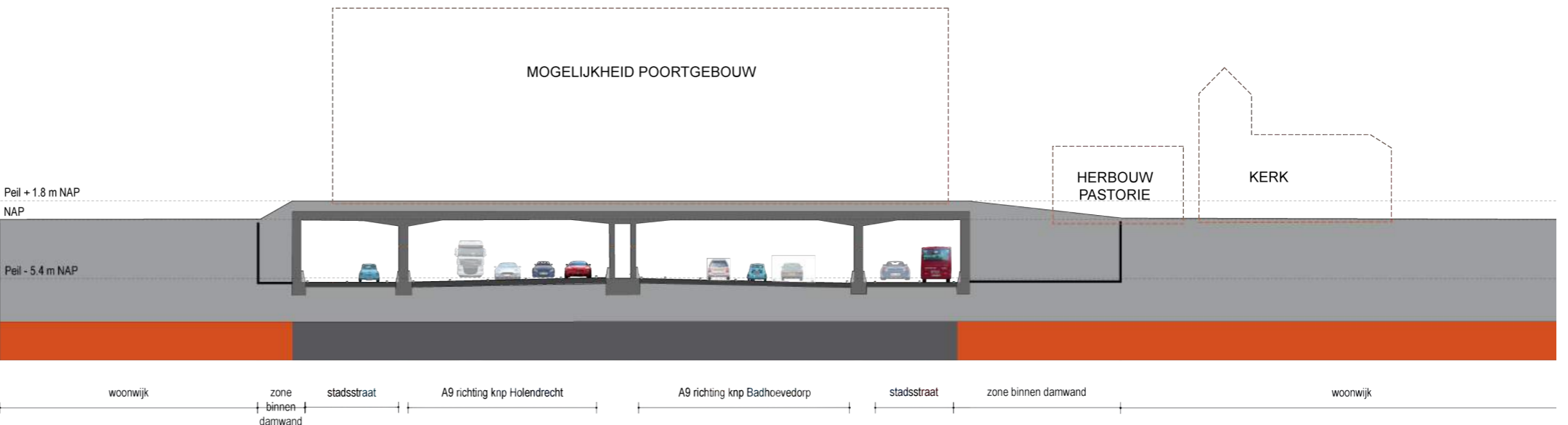
Inpassing deelgebied 2 1:2500







**Doorsnede 2A - schaal 1:500**



**Doorsnede 2B - schaal 1:500**

- Legenda**
-  Nieuw wegtracé
  -  Tunneldak (nader in te vullen)
  -  Ontwikkelzone (nader in te vullen)
  -  Begroeide keerwand
  -  Talud
  -  Zone met bomen
  -  Bomenrij
  -  Autoweg
  -  Fietspad
  -  Spoorlijn
  -  Water
  -  Nieuw aangelegd water





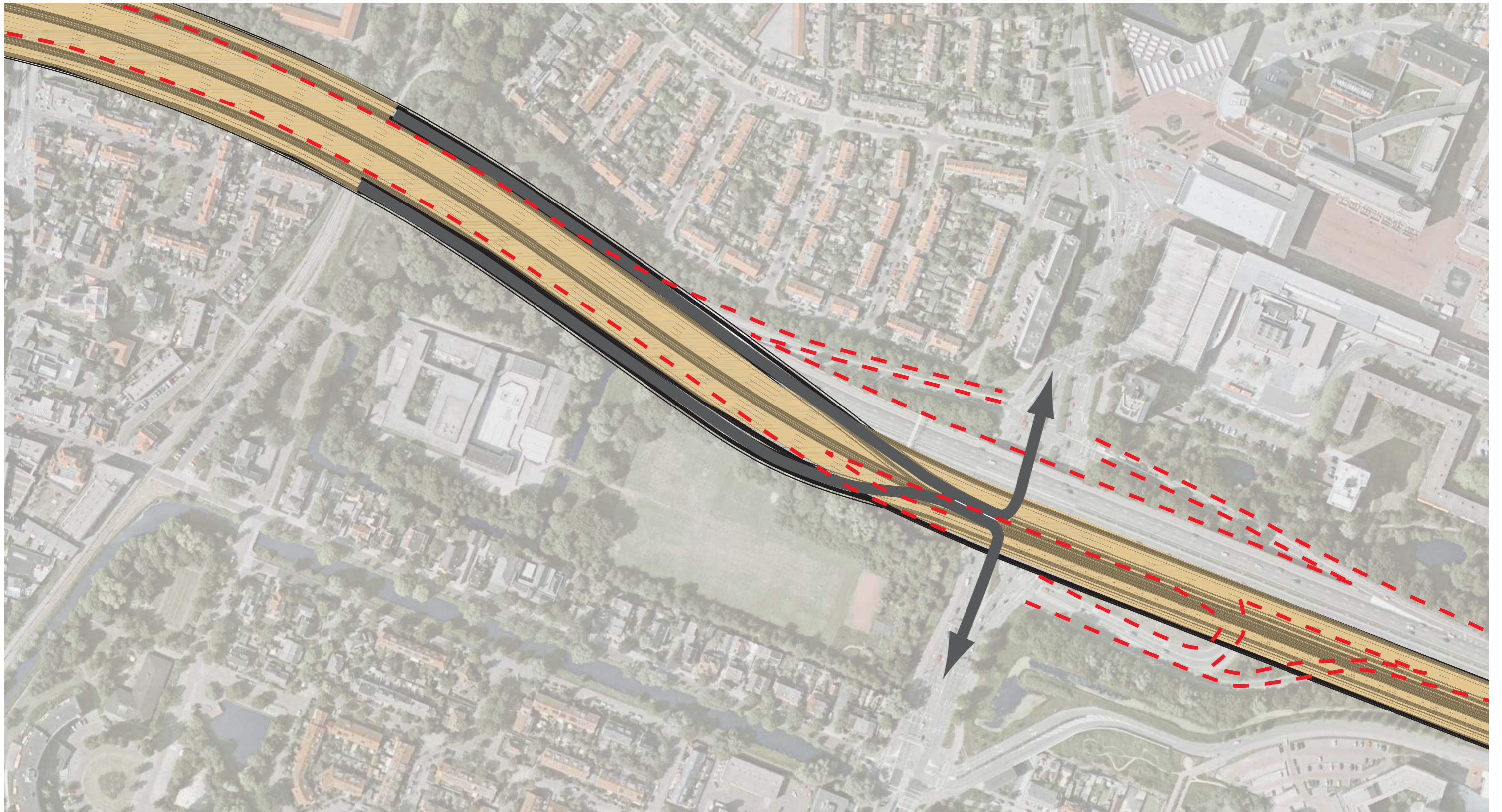
Stadscentrum Amstelveen





Bestaande situatie deelgebied 3 - 1:2500





Nieuw tracé deelgebied 3 - 1:2500



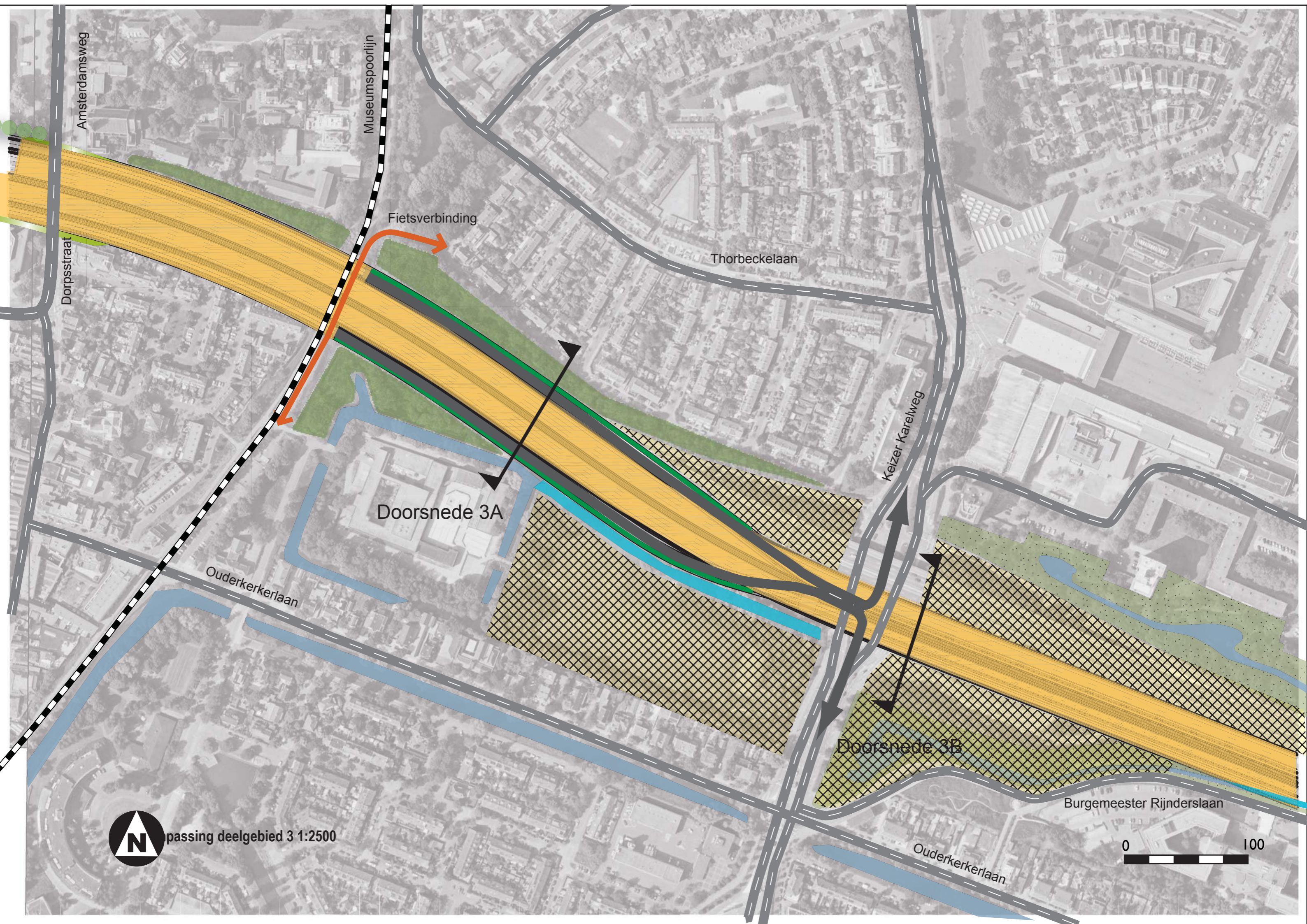
De Keizer Karelweg is een belangrijke verbinding voor het gedeelte van Amstelveen dat zich aan de noordzijde van de A9 bevindt en het gedeelte aan de zuidzijde. Door de aanleg van de tunnel zal de A9 visueel uit het beeld verdwijnen.

Rondom de Keizer Karelweg ontstaan er ontwikkelgebieden ter plekke van de open afritten van het huidige tracé. Deze zullen verdwijnen door de ondertunneling, maar om de bereikbaarheid te garanderen zal er hier wel een aansluiting gerealiseerd worden met de onderliggende snelweg. De stadsstraat zal door middel van een open tunnelbak (met groene wanden) uitkomen in een aparte tunnelbuis van de A9.

Zoals zichtbaar wordt in de tekening van het nieuwe tracé, bevindt de tunnel zich in dit deelgebied een stuk zuidelijker dan het bestaande tracé. Dit heeft effect op de watergang ten westen van de Keizer Karelweg. Deze zal iets naar het zuiden verlegd moeten worden.







Amsterdamsweg

Museumspoorlijn

Fietsverbinding

Thorbeckelaan

Keizer Karelweg

Doorsnede 3A

Ouderkerkerlaan

Doorsnede 3B

Burgemeester Rijnderslaan

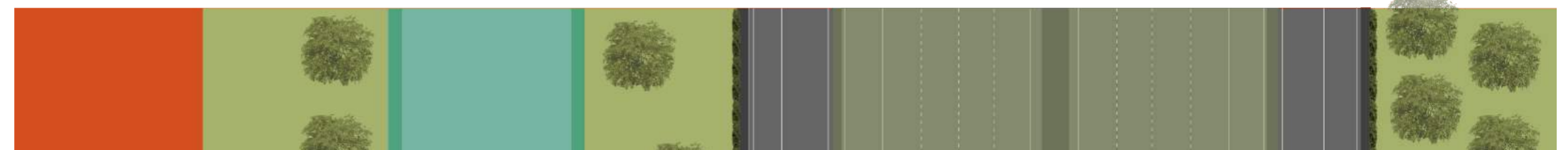
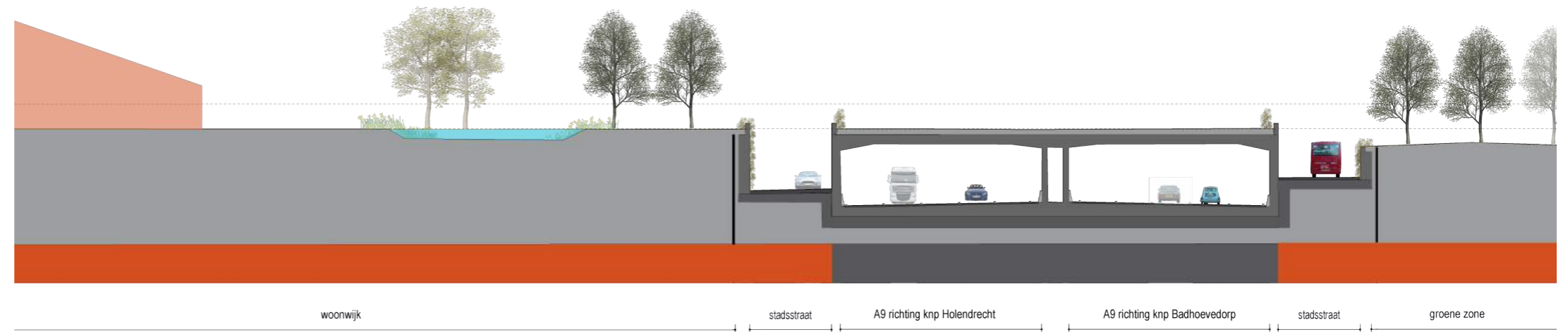
Ouderkerkerlaan



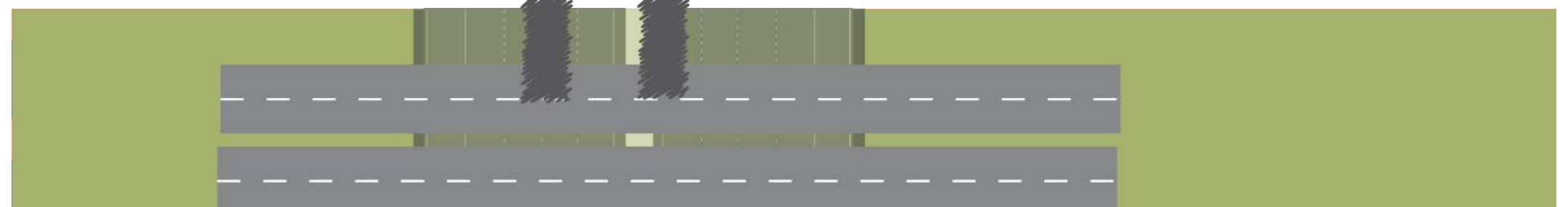
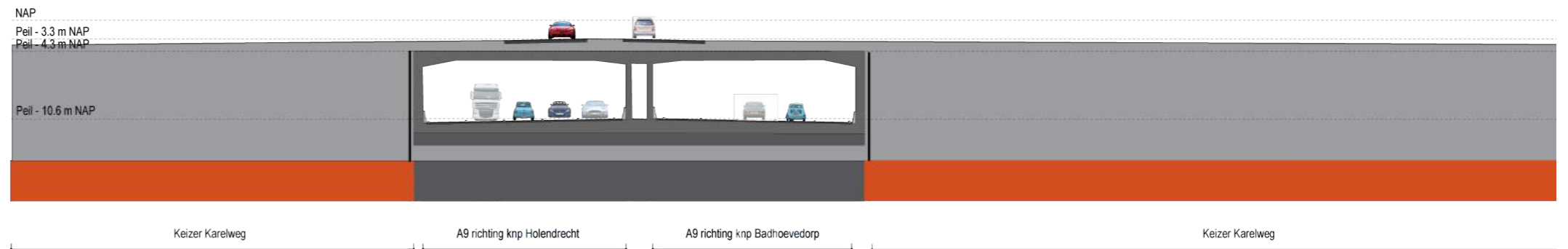
passing deelgebied 3 1:2500







Doorsnede 3A - schaal 1:500



Doorsnede 3B - schaal 1:500

Legenda

-  Nieuw wegtracé
-  Tunneldak (nader in te vullen)
-  Ontwikkelzone (nader in te vullen)
-  Begroeide keerwand
-  Talud
-  Zone met bomen
-  Bomenrij
-  Autoweg
-  Fietspad
-  Spoorlijn
-  Water
-  Nieuw aangelegd water





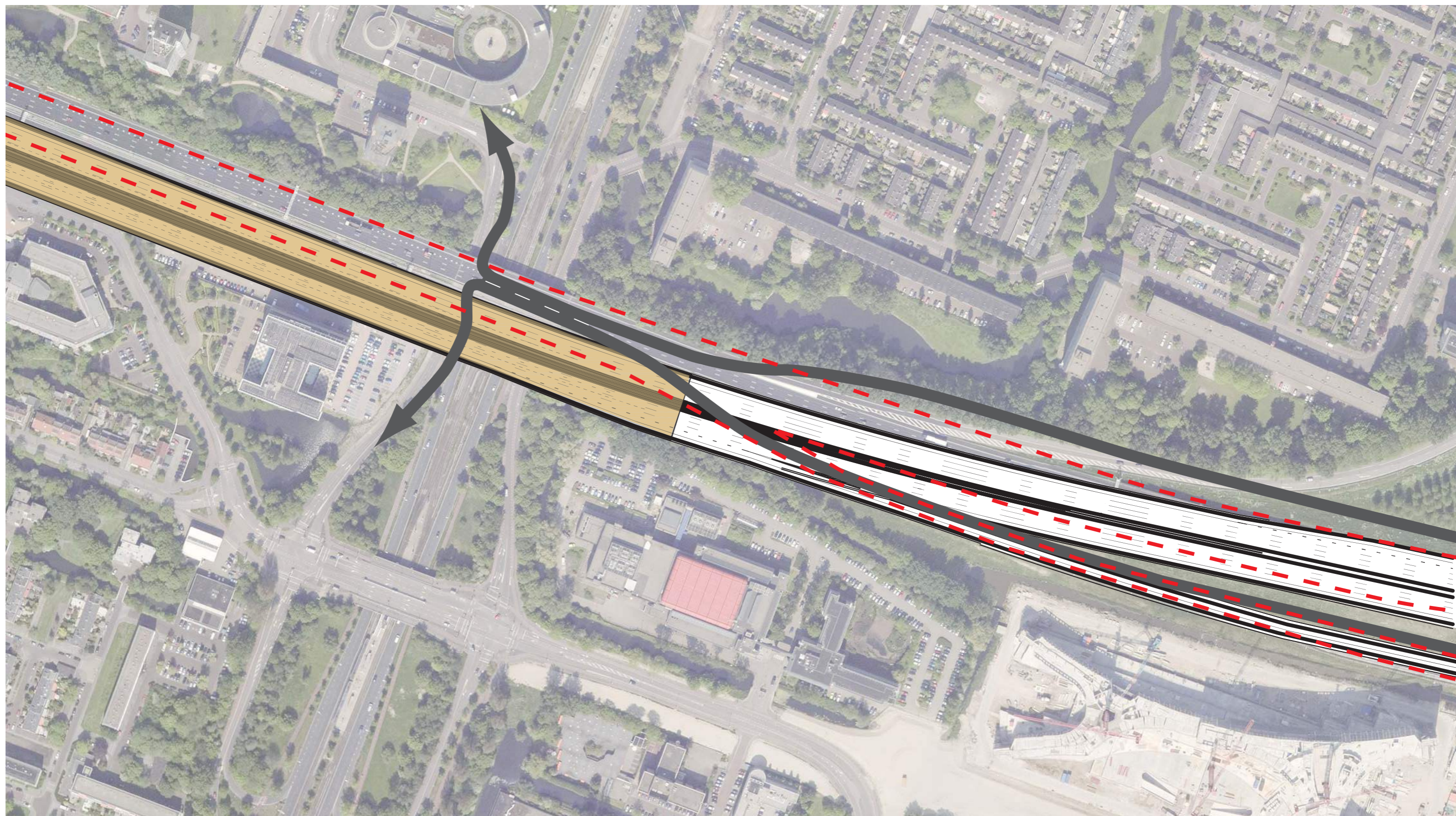
Zuidzijde A9: kantoren langs de snelweg





Bestaande situatie deelgebied 4 - 1:2500





Nieuw tracé deelgebied 4 - 1:2500



Naast de Keizer Karelweg is ook de Beneluxbaan een belangrijke Noord-Zuidverbinding. Door de aanleg van de tunnel zal de A9 visueel uit het beeld verdwijnen. Enkel de aansluiting van de snelweg op het lokale wegennet zal nog zichtbaar zijn. Deze aansluiting zal over de Beneluxbaan gaan via tracé van de bestaande A9. Daarna zal er in het oosten aangesloten worden op de bestaande onderliggende infrastructuur. Naar het westen zal deze verbinding door middel van twee losse rijstroken op het Amstelplein.

Aansluitend aan deelgebied 3 bevindt ook hier de tunnel zich een stuk zuidelijker dan het bestaande tracé. Dit heeft effect op de watergang ter hoogte van de Burgemeester Rijnderslaan. Echter hier is er minder ruimte beschikbaar, zodat verleggen naar het zuiden geen optie is. Dit betekent dat de watergang opnieuw op het tunneldak aangelegd moet worden.

Ten oosten van de Beneluxbaan begint de A9 te stijgen naar maaiveldniveau. Hier komt de overgang tussen het infrastructurele karakter van de tunnel en het groene karakter van de Middenpolder en de overgang van de Amstel. Langs deze open tunnelbak komen aan de noordzijde geluidsschermen. De geluidsschermen zullen zo groen mogelijk ingepast worden. Aan de wegzijde kan het groene geluidsscherm geleidelijk overgaan in de betonnen tunnelwand.

