

1

INPASSING A9 AMSTELVEEN



De A9 als barriere

Uitgangspunten Rijkswaterstaat

Vanuit Rijkswaterstaat is er een uitgangspuntendocument opgesteld waarin voor dit deeltraject bestuurlijke afspraken, standpunten, geometrie/verkeer, landschapsplan, compensatie groen & water, ontwerp tracébesluit, grondverwerving, uitvoering, geluidsschermen, omgeving en kunstwerken zijn vastgelegd. Dit document geldt als belangrijkste onderlegger voor de verdere uitwerking van het landschapsplan van het deeltraject A9 Amstelveen.

Hoofdpunten voor dit landschapsplan zijn:

- Weglay-out van de verbreding.
- Ontwerp van de tunnel
- Nieuw te plaatsen geluidsschermen.
- Verplaatsing tankstations (incl. verzorgingsplaats voor personenauto's).

Daarnaast heeft Rijkswaterstaat een aantal (sub)doelen gesteld voor dit deeltraject. De punten die het belangrijkste zijn voor dit landschapsplan zijn hieronder opgesomd.

Doelen:

- Ruimte voor mobiliteit: opvangen van huidig verkeer (en toekomstige groei).
- Verbeteren van de bereikbaarheid (minder voertuig-verliesuren)
- Goede oriëntatie en optimale beleving voor de gebruiker van de A9
- Heling stedelijk weefsel; verbeteren stedelijk weefsel Amstelveen
- Verbeteren leefmilieu rond A9 (milieu, geluid, veiligheid, water en groen)

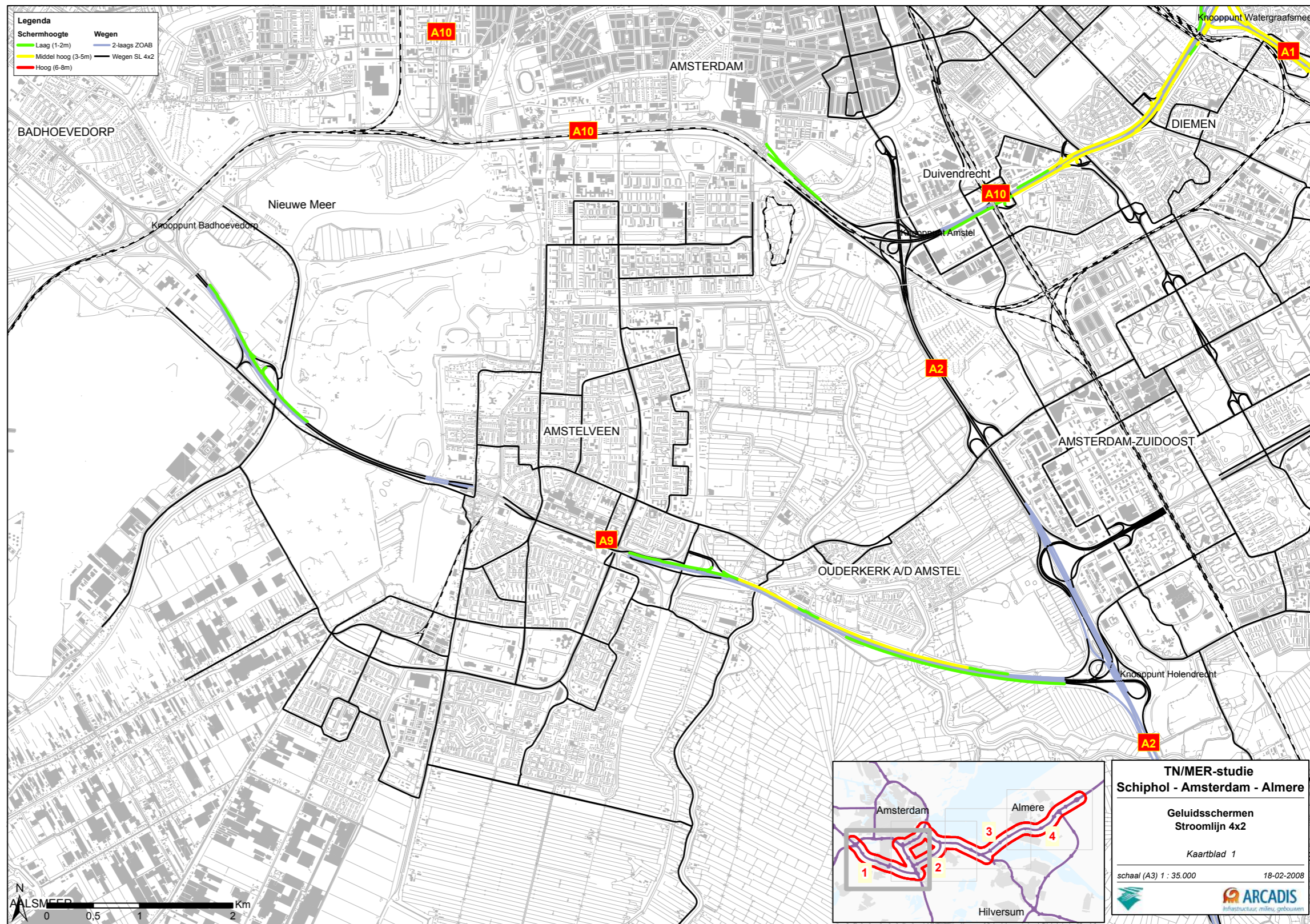
Subdoelen:

- Verbreden A9.
- Verbetering knooppunten en aansluitingen.
- Doorstroming openbaar vervoer garanderen.
- Veilige vormgeving A9.
- Herkenbaarheid omgeving vanaf de weg door onder andere vormgeving geluidsschermen.
- Barrièrevorming A9 opheffen dmv tunnel Amstelveen
- Verbetering en in stand houden noord-zuid verbindingen.
- Benutten ontwikkelingspotentie voor wonen en werken langs de A9.
- Toevoegen van stedelijke kwaliteit voor bebouwing
- Toevoegen van kwaliteit stedelijke structuur.

- Beperken geluidsoverlast.
- Verbeteren luchtkwaliteit.
- Verbeteren sociale (verkeers)veiligheid.
- Verbeteren externe veiligheid.
- Verbeteren waterkwaliteit.
- Verbeteren groenstructuur / ecologische zones

Uitgangspunten gemeente Amstelveen

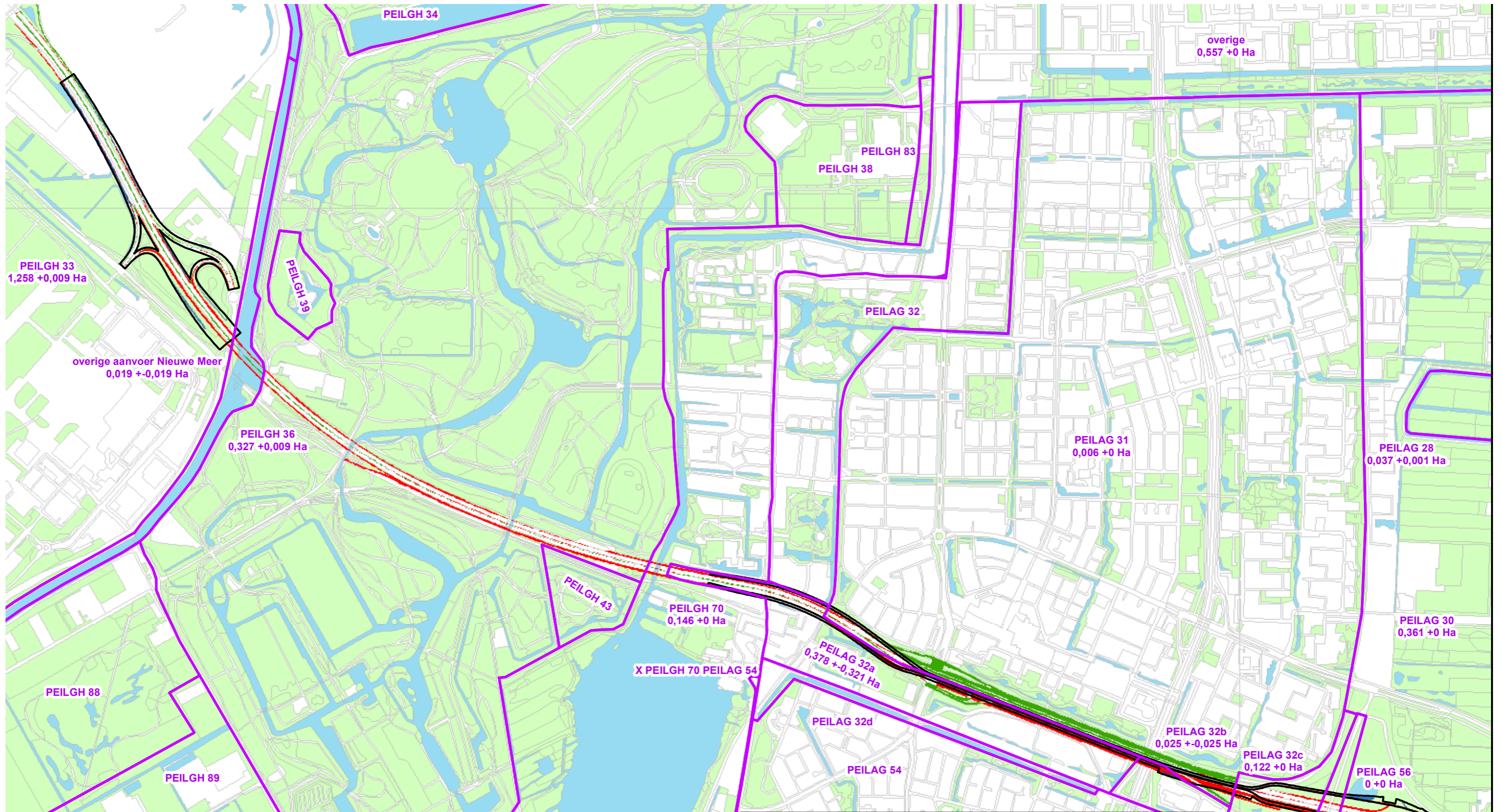
In het kader van de ondertunneling van de A9 ter hoogte van Amstelveen, heeft de gemeente een werkgroep opgericht voor de ontwikkeling van de A9-zone. De tijdsplanning van deze werkgroep loopt echter niet gelijk met de planning die opgesteld is door Rijkswaterstaat voor het Ontwerp Tracé Besluit (OTB). Dit zorgt ervoor dat er op een aantal punten nog geen uitspraken gedaan kunnen worden over de ontwikkeling van de zone rond de A9. In de toekomst zullen de uitgangspunten in samenwerking met de gemeente Amstelveen worden uitgewerkt.

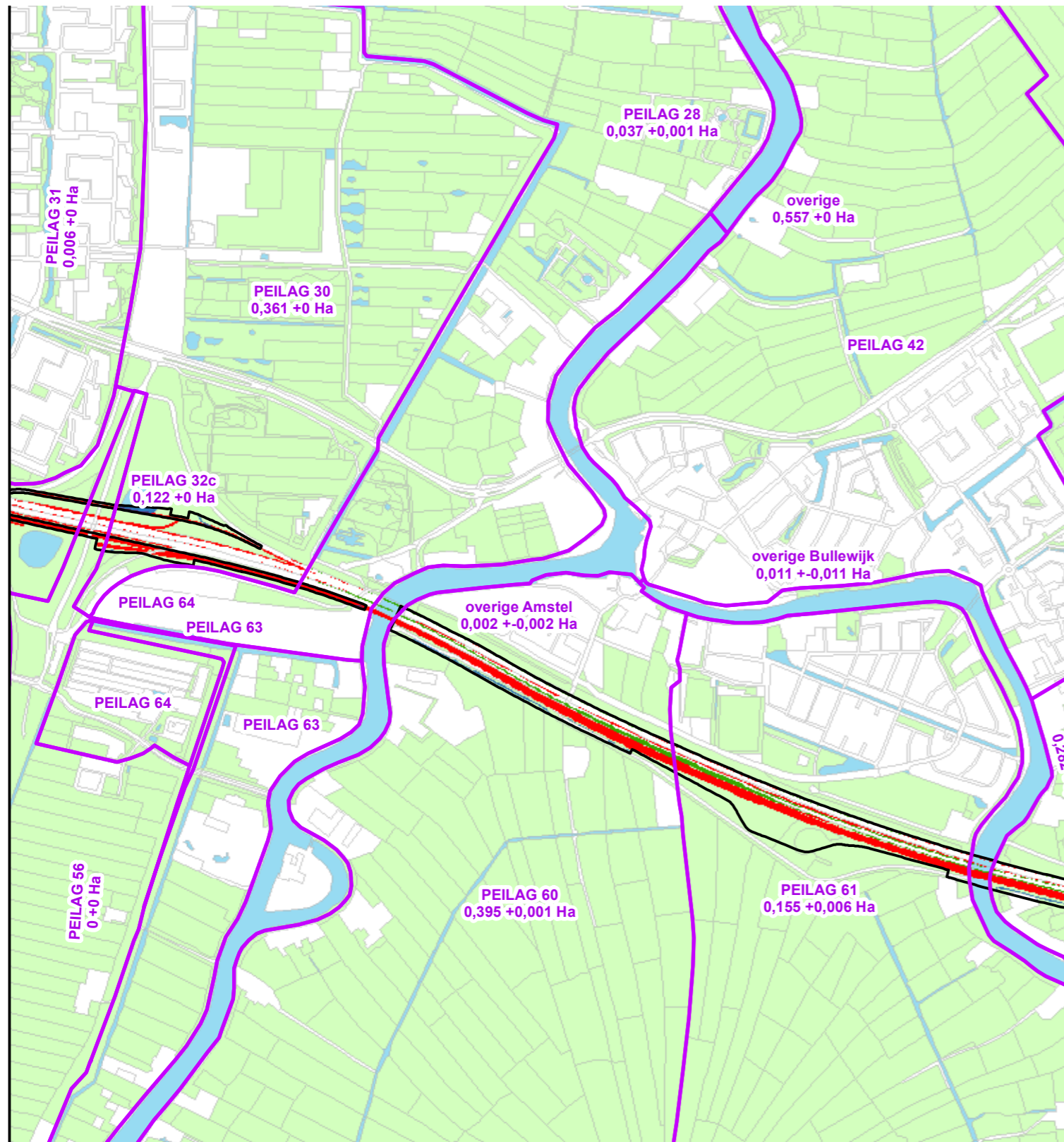


Uitgangspunten geluid

Ten aanzien van de kwantitatieve invulling van de geluidsmaatregelen gelden als uitgangspunt de gegevens uit de MER. Door de ondertunneling zal de grootste geluidsoverlast verdwijnen, enkel ter hoogte van het Amstelplein en bij de westelijke tunnelmond zijn er nog geluidswerende voorzieningen nodig.

De nadere invulling ervan gebeurt op basis van het uit het OTB-geluidonderzoek gegenereerde maatregelenpakket, dat vervolgens in het OTB zelf zal worden vertaald in een maatregelenpakket. Hierbij kan het ook gaan om keuzes ten aanzien van de wegverharding. Het landschapsplan geeft een indicatie van de mogelijke oplossingsrichting ten aanzien van vorm en functie van de geluidwerende voorzieningen. De uiteindelijke vormgeving en precieze maatvoering wordt dus in een later stadium bepaald. In het kader van de inpassing kan dus globaal vooruit gekeken worden op waar geluidwerende voorzieningen worden verwacht, en op hun verschijningsvorm. Dit geldt ook ten aanzien van eventuele luchtmaatregelen.





Uitgangspunten watercompensatie

Het rapport 'Waterbeheerplan' d.d. 15 april 2009, opgesteld door ARCADIS in opdracht van Rijkswaterstaat, dient als uitgangspunt voor dit landschapsplan. Op bijbehorende kaart, welke te vinden is op pagina 41 van dit landschapsplan, staat in paars aangegeven wat de benodigde hoeveelheid watercompensatie (in ha) is per peilvak.

Uitgangspunten groencompensatie en natuurcompensatie.

Indien mogelijk (afhankelijk van de beschikbare en benodigde ruimte) wordt groencompensatie zoveel mogelijk aangebracht in de nabijheid van de ingreep. Het landschapsplan geeft indicaties aan over waar mogelijk beplanting kan komen dan wel blijft. De precieze invulling van de herplant/groencompensatie vindt plaats in het OTB zelf.

De natuurcompensatie vindt niet per definitie nabij de ingreep plaats. Bij de inpassing wordt uitgegaan van een herstel van oorspronkelijke situaties met behulp van inrichtingsmaatregelen, bijvoorbeeld natuurvriendelijke oevers of faunagerichte maatregelen. Deze zullen deels zichtbaar zijn in dit landschapsplan. Fysieke compensatie vindt men niet terug in het landschapsplan maar in het mitigatie/compensatiedocument.

Legenda

- Peilgebieden
 - Teenlijn
 - Water
 - Groen
 - Topografie
- Verandering in waterbeheer resultaat**
- Afgenomen oppervlak verharding
 - Toegenomen oppervlak verharding
 - Te verwijderen oppervlakte water



Bestand tracé - 1:10000



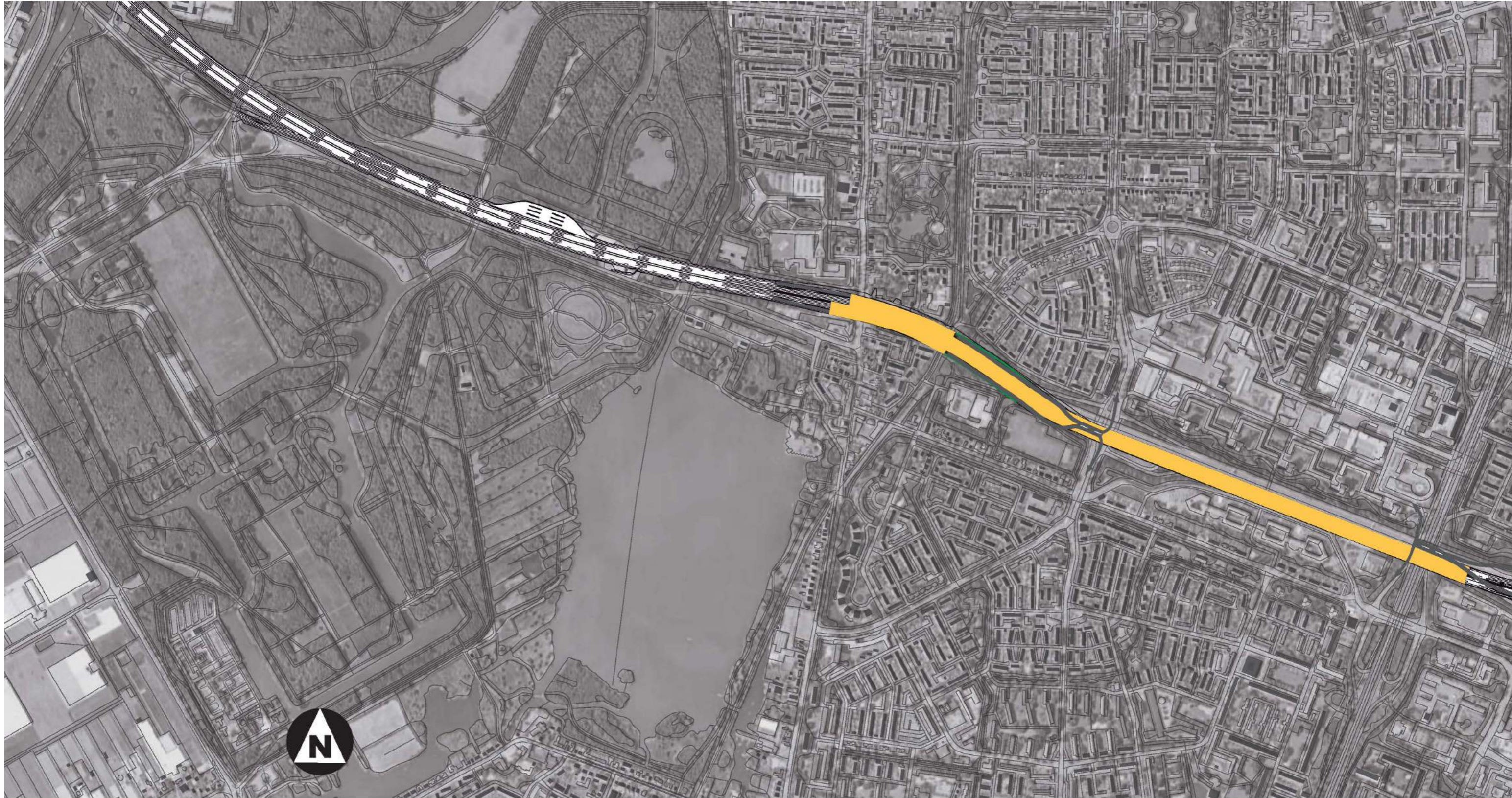
Bestaand en nieuw tracé

Het tracé-ontwerp bestaat uit twee keer vier rijstroken. Het deeltraject loopt van knooppunt Badhoevedorp in het westen tot afslag Ouderkerk a/d Amstel in het oosten. Hier gaat het deeltraject A9 Ouder-Amstel verder.

Voor dit deeltraject geldt dat een groot gedeelte van het nieuwe tracé ondergronds gebracht wordt. Dit betekent dat er in dit gedeelte ruimte beschikbaar komt voor ontwikkelingen van de gemeente Amstelveen. Het overige deel van het nieuwe tracé zal aan weerszijden van de bestaande snelweg verbreed worden. Dit betekent dat de inpassing van de snelweg zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde consequenties met zich meebrengt. Vooral op het gebied van het extra ruimtebeslag, verplaatsen van sloten en het verwijderen van bestaande begroeiing zullen er maatregelen genomen moeten worden. Deze maatregelen worden beschreven in het landschapsplan.



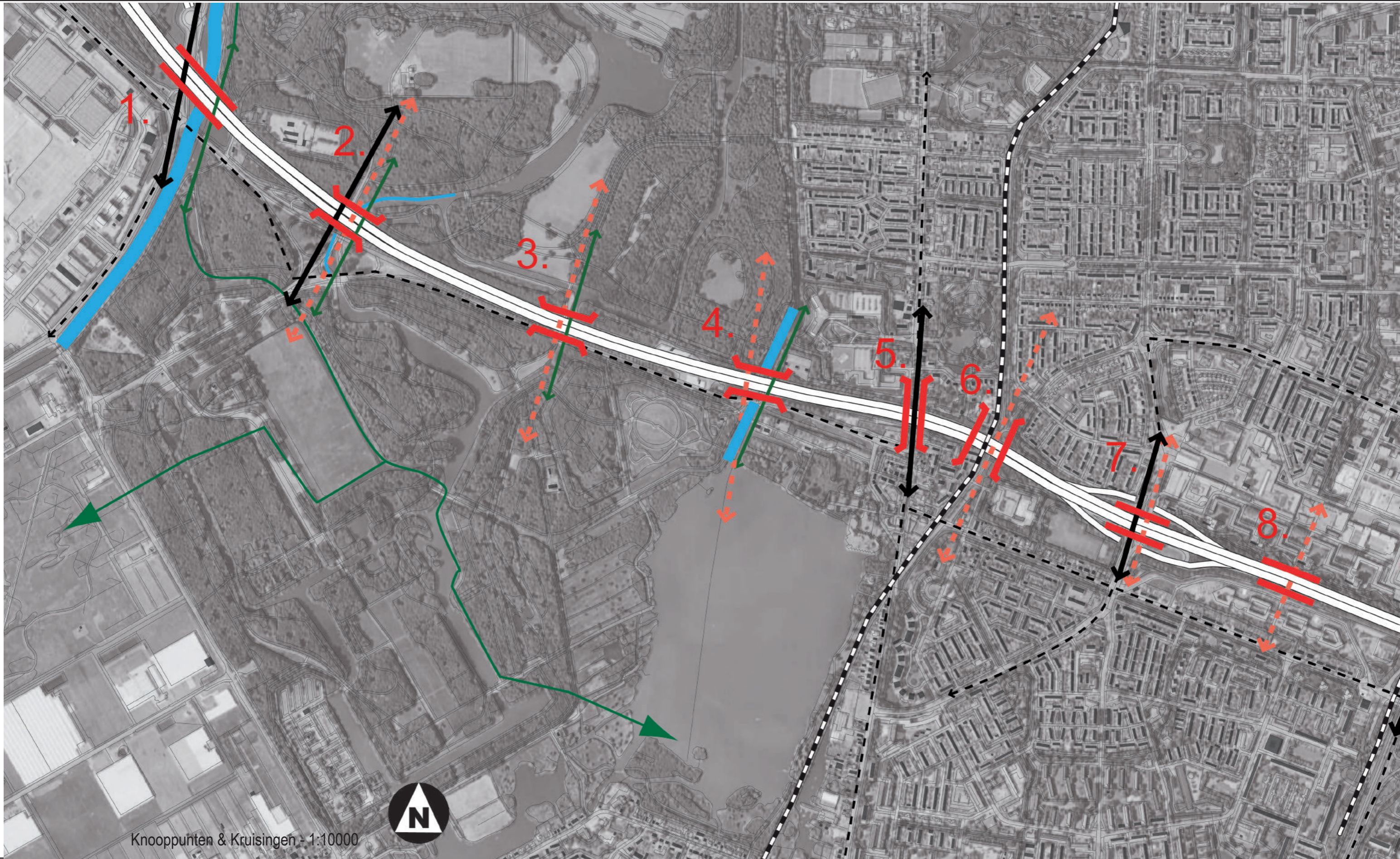
Beeld vanaf de A9



Nieuw tracé - 1:10000









Karakteristieke elementen in Amstelveen



Knooppunten & Kruisingen - 1:10000



Legenda

-  Onderdoorgang
-  autoverkeer
-  fietsverbinding
-  ecopassage
-  water
-  Aansluitend wegennet

1. Overgang Ringvaart
2. Nieuwe Meerlaan
3. Onderdoorgang A9 - Amsterdamse Bos
4. Blekerskade
5. Dorpsstraat / Amsterdamseweg
6. Museumspoorlijn
7. Keizer Karelweg
8. Onderdoorgang A9 - KPMG
9. Beneluxbaan
10. Amstelplein/Burgemeester Boersweg
11. Overgang Amstel

Knooppunten en kruisingen

Dit deeltraject loopt van knooppunt Badhoevedorp tot aan de overgang van de Amstel in het oosten. In de bestaande situatie vormt de A9 een barrière, zowel in Amstelveen als in het Amsterdamse Bos. De noord- en zuidzijde worden voornamelijk door middel van onderdoorgangen met elkaar verbonden. Op een aantal plaatsen kruist de lokale infrastructuur de A9 bovenlangs.

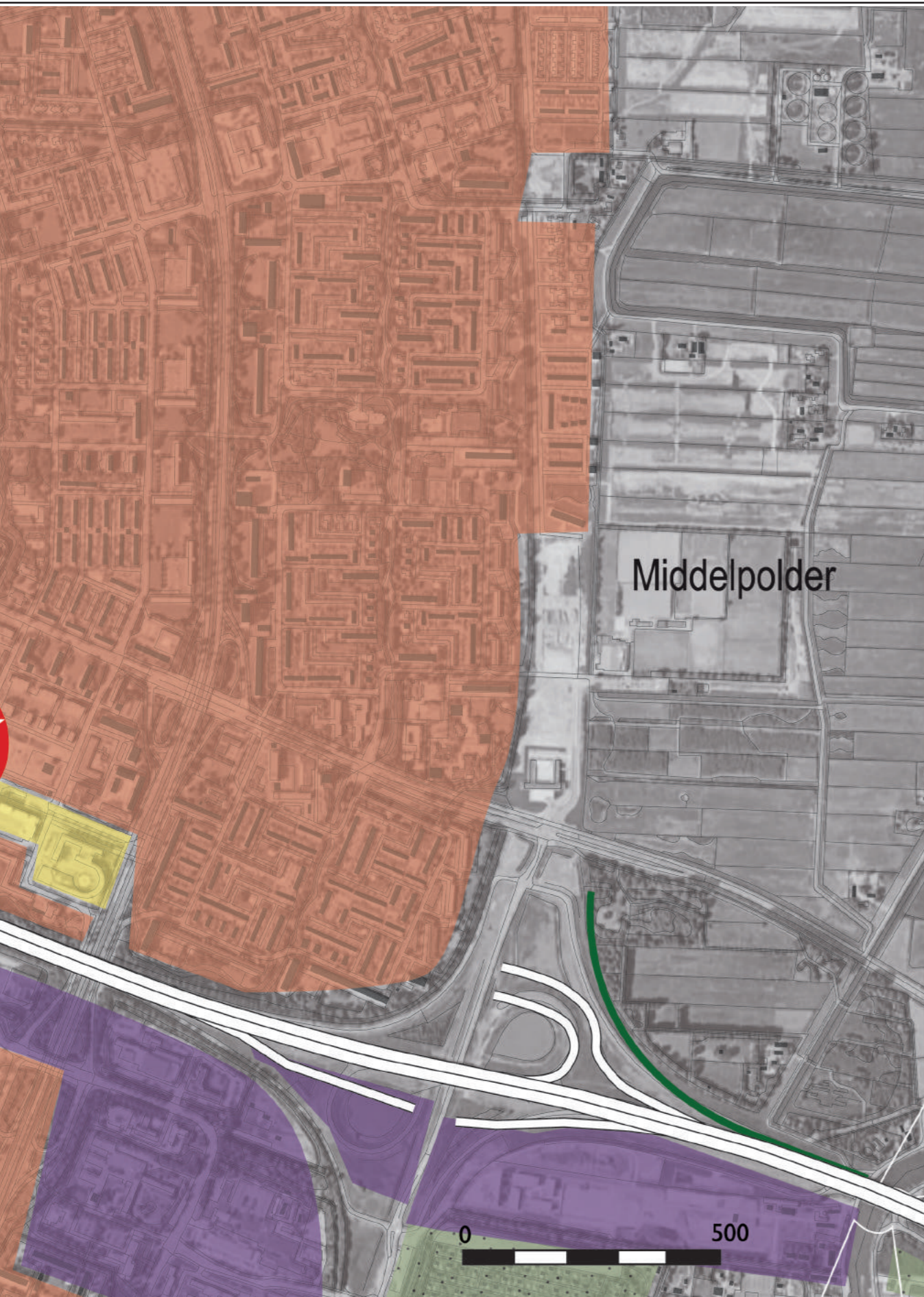
In dit deeltraject is een onderscheid te maken tussen een aantal infrastructurele kruisingen. Ten eerste de waterovergangen. De twee grootste overgangen zijn de Ringvaart en de Amstel. Daarnaast zijn er de kruisingen met de lokale infrastructuur onder de snelweg door. In de nieuwe situatie zullen er ter hoogte van Amstelveen een aantal van deze onderdoorgangen verdwijnen. Voor de onderdoorgangen die gehandhaafd blijven, geldt dat door de verbreding van de snelweg deze onderdoorgangen langer worden. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid en bruikbaarheid wordt hier in de inpassing van de deelgebieden extra aandacht aangegeven.

In dit deeltraject zijn er ook kruisingen met railinfrastructuur. De museumspoorlijn gaat nu over de A9 heen, in de nieuwe situatie zal deze op het tunneldak komen te liggen. Ter hoogte van de Beneluxbaan gaat de tramlijn onder de A9 door. Deze kruisingen met sporen vragen extra aandacht. Daarnaast bevinden er zich in het gedeelte van het Amsterdamse Bos ook ecopassages. Ook hier is sprake van het langer worden van de onderdoorgang en moet er aandacht geschonken worden aan het aantrekkelijker maken van deze onderdoorgangen.



Beneluxbaan





Legenda

-  Amsterdamse Bos
-  Recreatief groen
-  Zone met bomen
-  Woongebied
-  Bedrijvenzone
-  Winkelzone
-  Tankstation
-  Visuele verbinding: zichtlijnen
-  Luchthaven Schiphol
-  Stadshart Amstelveen

Landschappelijke zonerings

Om een goede inpassing te kunnen maken, is het belangrijk om een goede analyse te maken van de omgeving van de snelweg. Op deze manier kan er een inpassing gemaakt worden voor de relatie van de snelweg met zijn omgeving met specifieke omgevingseigen kenmerken. De analyse van de snelweg in zijn omgeving helpt bij de onderbouwing van de inpassing en geeft aanknopingspunten voor specifieke oplossingsrichtingen.

Recreatief groen & natuurgebied

Binnen dit deeltraject is er sprake van recreatief groen op een tweetal locaties. Het grootste gebied bevindt zich in het westen van het plangebied, het Amsterdamse Bos. Gezien het belang van dit gebied wordt deze als deelgebied apart behandeld in dit landschapsplan. Het tweede gebied bevindt zich in het oosten van dit deeltraject. Aan de noordzijde van de A9 bevindt zich het recreatiegebied Elzenhove, wat onderdeel uitmaakt van de Middelpolder. In dit recreatiegebied bevinden zich fiets- en wandelpaden en er is een speelboerderij.

Gebied Schiphol

In het westen van het plangebied grenst het terrein van de luchthaven Schiphol aan de zuidzijde van de A9. Rondom de luchthaven geldt allerlei regelgeving met betrekking op lucht, water en geluid.

Woongebied Amstelveen

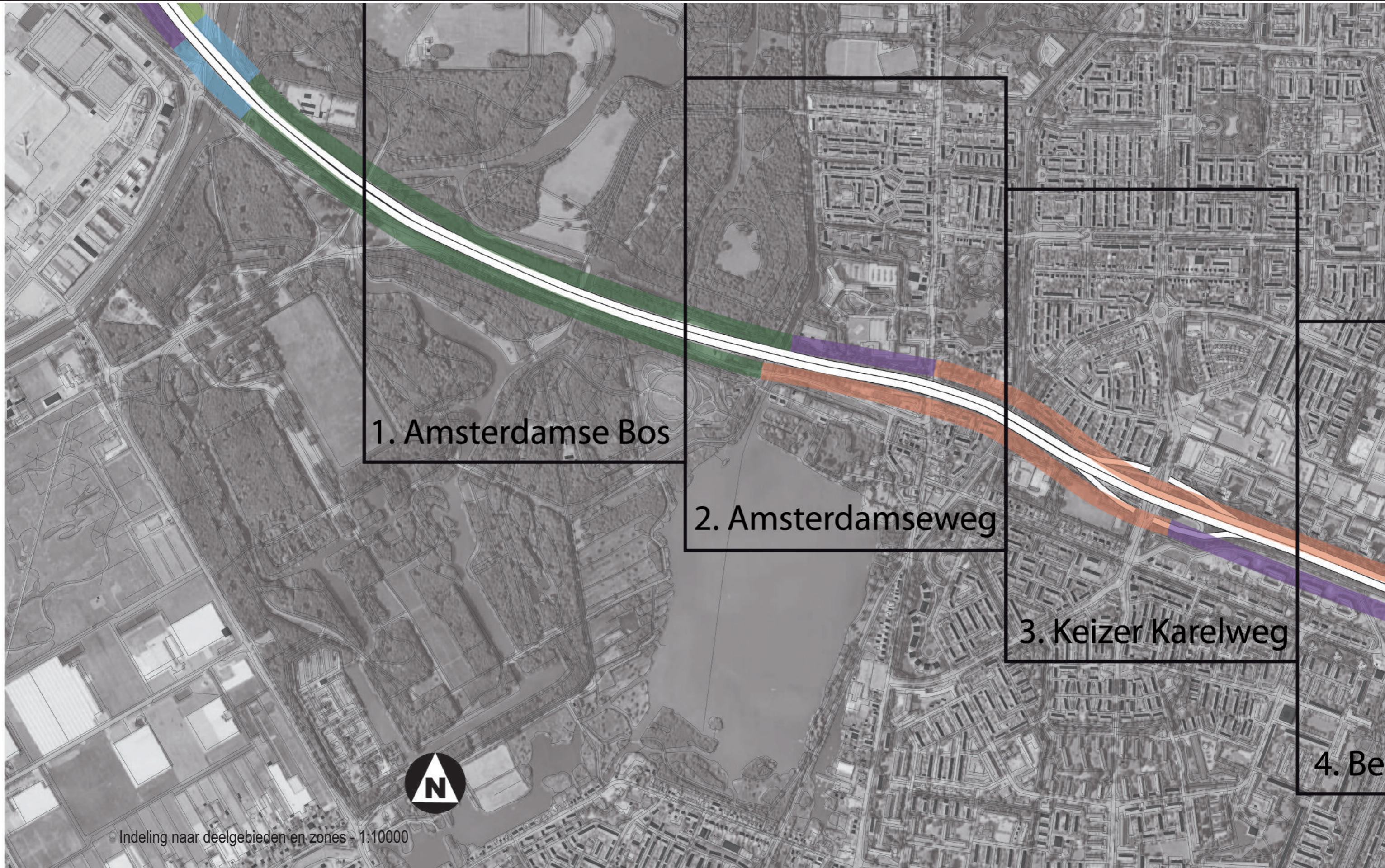
De bebouwing van Amstelveen bevindt zich aan weerszijden van de A9. De snelweg is momenteel een grote barrière tussen beide zijden. Langs de zuidzijde bevinden zich in de zone naast de snelweg een aantal kantoren.

Bedrijventerrein (in ontwikkeling)

Het bedrijventerrein aan de zuidzijde van de A9 tussen Ouderkerk aan de Amstel en Amstelveen is in ontwikkeling. Uiteindelijk zal de strook aan de zuidzijde tussen de afrit Ouderkerk aan de Amstel en de Amstel volledig ontwikkeld zijn.

Tankstation

Het tankstation langs de zuidzijde van de A9 dat zich nu in het Amsterdamse Bos bevindt, zal verplaatst worden naar de Polder de Rondehoep in het deeltraject A9 Ouder-Amstel. Het tankstation aan de noordzijde wordt iets verlegd naar het westen.



1. Amsterdamse Bos

2. Amsterdamseweg

3. Keizer Karelweg

4. Be...

Indeling naar deelgebieden en zones - 1:10000



Indeling deelgebieden

Deelgebied 1: Amsterdamse bos

Dit deelgebied kenmerkt zich door de het groene karakter van het Amsterdamse Bos. Met name aan de noordzijde is er sprake van een 'muur' van bomen. Aan de zuidzijde bevindt zich een karakteristieke laan met kastanjabomen langs de Burgemeester Colijnweg. Het Amsterdamse Bos is van groot belang voor de ecologie. De ecopassages onder de A9 door zijn dan ook essentieel. Daarnaast is het recreatieve karakter van het Amsterdamse Bos belangrijk, de langzaam verkeerverbindingen moeten aantrekkelijk zijn.

Deelgebied 2: Amsterdamseweg

In dit deelgebied wordt de overgang zichtbaar tussen het groene karakter van het Amsterdamse Bos en het stedelijke karakter van Amstelveen. Met de aanleg van de tunnel zal hier het stedelijke karakter van Amstelveen kort zichtbaar zijn, voordat de automobilist de tunnel inrijdt. De kenmerkende bebouwing, in de vorm van het KLM kantoor en de Sint Annakerk, langs het tracé zullen werken als herkenningspunten.

Legenda

- Zone met zicht op open groen
- Zone met zicht op bomen
- Zone met woonwijk
- Zone met zicht op water
- Zone met bedrijven

Indeling naar deelgebieden

- Deelgebied 1: Amsterdamse Bos
- Deelgebied 2: Amsterdamseweg
- Deelgebied 3: Keizer Karelweg
- Deelgebied 4: Beneluxbaan
- Deelgebied 5: Amstelplein

Deelgebied 3: Keizer Karelweg

Aan de noordzijde zal niets wijzigen. Het Benninghscherm blijft gehandhaafd. Aan de zuidzijde zal de weg verbreed worden en de locatie van het nieuwe tankstation wordt zoveel mogelijk in het groen ingepast. De verzorgingsplaats bij het tankstation is alleen toegankelijk voor personenauto's en vanaf de verzorgingsplaats zal een groen plateau uitzicht bieden op de polder.

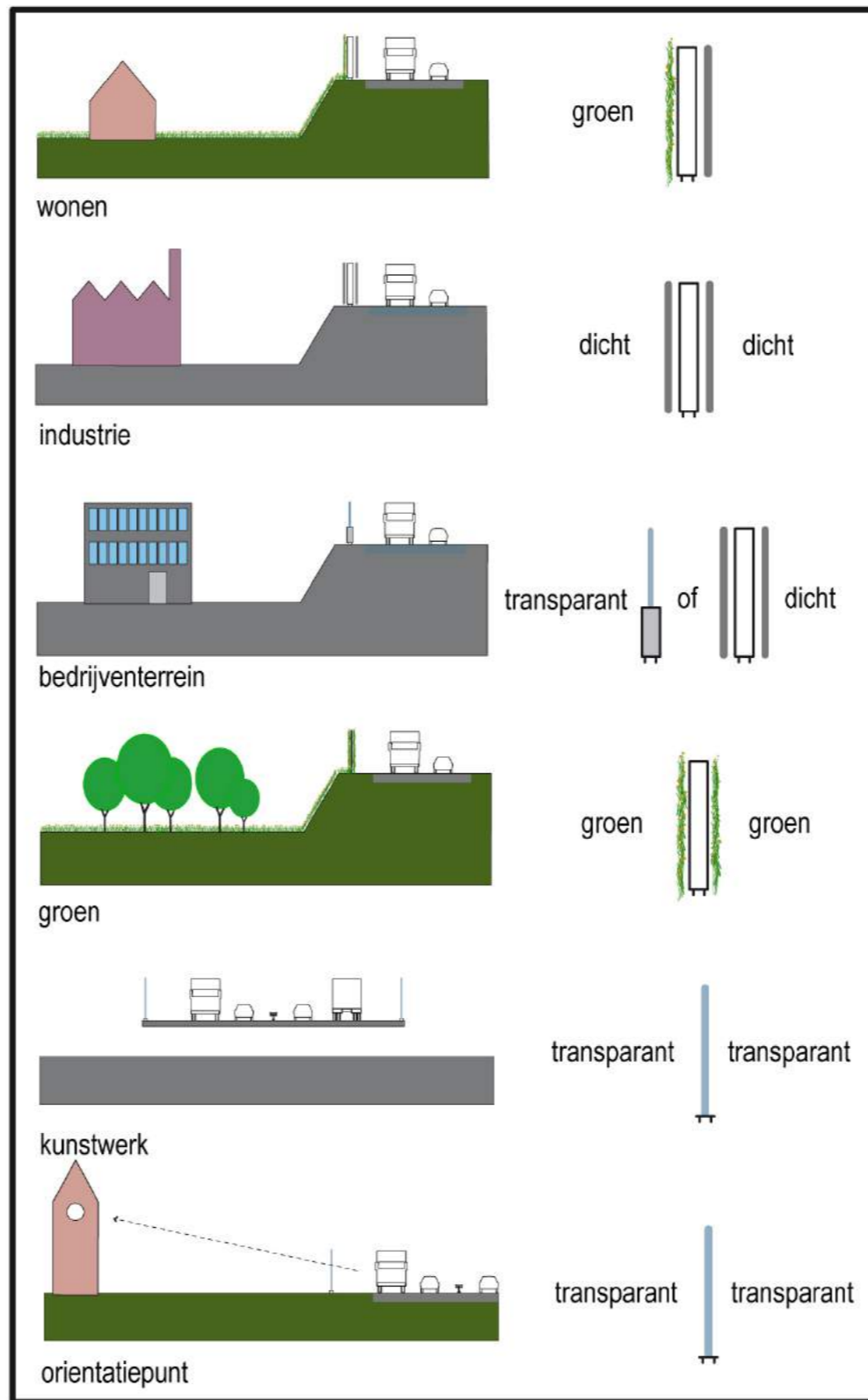
Deelgebied 4: Beneluxbaan

Dit deelgebied kenmerkt zich door de overgang van de rivier de Bullewijk. Het kunstwerk zal verbreed moeten worden aan de zuidzijde, waar eventueel ook een fietsverbinding komt. Aan de noordzijde bevindt zich in dit deelgebied het bestaande Benninghscherm, dat ter hoogte van de Bullewijk transparant is. Aan de zuidzijde wordt vanaf het toekomstige benzinstation tot halverwege het gedeelte tussen de Bullewijk en knooppunt Holendrecht een geluidsscherm aangebracht. In dit deelgebied is er, door de grondvererving van Rijkswaterstaat, ruimte om groen te compenseren.

Deelgebied 5: Amstelplein

In dit gebied worden aan weerszijden van de weg lage geluidsschermen geplaatst. Aan weerszijden van de weg bevindt zich een groen gebied, waarbij het gebied aan de noordzijde onderdeel uitmaakt van het recreatiegebied de Ouderkerkerplas. Dit gebied is ook belangrijk voor de diverse flora en fauna in dit gebied. De onderdoorgang van de Amstelzijweg is naast een verbinding voor het lokale verkeer ook een ecologische verbinding.

principes geluidschermen



Ervaring geluidsscherm vanuit de omgeving

In dit deeltraject bevinden zich niet veel geluidsschermen. Daar waar geluidsschermen komen bevindt zich de overgang tussen stad en land. Hiervoor geldt dat het geluidsscherm aan de omgevingszijde er zo groen mogelijk eruit ziet. Doordat het modulaire scherm een duidelijke achterzijde heeft kan het groene uiterlijk bereikt worden door er (lage) begroeiing tegenaan te zetten. Dit is alleen mogelijk wanneer er voldoende ruimtebeslag aan de achterzijde van het geluidsscherm is.

Ervaring geluidsscherm vanaf de snelweg

Als automobilist ervaar je weinig van de omgeving wanneer er geluidsschermen aan weerszijden van de weg staan. Door op eenduidige manier om te gaan met geluidsschermen op dit tracé en door op sommige locaties een verbijzondering aan te brengen kan de automobilist de omgeving meer beleven.

De geluidsschermen bevinden zich op de overgang tussen stad en land. Dit kan ook weer gegeven worden in de materialisatie van het geluidsscherm. Een groen geluidsscherm zal geleidelijk aan overgaan in een betonnen wand. Deze betonnen wand maakt onderdeel uit van de tunnel. De basis van de begroeiing van het geluidsscherm zal bestaan uit Hedera. Dit is een sterke snelgroeiende, groenblijvende en onderhoudsvriendelijke plant die een solide basis vormt. Om meer de beleving van de seizoenen mee te geven aan de geluidsschermen wordt de Hedera aangevuld met verschillende andere plantsoorten, die meekleuren met het seizoen. Het is belangrijk dat er met de keuze voor beplanting rekening gehouden wordt met het onderhoud. Gedacht kan worden aan planten als Wingerd, Kamperfoelie, Clematis en andere gebiedseigen beplanting.

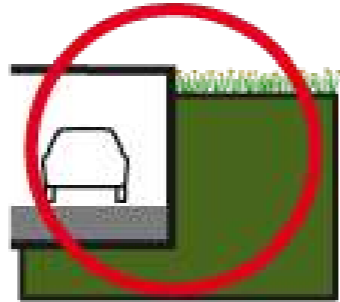
Ter hoogte van de overgang met de Burgemeester Boersweg bevindt zich het geluidsscherm op het kunstwerk van de snelweg. Ter plekke van kruisende infrastructuur zal het geluidsscherm transparant uitgevoerd worden om de automobilist een herkenningspunt te bieden.



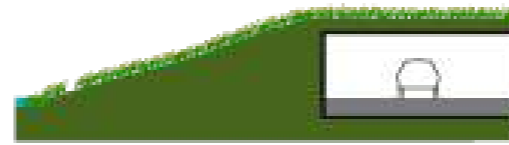
Huidig wegbeeld met geluidsschermen



Modulaire geluidsschermen van Rijkswaterstaat



omgaan met tunnelwanden



1 : 3



1 : 1



2 : 1



vertikaal

Het totale ruimtebeslag van de verbreding is afhankelijk van een aantal factoren waaronder de positionering van de verbreding, de hoogteligging van de snelweg en de beschikbare ruimte in de directe omgeving van de snelweg. In dit deeltraject zal een deel van de verbreding in de tunnel plaatsvinden waardoor er op het tunneldak ruimte vrijkomt voor nadere invulling. Een deel van deze tunnelbak zal iets boven het bestaande maaiveld uitkomen. Afhankelijk van de beschikbare ruimte en de bestemming kan gekozen worden voor een standaard 1:3 talud of een steil talud.

Voor het open gedeelte (aan de binnenzijde) van de tunnel kan ook gekozen worden voor deze verschillende principes. Waarschijnlijk zal de beschikbare ruimte niet voldoende zijn om een schuin talud te realiseren in de open tunnelbak. Om toch een afwisselend beeld te krijgen in plaats van een monotone betonnen wand, kan er begroeiing op de verticale wand toegepast worden.

Voor de bermen in het Amsterdamse Bos geldt dat de invloed van de verbreding zo klein mogelijk moet zijn. Door het ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden, kan een zo groot mogelijk deel van de bestaande begroeiing gehandhaafd worden. Door de toepassing van steile taluds, die begroeid worden met bossages zal de impact op de omgeving zo klein mogelijk zijn.

In het oosten is de Oude Kruitmolen bepalend voor de beschikbare ruimte voor de verbreding van de A9.

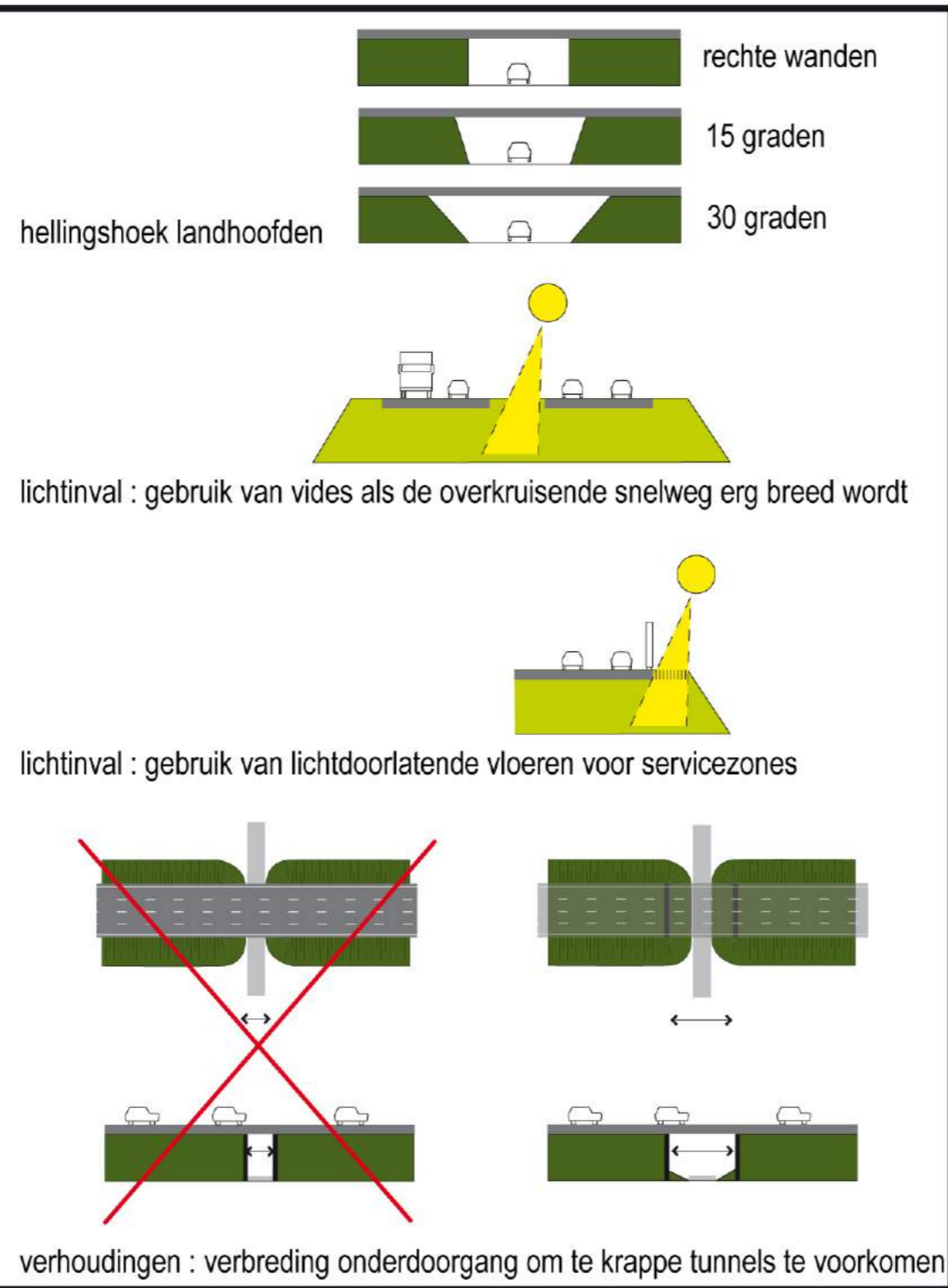


Burgemeester Colijnweg



Oude Kruitmolen

principes onderdoorgangen



De verbreding van de snelweg heeft direct invloed op de bestaande kunstwerken. Of het nu gaat om viaducten, bruggen, fly-overs, onderdoorgangen of tunnels, ze zullen altijd aangepast moeten worden. De aanpassing kan gebeuren in de vorm van een uitbreiding van het bestaande kunstwerk of door de bouw van een compleet nieuw kunstwerk. Bij uitbreiding van een kunstwerk zal over het algemeen de bestaande situatie de vormgeving bepalen. Terwijl bij een nieuw kunstwerk de vormgeving bepaald moet worden.

Voor de brug over de Amstel geldt dat deze aan de zuidzijde aangepast moet worden omdat hier de verbreding van de snelweg plaatsvindt. En dat hij aan de noordzijde wordt uitgebreid, omdat er aan die zijde een fietsverbinding gerealiseerd wordt. Deze fietsverbinding zorgt er gelijk voor dat het mogelijk wordt om de geluidsschermen die aan de noordzijde komen te kunnen inspecteren.

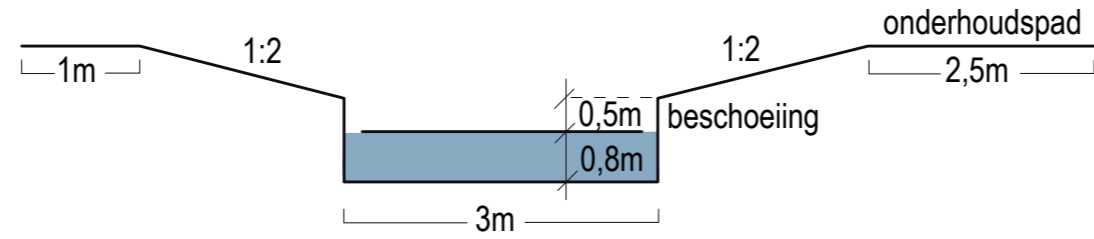
Door de aanleg van de tunnel wordt het karakter van de bestaande kruisingen in Amstelveen (tussen de Amsterdamseweg en de Beneluxbaan) drastisch gewijzigd. Al deze lokale verbindingen zullen in de nieuwe situatie over het tunneldak heen gaan. Ter hoogte van de Keizer Karelweg en de Beneluxbaan worden er aansluitingen tussen de snelweg en de lokale infrastructuur gerealiseerd.

De lokale infrastructuur in het Amsterdamse Bos gaat overal onder de A9 door. Dit betekent dat door de verbreding de onderdoorgangen langer zullen worden. Het is heel belangrijk dat er goed gekeken wordt naar de aantrekkelijkheid en sociale veiligheid van deze onderdoorgangen. Voldoende (dag)lichttoetreding is hierbij een belangrijk aspect, zowel voor mens en natuur. Wanneer er voldoende ruimte beschikbaar is tussen de rijstroken, moet er een vide gecreëerd worden tussen de rijstroken. Hiermee wordt de lengte van de onderdoorgang visueel opgebroken en door de toetreding van daglicht wordt een tunneleffect voorkomen. Ook vergroot dit de bruikbaarheid van ecopassages. Daarnaast moet er ook extra aandacht geschonken worden aan de afwerking van het talud en de toegang tot de onderdoorgang. Door deze zo ruim mogelijk te maken, wordt er openheid en doorzicht gecreëerd. Dit vergroot de aantrekkelijkheid van de onderdoorgang. De plannen voor de onderdoorgangen, met verlichting en materialisatie, moet verder uitgewerkt worden in het Vormgevingsplan.

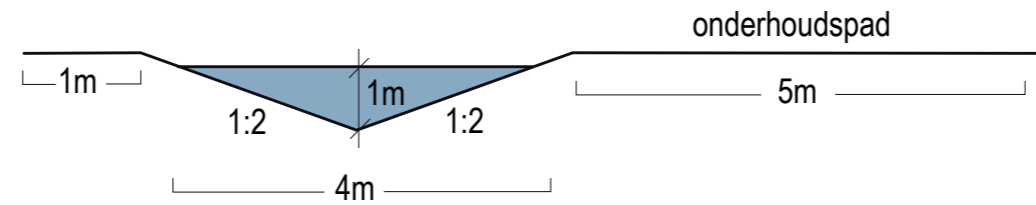


Kunstwerken van de A9
(vlnr) onderdoorgang Nieuwe Meerlaan, Keizer Karelweg en brug over de Amstel

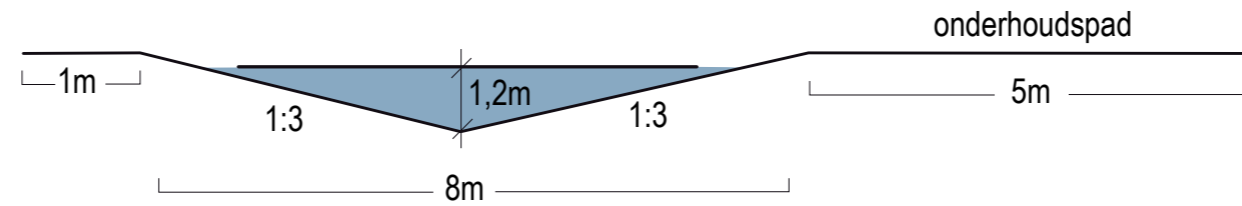
krappe wegsloot



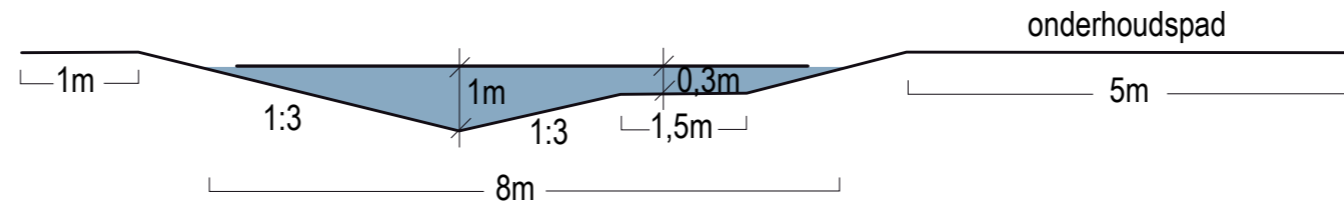
wegsloot



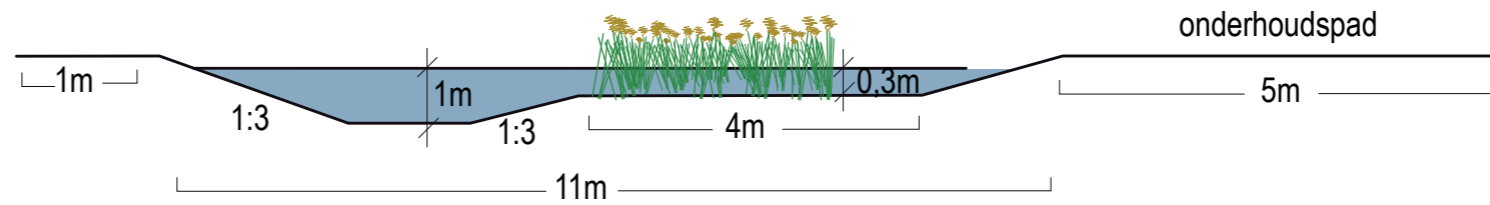
ruime waterloop



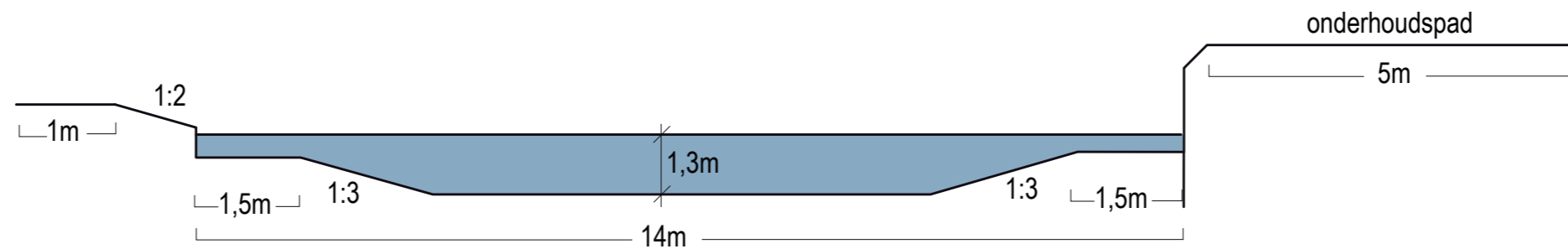
ruime waterloop met natuurvriendelijke oever



ruime waterloop met helofytenfilter



stadssingel met kade



Type	Ontwerpparameters		Ruimtegebruik (breedte in m)		Totaal (breedte in m) Incl onderhoudspad
	Talud	Max diepte	Waterlijn	Insteek	
Krappe wegsloot	1:2	0,75	3,00	7,60	10,10
Ruime waterloop	1:3	1,20	8,00	16,40	21,40
Ruime waterloop <i>met natuurvriendelijke oever</i>	1:3	1,00	8,00	16,40	21,40
Ruime waterloop <i>met helofytenfunctie</i>	1:3	1,00	11,00	19,40	24,40

Door de verbreding zal op een aantal plaatsen een deel van het bestaande oppervlaktewater verdwijnen. Het wateroppervlak dat verdwijnt, moet 1:1 gecompenseerd worden. Daarnaast moet 10% van de hoeveelheid extra verhard oppervlak ook gecompenseerd worden met extra water in het desbetreffende peilvak. De uitkomsten uit het wateronderzoek zijn bepalend voor de landschappelijke inpassing, omdat watercompensatie een wettelijke verplichting is.

Er zijn vanuit het waterbeheerplan een aantal verschillende oplossingsvarianten. Voor de landschappelijke inpassing is vooral de oplossing van het aanbrengen van extra open water van belang. Afhankelijk van de beschikbare ruimte zal er extra open water aangebracht worden direct naast de snelweg. Indien hier niet voldoende ruimte beschikbaar is, zal er gekeken worden of er op andere plaatsen in het peilvak ruimte is om extra open water aan te brengen. In de kaart is aangegeven wat bestaand oppervlaktewater is, welk oppervlaktewater verdwijnt door de verbreding en op welke plaatsen er extra oppervlaktewater aangebracht wordt.

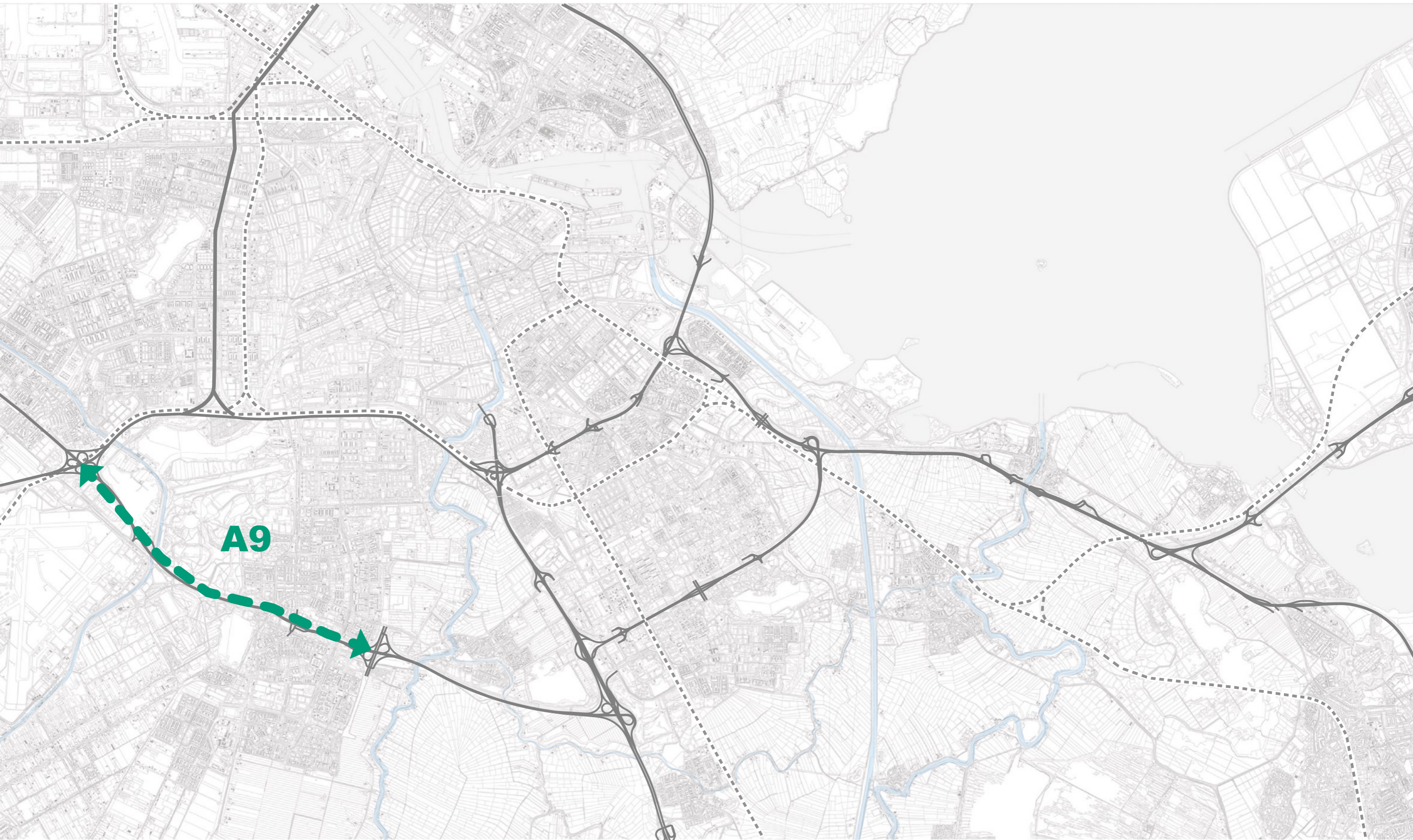
Voor het ruimtebeslag van de waterloop zijn er een aantal standaardprofielen opgesteld, waarbij ook de ontwerpparameters zijn aangegeven. Dit zijn de standaardprofielen die voor dit landschapsplan gebruikt zijn.

In de uitgangspunten van Rijkswaterstaat staat het verbeteren van het leefmilieu rond de A9 van het milieu, geluid, veiligheid, water en groen als doel genoemd. Belangrijk is dus dat de situatie na de inpassing beter is dan ervoor. Dit gebeurt door de bestaande ecopassages in dit deeltraject extra aandacht te geven. Daarnaast is er veel aandacht voor de compensatie van het groen dat verdwijnt door de verbreding van de snelweg. Dit zal niet altijd op dezelfde locatie plaats kunnen vinden. Er wordt altijd gezocht naar een zo groen mogelijke invulling van de bermen en geluidsschermen. Door de toepassing van gebiedseigen beplanting zal er geen groot contrast ontstaan tussen de snelweg en zijn directe omgeving.

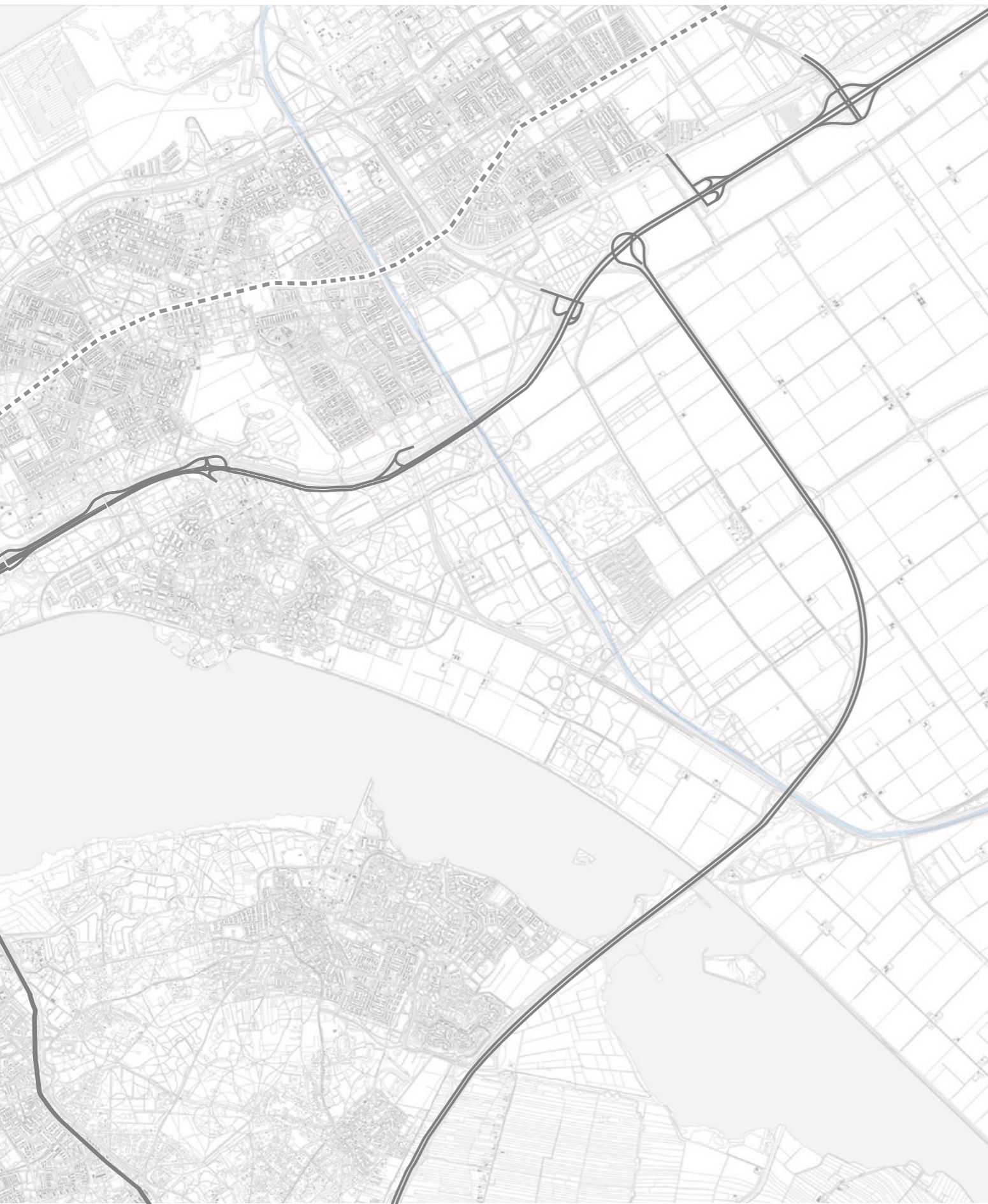


Water rond de A9





A9

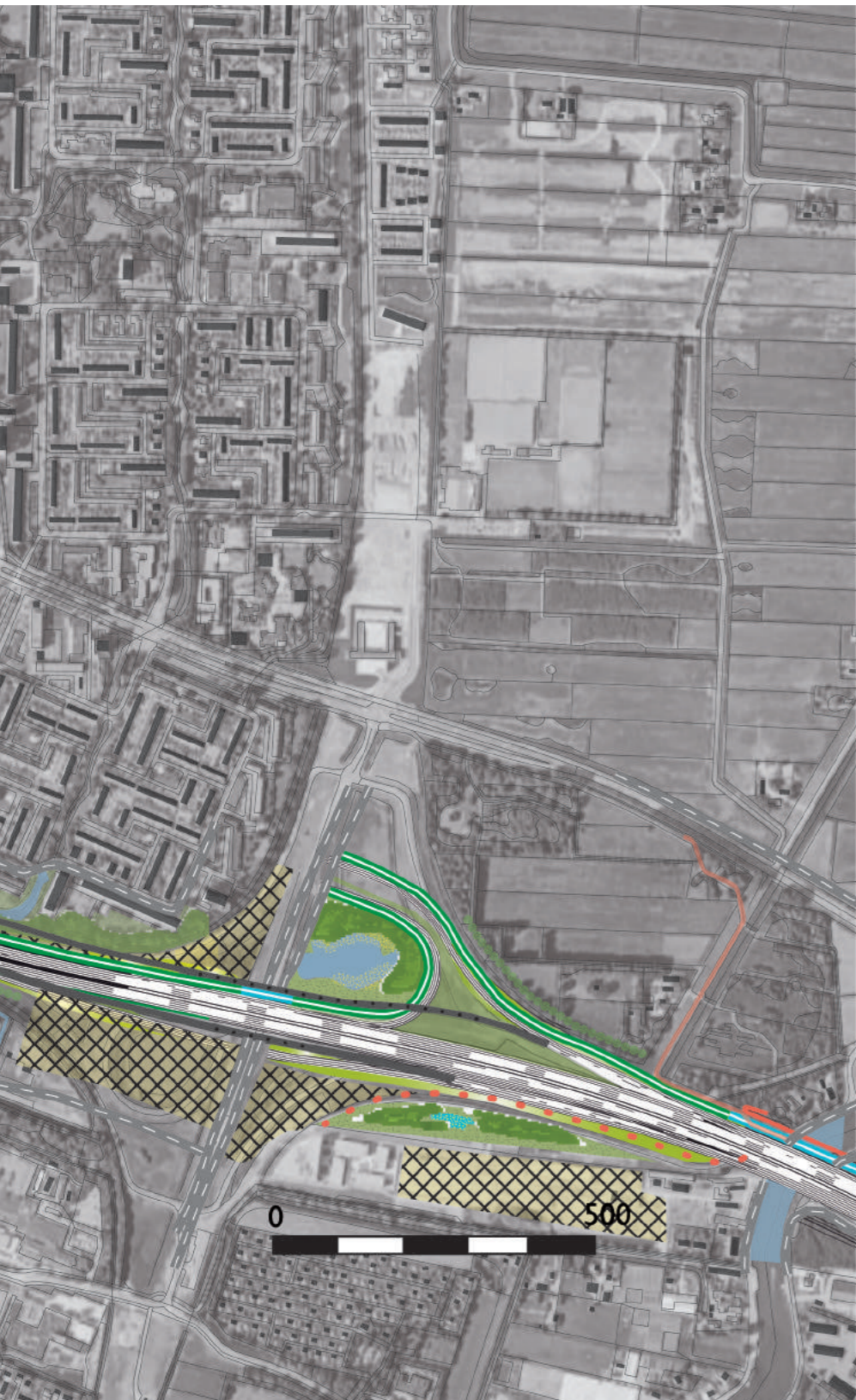


2

LANDSCHAPSPLAN



Landschapsplan totaal - 1:10000



Legenda

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

De totale landschappelijke inpassing van het deeltraject A9 Amstelveen is weergegeven in deze totaalkaart. In deze kaart worden de hoofdlijnen van het landschapsplan zichtbaar op de grote schaal. Verderop in dit hoofdstuk zal er een meer gedetailleerdere inpassing gegeven worden van de verschillende deelgebieden. Voor de totale inpassing geldt dat de algemene inpassingsvisie (zie hoofdstuk 1) als basis heeft gediend. Deze algemene inpassingsvisie is verder uitgewerkt en toegepast op de specifieke omgevingskenmerken die dit deeltraject met zich meebrengt.

In deze kaart komen alle zaken die bij de landschappelijke inpassing aanbod komen samen. De inpassing van de verbreding van de snelweg (het ruimtebeslag), de inpassing van de geluidsschermen, de manier waarop er omgegaan wordt met taluds/bermen, watercompensatie en natuurcompensatie. Naast de kaart van de totale inpassing, zullen deze verschillende aspecten nog afzonderlijk weergegeven worden voor het totale gebied. Daarna zal er verder ingezoomd worden op de deelgebieden.

In de bespreking van deze deelgebieden wordt er dieper ingegaan op de verschillende aspecten. Zo zal bij deelgebied 1 de nadruk liggen op een groene inpassing van de snelweg, terwijl bij deelgebied 4 de focus ligt op de kunstwerken.

De A9 is een snelweg die over zijn gehele lengte de diverse polders aan elkaar rijgt. De verschillende poldergebieden zorgen ervoor dat de context van de A9 telkens wijzigt. Iedere polder heeft zijn eigen kenmerken en karakter. De nadruk ligt in het bijzonder op de polders. De steden langs het traject worden veelal genegeerd, omdat de weg ingesloten ligt tussen bomen, geluidsschermen of een tunnel. Hier en daar komen er stedelijke accenten naar voren, deze kunnen geaccentueerd worden als geënceneerd oriëntatiepunt.

De snelweg A9 is in dit deeltraject voor een groot deel ingekleed door een groene zoom met veel bomen. Vanuit de omgeving is de snelweg dan ook niet direct visueel aanwezig en de weggebruiker ervaart weinig van de omgeving, dit wordt zoveel mogelijk gehandhaafd. Ter hoogte van Amstelveen ligt de snelweg voor een deel verdiept en voor een deel verhoogd ten opzichte van het stedelijk weefsel. Ook hier gaat de weg weinig relatie aan met zijn omgeving. In de toekomst, met de komst van de tunnel, zal deze relatie nog meer verdwijnen.


De knooppunten en kruisingen met lokale infrastructuur moeten nadrukkelijk herkenbaar zijn, vanwege de oriëntatie op de weg, de behoefte aan herkenbaarheid en het scheppen van een boeiend wegbeeld.



Landschapsplan ruimtebeslag - 1:10000



Legenda

-  Nieuw wegtracé
-  Tunnel
-  Talud
-  (begroeide) keerwand
-  weg op constructie

Het totale ruimtebeslag van de verbreding is afhankelijk van een aantal factoren. Waaronder de positionering van de verbreding, de hoogteligging van de snelweg en de beschikbare ruimte in de directe omgeving van de snelweg.

In dit deeltraject ligt een groot gedeelte van de verbreding onder maaiveldniveau. De invloed op het ruimtebeslag is voornamelijk aanwezig bij de aanleg van de tunnel omdat er aan weerszijden werkruimte nodig is en er gefaseerd gebouwd moet worden. Op een aantal plaatsen is de beschikbare ruimte niet toereikend genoeg. Vooral de pastorie van de Sint Annakerk bevindt zich in de kritieke zone. Ook de bewoners van een rij woningen in het 'oude' dorp zal tijdens de bouw tijdelijk ergens anders gehuisvest moeten worden. In het Amsterdamse Bos is het wenselijk om voor de verbreding een zo klein mogelijk ruimtebeslag te hebben, zodat er zoveel mogelijk van de bestaande begroeiing gehandhaafd kan worden.

Op andere plaatsen binnen dit deeltraject is het ruimtebeslag minder kritisch, waardoor het mogelijk is te werken met de 'standaard' flauwe taluds.



Landschapsplan geluidswerende voorzieningen - 1:10000



Legenda

-  Nieuw wegtracé
-  (begroeide) keerwand
-  Geluidsscherm (tweezijdig groen)
-  Geluidsscherm (transparant)

De geluidsschermen die in dit deeltraject komen zullen ter hoogte van het Amstelvein moeten aansluiten op de schermen van het deeltraject A9 Ouder-Amstel. Hier is gekozen voor de modulaire geluidsschermen van Rijkswaterstaat. Binnen dit modulaire systeem zijn allerlei mogelijkheden voor de invulling van de schermen. In de algemene inpassingsvisie geven we aan dat de invulling van de geluidsschermen afhankelijk is van de directe omgeving. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat in de algemene inpassingsvisie gesteld wordt dat een geluidsscherm geen voor- en achterkant mag hebben. Het modulaire geluidsscherm heeft echter wel een duidelijke achterkant. Bij de inpassing moet hiermee rekening gehouden worden. Dit kan bijvoorbeeld door (lage) begroeiing toe te passen aan de achterzijde van het scherm.

Gezien de mogelijke ontwikkelingen rondom het Amstelvein kan er voor het gebied tussen de Burgemeester Boersweg en de oostelijke tunnelmond in de toekomst gedacht worden aan geluidswerende voorzieningen waarbij verschillende functies gecombineerd worden. Te denken valt aan oplossingen zoals die langs de A2 ter hoogte van Utrecht zijn toegepast.



Landschapsplan watercompensatie - 1:10000



Ten gevolge van de verbreding van de A9 zal het toegenomen verhard oppervlakte gecompenseerd worden met oppervlaktewater. Bij de verschillende deelgebieden wordt hier verschillende mee omgegaan.

In het Amsterdamse Bos is de totale compensatieopgave ongeveer 3361 m². De benodigde watercompensatie kan gevonden worden door bestaande waterpartijen in het Amsterdamse Bos te verruimen in overleg met Staatsbosbeheer.

De tunnel van Amstelveen heeft een lengte van circa 1,9 km en ligt op een diepte van NAP -10,6 m. Het tunneldak moet worden overdekt met een laag grond van minimaal 1 m. Indien kabels en leidingen door het grondlichaam gevoerd worden, zal de grondlaag groter zijn. Boven de tunnel zal locatieontwikkeling plaatsvinden. Het is nog onbekend wat de mate van verharding als gevolg van de locatieontwikkeling zal zijn. Daarom zal bij de berekeningen van de watercompensatie uitgegaan worden van een volledig verhard oppervlak boven op de tunneldaken. Deze watercompensatie wordt gezocht in het gebied ten noorden van de A9. Hier kunnen bijvoorbeeld de bestaande waterpartijen in het Meanderpark vergroot worden. Op een tweetal plaatsen zal ten gevolge van de aanleg van de tunnel een watergang drooggelegd moeten worden. Direct ten westen van de Keizer Karelweg is het mogelijk om deze sloot iets te verleggen naar het zuiden. Hierdoor is het (beperkte) risico op effecten op de grondwaterstand geminimaliseerd. De sloot tussen de Burgemeester Rijnderslaan en de A9 zal, wegens het ruimtegebrek, opnieuw op het tunneldak aangelegd moeten worden.

Het Amstelplein is recentelijk heringericht, echter door de verbreding zullen er kleine aanpassingen aan die kruispunt plaats moeten vinden. De benodigde watercompensatie kan gezocht worden door direct ten zuiden van de A9 een gebiedseigen elzenbroekbos/moerasgebied aan te leggen. Mocht dit niet voldoende zijn dan is er ten noorden van de A9 bij de voormalige vuilstort nog een mogelijkheid voor watercompensatie.



Zuidzijde A9; Burgemeester Colijnweg