

BIJLAGE J

LANDSCHAPPELIJKE INPASSING EN AMBITIE RUIMTELIJKE VORMGEVING

OMLEGGING A9



COLOFON

Rijkswaterstaat
Directie Noord-Holland
Haarlem

Contactpersoon

ing. Auke Regeling

Opdrachtgever

Witteveen+Bos
Louis Armstrongweg 6
1301 AB Almere

Contactpersoon

ir. Frans Jan Schuurman

T 036 548 29 27
E f.schuurman@witteveenbos.nl
W www.witteveenbos.nl

Illustraties en richtlijnen aangeduid met **ZJA**
zijn overgenomen uit:
A9 Ambitiedocument omlegging A9,
Zwarts & Jansma Architecten, februari
2008

Opdrachtnemer

Brons + partners landschapsarchitecten bv
Everwijnstraat 9
4101 CE Culemborg

Contactpersoon

ing. Rudy Brons

T 0345 534 765
F 0345 534 736
E info@bronsenpartners.nl
W www.bronsenpartners.nl

Projectnummer:

902

Referentienummer RW1664-142-11/dijw/025

Fotoverantwoording: Brons + partners landschapsarchitecten bv

Copyright

Brons + partners landschapsarchitecten bv,

Versie 16 april 2012

brons  partners
LANDSCHAPSARCHITECTEN BV

INHOUD

1	INLEIDING	5		
1.1	OPGAVE	8		
2	BOUWSTENEN INPASSINGSCONCEPT	11		
2.1	HAARLEMMERMEER IN REGIO	12		
2.2	HAARLEMMERMEERPOLDER	14		
2.3	A9 EN DIRECTE OMGEVING	16		
3	RANDVOORWAARDEN	19		
3.1	RELATIE A9/ANDERE ONTWIKKELINGEN	20		
3.2	REGIONALE ONTWIKKELINGEN	22		
3.3	LOKALE ONTWIKKELINGEN	26		
3.4	OPGAVEN VOORTKOMEND UIT OMLEGGING A9	28		
4	INPASSINGSCONCEPT	31		
4.1	INPASSINGSCONCEPT OMLEGGING A9	32		
4.2	POLDERKRUIS	40		
4.3	AANSLUITING BADHOEVEDORP	42		
4.4	KNOOPPUNT BADHOEVEDORP	44		
4.5	BEPLANTINGSINDICATIE	48		
4.6	GESTREKT DEEL VAN DE WEG	50		
4.7	BEELDKWALITEITSASPECTEN	52		
5	AMBITIE RUIMTELIJKE VORMGEVING	79		
5.1	AANDACHTSPUNTEN	80		
5.2	BEHOUDEN VAN BOSOPSTANDEN	86		
5.3	TRACÉ ECOLOGISCHE VERBINDINGSZONE/BYPASS GROENE AS	88		
5.4	SONY GEBOUW EN DIRECTE OMGEVING	93		
5.5	BOSWET EN FLORA- & FAUNAWET	94		
5.6	KUNSTWERKEN SCHIPHOLWEG	96		
5.7	CONCEPT 'VERLEDEN'	98		
5.8	CONCEPT 'HEDEN'	110		
	BIJLAGEN	121		
	BRONNEN	122		



A5

Hoofdvaart

Schiphol

A4

Schipholweg/Spaarnwoudertocht

Badhoevedorp



INLEIDING

Dit rapport beschrijft de landschappelijke inpassing van de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp. In de fase die voorafging aan het opstellen van het Tracébesluit, is de Trajectnota/MER voor de omlegging van de A9 opgesteld. De landschappelijke inpassing is in de trajectnota zeer globaal aan de orde gekomen, omdat in het MER de effecten van verschillende varianten worden onderzocht. Nu de contouren van de omlegging geconcretiseerd zijn in het Tracébesluit, wordt ook nader ingegaan op het ontwerpconcept van de landschappelijke inpassing.

In de TN/MER 'omlegging A9 te Badhoevedorp' worden de uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing uiteengezet. Op deze uitgangspunten is, in een integrale afweging met andere aspecten, verder gegaan bij de uitwerking van de landschappelijke inpassing van het Tracébesluit.



Voor een uitgebreide ruimtelijke analyse van de regio en van het beleid en de ontwikkelingen die er spelen, wordt verwezen naar de TN/MER en dan specifiek de bijlage landschap, cultuurhistorie en archeologie (Witteveen+Bos, Bureau Waardenburg en Brons + partners landschapsarchitecten, 5 maart 2009). In de regio worden, tegelijk met de planvorming voor de omlegging van de A9, plannen gemaakt voor de integrale ontwikkeling van de Schipholdriehoek. In dat kader is tevens een uitgebreide analyse opgesteld van ontwikkelingen en beleidskeuzes in de regio (Vista, 4 augustus 2009). Deze studies vormen de context waarbinnen de planvorming voor de landschappelijke inpassing van de A9 heeft plaatsgevonden. Doordat deze context ook voortdurend in ontwikkeling is, is onderling overleg met de regio daarnaast noodzakelijk voor een goede inpassing.

In de hoofdstukken 2 en 3 worden die onderdelen van de regionale studies, beleid en ontwikkelingen die rechtstreeks van belang zijn voor het inpassingsconcept kort aangehaald. De hier besproken ruimtelijke analyse en randvoorwaarden worden gezien als bouwstenen voor hoofdstuk 4 'Inpassingsconcept'.

Dit ruimtelijke inpassingsplan is het resultaat van een planvormingsproces waarbij telkens afwegingen gemaakt zijn op basis van verschillende aspecten en invalshoeken. Een belangrijke ruimtelijke bouwsteen wordt gevormd door de verplichting om de bosopstanden die ten gevolge van de aanleg van het tracé dienen te verdwijnen te compenseren. Rijkswaterstaat heeft hierbij de ambitie om een zo groot

mogelijk gedeelte van de compensatieverplichting op 'eigen grond' te realiseren en zorgvuldig in het ruimtelijk concept in te passen. Het karakter van de huidige robuuste groenstructuren rondom het huidige knooppunt zal vervangen worden door een nieuwe robuuste structuur ter hoogte van ondermeer het nieuwe knooppunt van de A9 en de A4.

In hoofdstuk 4 komt het inpassingsconcept verder aan de orde. De volgende uitgangspunten voor het technisch ontwerp van de weg zijn hierop van toepassing:

- De zijberm van de A9, tussen kant verharding en insteek sloot is 7,00 m (zijbermen met geleiderail), ter hoogte van het gedeelte tussen de aansluiting Badhoevedorp en knooppunt Badhoevedorp (gestrekt gedeelte);
- De middenberm van de A9 wordt 4,90 m breed tussen kant verharding (middenberm met aan weerszijden geleiderail);
- Aansluiting Badhoevedorp:
 - De Schipholweg ligt op het niveau van het maaiveld, - 6,00 m N.A.P.;
 - De S106 ligt op een niveau van + 6,00 m N.A.P.;
 - De A9 ligt ongeveer op het niveau van het maaiveld;
 - De Groene AS gaat door de binnenruimten van de aansluiting Badhoevedorp;
 - 1,7 ha resterende watercompensatie zal binnen de lussen van de aansluiting Badhoevedorp plaats vinden.

In hoofdstuk 5 wordt het Inpassingsconcept toegepast op het knooppunt Badhoevedorp en haar directe omgeving, waarbij speciale aandacht uitgaat naar het inpassen van bosopstanden. Het gaat hierbij om het uitvoeren van de boscompensatieverplichting van 11,80 ha als gevolg van houtkap voor de aanleg van de omlegging en om een afspraak met het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie dat alle gekapte bomen in het kader van Rijswaterstaatsprojecten worden gecompenseerd. Naast de 11,80 ha wordt 13,77 ha bosoppervlak gekapt in het kader van de sloop van de oude A9. Er is besloten om de compensatie van het bosoppervlak voor zover mogelijk binnen de TB-grenzen te compenseren. Kortom: er ligt een totale compensatieopgave van 25,57 ha, waarvan 15,74 gecompenseerd kan worden binnen de TB-grenzen. Hierdoor dient 9,83 ha bos door omgevingspartijen nog buiten de TB-grenzen gerealiseerd te worden. De gemeente Haarlemmermeer neemt al 5 ha boscompensatie voor haar rekening in het Masterplan Badhoevedorp-centrum.

Dit rapport 'Landschappelijke inpassing en ambitie ruimtelijke vormgeving omlegging A9' is ingestoken als inpassingsconcept in de vorm van een landschappelijke inpassingsvisie, afgestemd op de vraagspecificatie Groenvoorzieningen / landschappelijke inpassing, en vervolgens vertaald in richtlijnen die door de aannemer moeten worden toegepast op het ontwerp van de A9.

1.1 OPGAVE



De A9 loopt van Alkmaar naar Diemen. De omlegging ligt in de gele vorm.

OPGAVE

De A9 is een belangrijke verkeersader tussen Alkmaar en knooppunt Diemen. Deze rijksweg loopt nu nog dwars door Badhoevedorp, maar om de leefbaarheid in het dorp te vergroten en om verkeerskundige knelpunten op te lossen, zal de A9 ter plaatse van Badhoevedorp worden omgelegd. Dit is vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen De staat der Nederlanden (Ministerie van I+M), Provincie Noord-Holland, Gemeente Haarlemmermeer, Gemeente Amsterdam, Stadsregio Amsterdam, Schiphol Nederland B.V.

Rijkswaterstaat heeft aan Witteveen+Bos gevraagd om een plan op te stellen voor de landschappelijke inpassing van de omlegging van de A9. Brons + partners landschapsarchitecten is door Witteveen + Bos gevraagd deze opgave samen met hun verder uit te werken. Het uitgangspunt/ambitieniveau voor de omlegging van de A9 is in de bestuursovereenkomst (artikel 3.3) gesteld als 'sober en doelmatig'. Het uitgangspunt van de landschapsarchitecten voor de landschappelijke inpassing van de snelweg is het integreren van diverse opgaven en verplichtingen die voortkomen uit de omlegging zoals vervangende bomen door het verwijderen van de bestaande A9, de boscompensatie, de watercompensatie en de instandhouding en verbetering van de ecologische waarden. Onder dit laatste kan ook het niet onmogelijk maken van de aanleg van de EVZ (ecologische verbingszone) beschouwd worden.

Omdat de omlegging van de A9 een motor achter diverse ontwikkelingen in het gebied is, geldt als belangrijk aandachtspunt het scheiden van verantwoordelijkheden; wie ontwikkelt en betaalt wat?

Ten zuiden van Badhoevedorp is het nieuwe tracé van de A9 door de Haarlemmermeerpolder gesitueerd. Waar nu nog akkers zijn worden op termijn stedelijke ontwikkelingen verwacht met als resultaat dat de polder zich ontwikkelt tot een economisch belangrijke corridor. De omlegging van de A9 komt dus in een gebied dat ingrijpend zal veranderen. Hiermee moet met de inpassing van de A9 rekening gehouden worden. Gezocht is naar mogelijkheden om de lijnopgave van de weg en de gebiedsopgaven rond Badhoevedorp en Schiphol ruimtelijk met elkaar te integreren. Er is echter sprake van een faseverschil in tijd en abstractie. De planuitwerking van de A9 is concreet: er moet duidelijkheid komen over de tracering, hoogteligging, inrichting en het dwarsprofiel van de weg om zo de grenzen van het TB te kunnen bepalen. De gebiedsopgaven verkeren nog in de fase van planverkenning of planstudie, waarbij nog moet worden bepaald wat het gebiedsprogramma en de ruimtelijke opbouw wordt. Het is daarom niet mogelijk om de lijnopgave met de gebiedsopgaven te verknopen. Het landschapsplan beperkt zich dan ook tot de ruimtelijke opgave van de A9 als lijn in het landschap en de inrichting van de ruimtes binnen het infrastructuurlandschap. De ruimtelijke kwaliteit langs de A9 zal in de toekomst vooral bepaald worden door de manier waarop de gebiedsontwikkelingen langs de weg worden vormgegeven. De gemeente, provincie en projectontwikkelaars hebben het voortouw in deze ruimtelijke opgaven en bepalen uiteindelijk het ruimtelijk beeld van de A9 in zijn omgeving. Het nieuwe knooppunt A4/A9 wordt door de omlegging van de A9 sterk gewijzigd. Dit vraagt om een nieuw inpassingsconcept ter plaatse van het knooppunt. Ook de te verplaatsen

aansluiting Badhoevedorp heeft een goede landschappelijke inpassing nodig, omdat er op deze plek veel verschillende verkeersstromen bij elkaar komen en tevens de landschappelijke hoofdstructuur van de polder wordt doorkruist.

LOCATIE PLANGEBIED

De omlegging van de A9 ligt in de Haarlemmermeerpolder tussen Badhoevedorp en Schiphol. Aan de westzijde verbindt de aansluiting Badhoevedorp de snelweg A9 met lokale wegen. Aan de oostzijde komen de A9 en A4 elkaar tegen in een langgerekt knooppunt. Uitgegaan is van een verdere ontwikkeling van het bogenalternatief uit de MER-fase.



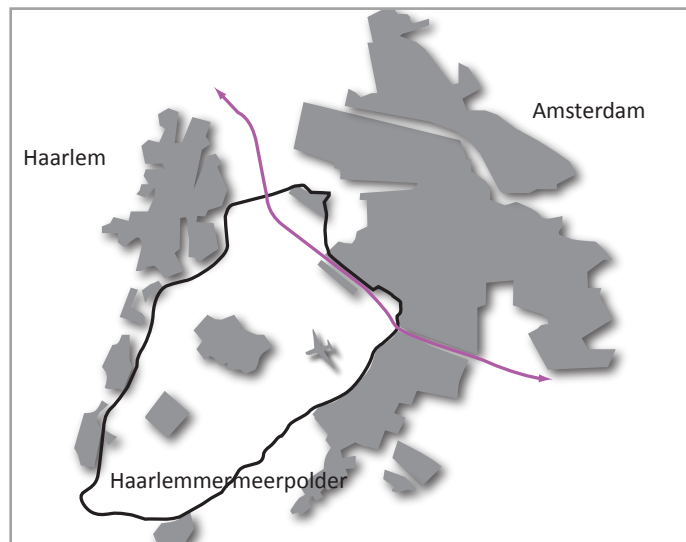
A9 nabij aansluiting Badhoevedorp



BOUWSTENEN INPASSINGSCONCEPT

In dit hoofdstuk is een beknopte ruimtelijke analyse opgenomen van de ligging van de omgelegde A9 in de Haarlemmermeer. In de TN/MER en in de andere studies die momenteel worden opgesteld over de ontwikkelingen van de Schipholregio zijn complete ruimtelijke en beleidsanalyses opgenomen. Verwezen wordt daarom naar het deelrapport landschap, cultuurhistorie en archeologie en deelrapport landschapsvisie uit de TN/MER (Witteveen+Bos, januari 2009) en het Groen/Blauwe ontwikkelingsperspectief voor de Schipholregio (Vista, augustus 2009) voor een volledig inzicht in de ontwikkelingen. Deze bijlage is een nadere uitwerking op de eerder genoemde rapporten. In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op enkele ruimtelijke kenmerken die als bouwsteen dienen voor het inpassingsconcept van de omgelegde A9.

2.1 HAARLEMMERMEER IN REGIO



De Haarlemmermeerpolder is een relatief open ruimte in de Metropool Amsterdam (schematisch)

RUIMTE IN VERSTEDELIJK GEBIED

De Haarlemmermeer is een droogmakerij van ruim 18.000 ha. Deze is ontstaan doordat het meer in 1852 is leeggepompt na de aanleg van een ringdijk, met Ringvaart en gemalen. Het resultaat is een vlak, open landschap begrensd door deze dijk. Deze polder ligt in de Randstad en vormt een open ruimte te midden van een sterk verstedelijkt gebied. Ook de ontwikkelingsdruk binnen de Haarlemmermeer is groot, vooral vanwege de aanwezigheid van mainport Schiphol.



De omlegging A9 maakt de openheid van de polder beleefbaar (schematisch)

OPEN RUIMTE BELEVEN

Het omleggen van de A9 biedt de kans om de openheid en het weidse karakter van de polder te beleven. Momenteel ligt de snelweg nog in het dicht bebouwde Badhoevedorp tussen geluidsschermen en bebouwing, maar na omlegging ligt de A9 in de vlakke open polder en komt ter hoogte van het knooppunt Badhoevedorp weer in een meer besloten omgeving van opgaande beplanting en bebouwing. Rijdend op de weg in westelijke richting wordt dan het contrast ervaren tussen het verdichte stedelijk gebied (Amstelveen, Amsterdamse Bos)

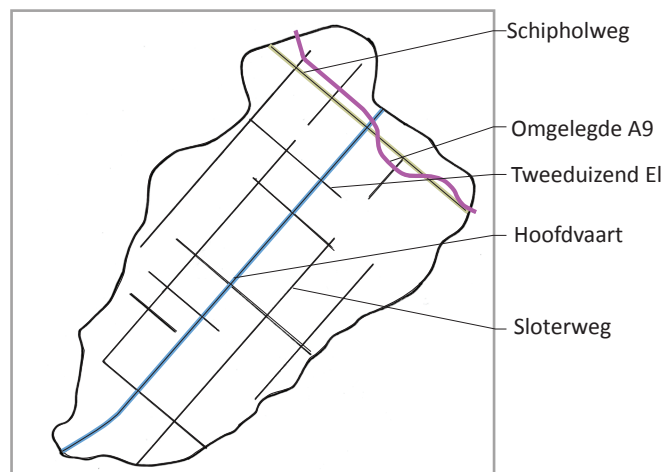
en de Haarlemmermeerpolder, dit vanaf het moment dat de Ringvaart wordt overgestoken. Ook vanuit noord-westelijke richting komend is er zicht op de grote open ruimte van de Haarlemmermeerpolder en de start- en landingsbanen. Zo toont de polder zich in alle openheid aan de weggebruiker, wat ter plaatse van de omlegging versterkt wordt. De aanwezigheid van Schiphol, met haar landingsbanen, versterkt het gevoel van ruimte, ook waar je Schiphol niet feitelijk kunt zien liggen.

Als gevolg van lange termijn ontwikkelingen in de Schipholdriehoek zal het gebied een zekere verdichting ondergaan, ook langs de omgelegde A9. Hierdoor zal de ruimtelijke structuur veranderen.



Lucht, ruimte, wind en ver zicht zijn karakteristiek voor de Haarlemmermeer

2.2 HAARLEMMERMEERPOLDER

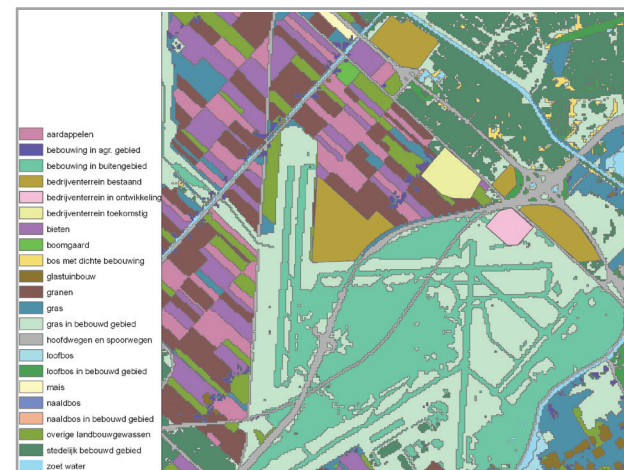


Hoofdstructuur verkaveling met omgelegde A9

VERKAVELING

De omgelegde A9 doorsnijdt over een flinke lengte de verkaveling die zo karakteristiek is voor de Haarlemmermeer. Het rechte middenstuk en de kruisende infrastructuur van de aansluiting Badhoevedorp voegen zich plaatselijk wel in de huidige verkavelingsstructuur.

De planmatige opzet bij het droogleggen van de Haarlemmermeer heeft geleid tot een rationele, geometrische hoofdstructuur. Deze is opgehangen aan twee assen die de basis vormen van de oude ontginningsstructuur: de Schipholweg en



Schiphol/mainport temidden van agrarisch grondgebruik

bron: *Hoofdrapport TN/MER Omlegging A9*, Witteveen+Bos, 2009

de Hoofdvaart.

Ook de Sloterweg en de weg genaamd 'Tweeduizend El' maken deel uit van de oorspronkelijke verkaveling van de Haarlemmermeer, maar deze lijnen zijn ruimtelijk ondergeschikt aan de Schipholweg en de Hoofdvaart. Deze vier lijnen uit de hoofdstructuur zijn nog goed te herkennen in de Haarlemmermeer, hoewel de inrichting van de lijnen niet meer overal consistent is. Zo mist bijvoorbeeld op delen van de Schipholweg de beplanting en wordt de historische lijn moeilijk herkenbaar waar er vele uitvoegstroken zijn aangelegd, zoals ter plaatse van de kruising Schipholweg - Grootstraat. De

ontwikkelingen op de erven langs de Sloterweg hebben ertoe geleid dat dit lint minder transparant is geworden en dat het als geheel een grotere schaal heeft gekregen ten opzichte van de omgeving.

De A9 zal de hoofdstructuur van de Haarlemmermeer doorsnijden en hierbij een eigen structuur gaan vormen over de oorspronkelijke ‘onderlegger’ van het landschap heen. De verkavelingsstructuur van de polder vormt hierbij een belangrijke inspiratiebron voor de wijze waarop de landschappelijke inpassing met haar nieuwe beplantingsstructuur is uitgevoerd.

SCHIPHOL/MAINPORT

Ten zuiden van het nieuwe tracé ligt Schiphol. Op de kaart is de luchthaven duidelijk aanwezig, maar ter plekke echter, overheerst het beeld van de open ruimte. Schiphol is vrijwel niet zichtbaar, op enkele radarstations en concentraties van landingslichten na. Toch is de luchthaven ervaarbaar als gevolg van de constante stroom van dalende en stijgende vliegtuigen. Dit beeld versterkt de open weidsheid van het gebied en geeft de indruk zich in een zeer dynamisch gebied te bevinden.

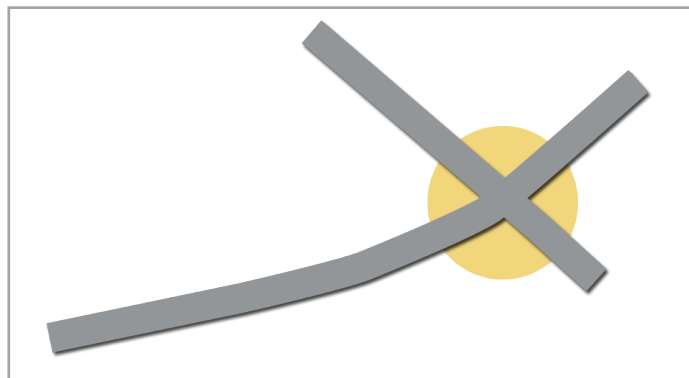
De groepen berken die bij de inpassing van Schiphol horen, hebben een parkachtige uitstraling. Enkele groepen staan binnen of vlakbij het plangebied en maken op die manier deel uit van de huidige inpassing van de A9. De vele rijen berken hebben een sterk ruimtelijk effect, vooral wanneer ze in gras staan. Daar waar het beheer niet gericht is (geweest) op een lage ondergroei, maar bijvoorbeeld bramen wilduit konden groeien, is dit effect aanmerkelijk minder.

BELANGRIJKE VERKEERSADERS

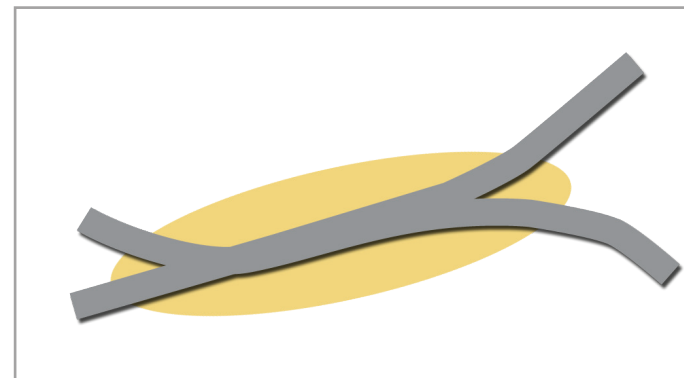
Na de omlegging van de A9 liggen er drie snelwegen dicht bij elkaar in de Haarlemmermeerpolder, als onderdeel van de Randstedelijke hoofdverkeersstructuur. Deze drie snelwegen begrenzen tevens de Schipholdriehoek, waarbinnen allerlei (stedelijke) ontwikkelingen zullen plaatsvinden. Het ligt in de rede om de derde snelweg in dit gebied, de omgelegde A9, ruimtelijk een soortgelijke ligging in het landschap mee te geven als de A5 en de A4. Dat betekent een lage ligging (dicht bij het maaiveld) en een open landschapsbeeld in de polder. Ter hoogte van het knooppunt met de A4 zal het nieuwe tracé zich meer in het verdichte landschap ter plaatse voegen van kantoorbebouwing (Badhoevedorp) en opgaand groen rondom het knooppunt en de begrenzing van het Amsterdamse Bos.

Op de plek van het nieuwe tracé van de A9 liggen nu nog akkers met uien en prei. Dat zal langzaam maar zeker veranderen. In de toekomst zal het terrein verstedelijken: bedrijventerreinen, woningen, recreatie (zie paragrafen 3.2 & 3.3). Op welke manier deze ontwikkelingen worden ingestoken is nog onbekend. De inpassing van de A9 moet dus bestand zijn tegen ingrijpende veranderingen van het landschap er omheen en dus voldoende robuust zijn en herkenbaar om haar eigen identiteit vast te houden.

2.3 A9 EN DIRECTE OMGEVING



Knooppunt Badhoevedorp nu: compact



Knooppunt Badhoevedorp na omlegging: uitgerekt

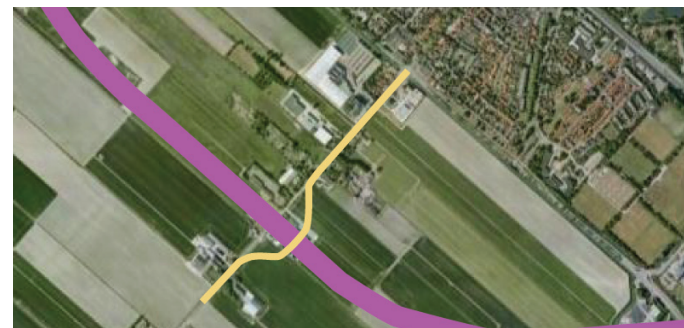
LIGGING OMGELEGDE A9 IN HET LANDSCHAP

Door de omlegging van de A9 verandert niet alleen de positie van de weg in het landschap, maar ook de relatie tussen de A9 en de andere wegen in het gebied, zowel in het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. De volgende bouwstenen zijn van belang bij de landschappelijke inpassing van de A9:

1. LIGGING IN DE POLDER

Het tracé van de omgelegde A9 ligt voor het grootste deel autonoom in het landschap van de Haarlemmermeer. Dat wordt ook wel 'gesuperponeerd' genoemd, ofwel boven op het landschap geprojecteerd. De oorspronkelijke kavelstructuur en de hoofdstructuur van de polder worden door de weg doorsneden. Dit maakt het extra van belang om de lijnen van de hoofdstructuur van de Haarlemmermeer in stand te houden en waar nodig ruimtelijk te versterken. Tussen knooppunt

Badhoevedorp en aansluiting Badhoevedorp voegt de A9 zich in de rechte kavelstructuur. Landschappelijk is het wenselijk om de kruisende water- en weginfrastructuur zoveel mogelijk op hun oorspronkelijke plek te laten liggen, ook wanneer deze door de A9 wordt doorsneden. Zo zou, ook in de nabijheid van



Lokaal is het soms niet mogelijk de oorspronkelijke rechte structuur van de infrastructuur te handhaven (hier: Sloterweg)



Technisch ontwerp omlegging A9 (Witteveen+Bos)

een autonome nieuwe lijn in het landschap, de oorspronkelijke laag herkenbaar blijven (zie ook § 4.2). Lokaal is het niet altijd mogelijk om de orthogonale structuur van de oorspronkelijke wegen en waterloop te handhaven, een voorbeeld hiervan vormt de nieuwe aanpassing ter hoogte van de Sloteweg.

2. VORM KNOOPPUNT BADHOEVEDORP

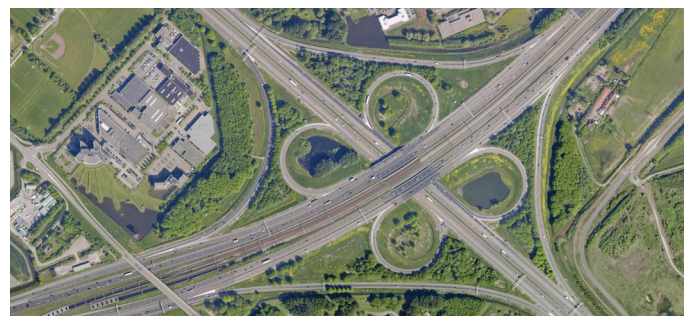
Het knooppunt krijgt met de omlegging een gecompliceerder karakter. Van een conventioneel 'volledig klaverblad' verandert het knooppunt A4/A9 in een ingewikkeld systeem van flyovers, in- en uitvoegers en lange bochten. De wegen die op elkaar aansluiten vormen niet meer een kruis, maar naderen elkaar vanuit een andere, veel scherpere hoek. Het resultaat is een langgerekt knooppunt. Ruimtelijk vraagt zo'n langwerpige verkeersruimte om een krachtige landschappelijke ingreep, waardoor de ruimte van het knooppunt gedefinieerd wordt

en het geheel als eenheid te beleven is. De vormgeving van de kunstwerken is in zo'n ingewikkelde knoop van extra groot belang (zie ook § 4.4).

3. VORM AANSLUITING BADHOEVEDORP

De vormgeving van de aansluiting Badhoevedorp is aangepast ten opzichte van de TN/MER, op zo'n manier dat de S106 in de orthogonale structuur van de polder ligt. Deze aanpassing is landschappelijk gunstig, ook doordat de zuidelijke op- en afrit verder weg komt te liggen van de Hoofdvaart met zijn bebouwing. De aansluiting Badhoevedorp is een kruising op drie niveaus, waarbij de Schipholweg in een tunnel komt te liggen (niveau -1), de A9 zo dicht mogelijk bij maaiveldniveau ligt en de S106 dit alles op niveau +1 kruist.

Ook met de orthogonale ligging en de iets grotere afstand tussen de aansluiting en de bebouwing langs de Hoofdvaart is speciale aandacht nodig voor de ruimtelijke manifestatie van de Hoofdvaart, als belangrijke lijn uit de hoofdstructuur, in relatie tot de gesuperponeerde lijn van de A9.



*Het huidige knooppunt Badhoevedorp is een klaverblad
Bron luchtfoto: Google Earth*





RANDVOORWAARDEN

In dit hoofdstuk worden de randvoorwaarden uiteengezet die dienen voor het inpassingsconcept. Het gaat hierbij om de randvoorwaarden die blijken uit relevante beleidsstukken, plannen en wensen uit de regio.

3.1 RELATIE A9/ ANDERE ONTWIKKELINGEN

Er speelt op het moment van planvorming al heel veel op het gebied van groen, water en landschap tussen Badhoevedorp en Schiphol. In het kader van het project Schipholdriehoek is de regio bezig om een integrale toekomstvisie op te stellen, waarbij als insteek is gekozen om een sterk groen/blauw kader te ontwikkelen dat sturend en kwaliteitsverhogend is voor andere ontwikkelingen.

Vanuit een landschapsarchitectonisch perspectief bestaat de ambitie om de landschappelijke inpassing van de omgelegde A9 in lijn met de wensen van de regio te ontwerpen.

Rijkswaterstaat heeft te maken met een realiteit waarbij aan strikte plannings moet worden vastgehouden en binnen het kader van de Tracéwet een landschappelijke uitwerking moet worden opgesteld. Rijkswaterstaat loopt hierbij noodzakelijkerwijs voor met haar plannen op de in ontwikkeling zijnde meer integrale toekomstvisie van de regio.

Dat wil zeggen dat het Tracébesluit voor de omlegging van de A9 niet kan wachten op bestuurlijke uitspraken over de

toekomst van de Schipholdriehoek. Vanzelfsprekend wordt waar mogelijk al wel voorgesorteerd op de ruimtelijke plannen en kwalitatieve insteek die in de regio in ontwikkeling zijn. Vastgestelde beleidsuitgangspunten, zoals de toekomstige aanleg van een ecologische verbindingszone tussen het Amsterdamse Bos en Spaarnwoude (bypass Groene AS) mogen door de omgelegde A9 niet onmogelijk gemaakt worden. Een voortdurende afstemming met de partijen in de regio is van groot belang, met dien verstande dat de planvorming voor de A9 voortvarend verder moet. Een belangrijk aandachtspunt vormt het beschikbare taakstellende budget.



Weg langs Hoofdvaart en zicht op toekomstige locatie aansluiting Badhoevedorp



In de Schipholddriehoek spelen veel ontwikkelingen, wat plaatselijk een druk beeld kan opleveren; ruimtelijke kwaliteit vraagt om een strakke regie

3.2 REGIONALE ONTWIKKELINGEN

ROUTEVISIE A9

Voor het gehele traject van de A9 is in opdracht van Rijkswaterstaat een routevisie gemaakt (Concept Routevisie A9, Vista landscape and urban design, maart 2009). Hierin wordt het verstedelijkte landschap genoemd als een van de drie sferen die de A9 aan de automobilist biedt. De andere twee zijn: authentieke Hollandse landschappen en Parken en recreatieve gebieden. De opgave in de routevisie richt zich op het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en het verhogen van contrasten tussen de diverse sferen langs de A9.

Enkele aandachtspunten voor de Haarlemmermeer zijn volgens de Routevisie:

- de beslotenheid en sfeer van het Amsterdamse Bos met de ruimte van de Haarlemmermeer als contrast;
- het aanrijden op de Polderbaan van Schiphol, waarbij het lijkt alsof de vliegtuigen rakelings over je hoofd scheren;
- ter plaatse van de Hoofdvaart is in het noorden het gemaal van Lijnden zichtbaar met zijn cultuurhistorische kwaliteiten.

Als bedreiging wordt genoemd de uitbreiding van de bedrijven op Schiphol die het zicht op de Haarlemmermeer en de vliegtuigen zal verkleinen.

In de Routevisie wordt de term 'Metropool Amsterdam' gebruikt voor het verstedelijkte landschap. De luchthaven Schiphol draagt bij aan de identiteit van de Metropool Amsterdam. Parken en recreatiegebieden horen bij het verstedelijkingsproces.

Voor de omlegging van de A9 betekent dit dat in eerste instantie een authentiek Hollands landschap zichtbaar wordt vanaf de A9, wat de veelzijdigheid binnen de gehele route onderstreept. Wanneer op lange termijn de Schipholdriehoek verstedelijkt, waarschijnlijk op een zeer groene, parkachtige manier, dan ontstaat er een verstedelijkt landschap of een recreatief gebied/park als passende bouwsteen langs de route van de A9. Zowel op korte als lange termijn past het landschap rond de omlegging dus binnen de routevisie van de A9.



Toekomstige locatie A9

CONVENANT MAINPORT SCHIPHOL EN GROEN

In het Convenant Mainport Schiphol en Groen zijn afspraken opgenomen over plannen in de omgeving van Schiphol. De convenantpartners verplichten zich tot:

- versterking van de mainportfunctie van luchthaven Schiphol;
- verbetering van het leefklimaat rond de luchthaven door onder meer een landschappelijke, groene inpassing van de luchthaven, infrastructuur en bedrijventerreinen, en door realisatie van een aantal recreatieve voorzieningen.

De convenantpartners zijn:

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
- Provincie Noord-Holland
- Gemeente Haarlemmermeer
- Gemeente Amsterdam
- Luchthaven Schiphol NV
- Schiphol Area Development Company NV.

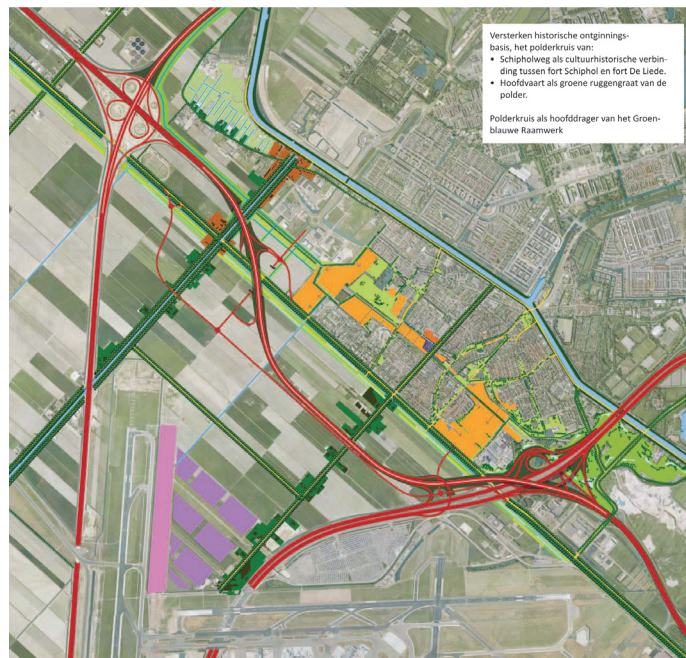
Voor de monitoring van afspraken en projecten die onder het convenant vallen is de Stichting Mainport en Groen opgericht. In het uitwerkingsplan dat bij het convenant hoort zijn acht projecten opgenomen. De omlegging van de A9 valt onder het project 'Landschappelijke inpassing infrastructuur'. In het convenant en het daarbij horende uitwerkingsplan en uitvoeringsplan komen de volgende uitgangspunten naar voren:

- Voor de kosten van inpassingsmaatregelen geldt als uitgangspunt 1% van aanlegkosten.

- De kosten van de landschappelijke inpassing worden gedragen door de opdrachtgevers voor de infrastructuur.
- De landschappelijke inpassing omvat tevens eventuele mitigerende maatregelen.
- Het compensatiebeginsel zal worden ingevuld overeenkomstig het Structuurschema Groene Ruimte.
- Voor de infrastructuurprojecten waarover nog niet is besloten, zal de landschappelijke inpassing en eventueel compensatie onderdeel vormen van de tracéprocedure.



Groene Carré (2) is een deelgebied van het Raamplan Haarlemmermeer Groen
bron: www.haarlemmermeergroen.nl



Tenminste ruimtelijke versterking Polderkruis als leidend principe voor inrichting Schipholdriehoek, bron: *Groenblauw raamwerk Schipholdriehoek*, Vista landscape and urban design, 2009

Wat betreft de landschappelijke inpassing van de omlegging van de A9 zijn in het licht van het convenant in het bijzonder de volgende maatregelen relevant:

- de compensatie van bomen in het knooppunt Badhoevedorp en langs de kruising Schipholweg/ Spaarnwoudertocht;
- de inrichting (inclusief faunapassages) van de aansluiting Badhoevedorp (paragraaf 4.3);
- de inrichting van het knooppunt Badhoevedorp

(paragraaf 4.4 en hoofdstuk 5);

- de ecologische zone bij het knooppunt Badhoevedorp;
- de architectonische vormgeving van kunstwerken en geluidsschermen (paragraaf 4.7 en hoofdstuk 5).

Voor de omlegging van de A9 is daarnaast het project 'Overgangsgebieden' relevant, met als doel door middel van een groene buffer de nadelige effecten van Schiphol op de woonomgeving te compenseren. Hieronder valt onder meer het Groene Carré, een groen raamwerk van natuur en recreatie dat door de omgeving nader zal worden uitgewerkt. Het Groene Carré-Noord kruist het nieuwe tracé van de A9 ter plaatse van de aansluiting Badhoevedorp.

SCHIPHOLDRIEHOEK

In de Schipholdriehoek vinden diverse ontwikkelingen plaats. Het gebied zal in de toekomst plaats bieden aan bedrijven, woningen en recreatie. Voorgesteld wordt om tenminste het polderkruis (Schipholweg/Spaarnwoudertocht en Hoofdvaart met wegen) te versterken. De verdere invulling van het gebied, met diverse functies als bedrijven, sportvoorzieningen en groen, kan binnen dit ruimtelijk kader plaatsvinden. Over de manier hoe dit eruit zal zien is nog geen besluit genomen. Wel wordt ingezet op een integrale ontwikkeling van alle functies met een gezamenlijke groenblauwe drager. Het hoofdgrid zal worden versterkt en daarbinnen zal mogelijk ook een nieuwe groenblauwe structuur een drager van het gebied worden. Hierbij past een A9 die zich ruimtelijk zo min mogelijk manifesteert. Aan de ideeën van een groene Carré-noord wordt hiermee invulling gegeven. Recreatie en groen worden versterkt binnen het hoofdgrid.

Ook het aanhelen van Badhoevedorp na de uitplaatsing van de A9 is een belangrijke ontwikkeling in de Schipholdriehoek, die de leefbaarheid ten goede komt. Dit gebeurt met een integrale aanpak met als doel het dorp weer een geheel te maken, met name op de plek van de oude A9. In het opgestelde Masterplan Badhoevedorp wordt de verdere uitwerking uiteengezet. Een belangrijk uitgangspunt is behoud van het dorps karakter. De basis van het plan is een raamwerk van groene openbare ruimten met parken, plantsoenen, waterpartijen, bomenlanen, straten en langzaamverkeersroutes. Tussen de Ringvaart en de Schipholweg lopen noord-zuid gerichte lanen. Een route door het dorp (het Lint) verbindt de parken, plantsoenen en woonbuurten met elkaar. De Schipholweg zal in de toekomst worden benut als dorpsontsluitingsweg, waarop ook het HOV zal rijden. Om de huidige regionale verkeersfunctie van de Schipholweg op te vangen, moet er een nieuwe weg komen aan de zuidzijde van de omgelegde A9.

De provincie Noord-Holland heeft vastgesteld beleid dat inhoudt dat ten zuiden van Badhoevedorp een ecologische verbinding aangelegd moet worden. Deze behoort niet tot de compensatieopdracht van de omlegging van de A9. Bij de inpassing zal er wel rekening mee worden gehouden (zie hoofdstuk 5).

INVENTARISATIE VAN WENSEN UIT DE REGIO

Omdat er zoveel verschillende ontwikkelingen spelen in dit hoogdynamische gebied is het van belang een zo goed mogelijke afstemming met andere partijen in de regio te hebben. Kennisuitwisseling heeft in de beginfase van dit project plaatsgehad door middel van een vragenlijst. Omdat

een aantal partijen nog niet zeker is over de door hen gewenste ontwikkelingen, is de input die voor de omlegging van de A9 is verkregen globaal gebleven. Er is met de uitgangspunten die voortkwamen uit het omgevingsoverleg rekening gehouden bij het formuleren van het inpassingsconcept:

- Het Convenant Mainport en groen staat voor verbetering van het leefklimaat rondom Schiphol. De afspraken die hierin zijn gemaakt gelden ook voor de A9. Ze houden een integrale benadering in, waarbij inzet en investeringen worden gecombineerd in een gezamenlijke visie. landschappelijke kwaliteiten van de Haarlemmermeerpolder moeten daarbij zoveel mogelijk worden behouden.
- De oorspronkelijke landschappelijke structuur wordt geaccentueerd en niet de A9. De omlegging van de A9 is van invloed op het totale landschap rondom Badhoevedorp. Daarom hoeft de landschappelijke inpassing zich niet te beperken tot het gebied 'binnen de berm sloten'. landschappelijke inpassing kan ook daarbuiten plaatsvinden, maar binnen de TB-grens.
- Het poldergrid is een belangrijke basis voor ruimtelijke ontwikkelingen. Dat betekent dat de historische lijnen in tact dienen te blijven en dat nieuwe knooppunten en kruisingen zoveel mogelijk dienen aan te sluiten op het poldergrid. De ecologische moeraszones lopen hierbij langs het bestaande grid van polderwegen, -vaarten en -sloten.
- Mogelijk maken ecologische verbinding Groene AS, als verbinding tussen grote en kleine natuurgebieden tussen Amstelland en Spaarnwoude.

3.3 LOKALE ONTWIKKELINGEN

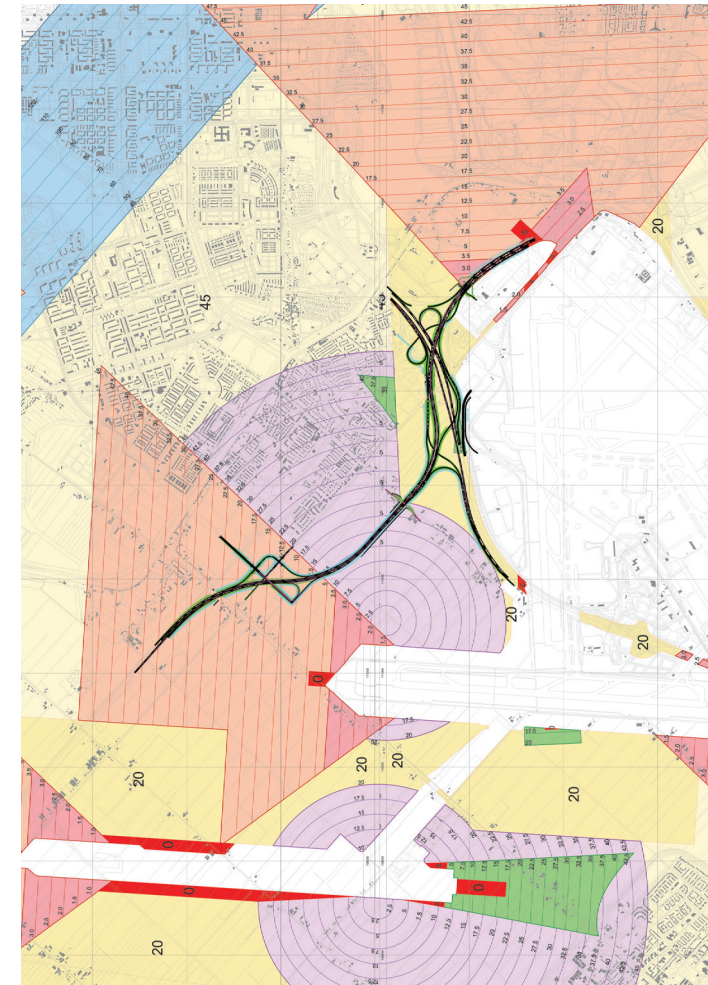
RANDVOORWAARDEN

Op inrichtingsniveau zijn tijdens de eerste fase van het planproces een aantal randvoorwaarden naar voren gekomen die mede bepalend kunnen zijn voor de inrichting van de ruimte rondom de weg.

Deze lijst is in willekeurige volgorde:

- Luchthavenindelingsbesluit Schiphol, artikel 2.2.3: Op het grondgebied van dit besluit is een grondgebruik of bestemming als moerasgebied en oppervlaktewater groter dan 3 ha niet toegestaan.
- Hoogheemraadschap Rijnland stelt de eis dat er langs de wegsloot een schouwstrook van 5 m breed wordt vrijgehouden ten behoeve van het onderhoud.
- Vlieghoogte: er geldt een hoogtebeperking voor gebouwen en beplanting in verband met vliegverkeer (zie kaartje hiernaast):
 - in het noordwestelijke deel van het tracé varieert de hoogtebeperking tussen 30 en 12,5 m (roze);
 - rechte deel: 20 - 12,5 m (lila);
 - knooppunt Badhoevedorp: 20 m (geel);
 - ten oosten van Knooppunt Badhoevedorp: 12,5 - 2,5 m (roze).

De diverse sectorale notities met ontwerpuitgangspunten (Witteveen+Bos in samenspraak met de regionale partijen) zijn daarnaast gehanteerd om te komen tot het technisch ontwerp en de landschappelijke inpassing.



Hoogtebeperkingen in verband met vliegverkeer

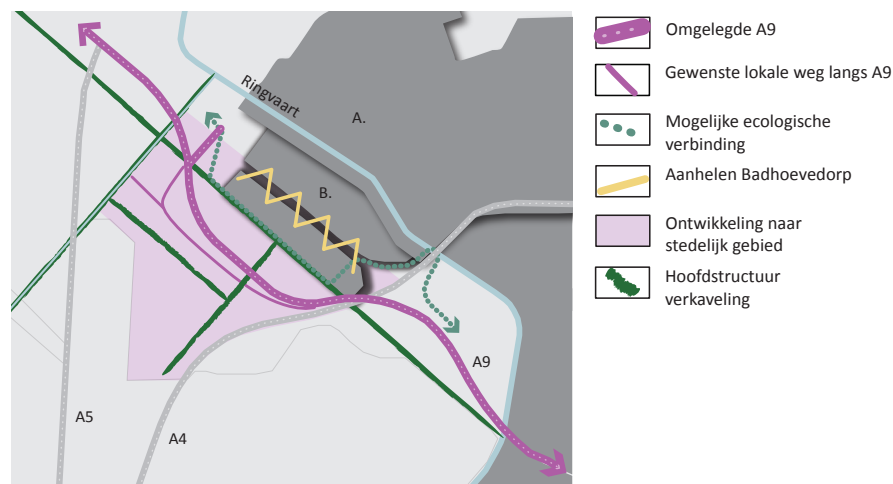


WENSEN WATERSCHAP EN GEMEENTE

Uit de schriftelijke vragenronde (zomer 2009) zijn een aantal wensen van de regio naar voren gekomen. In hoofdstuk 4 wordt duidelijk welke wensen wel en niet gehonoreerd kunnen worden:

- Ten behoeve van een goed functionerend watersysteem is een extra verbinding nodig tussen het watersysteem dat noordelijk en zuidelijk van de omgelegde A9 ligt. Deze moet worden gesitueerd ter hoogte van de huidige verbinding onder de A9 bij knooppunt Badhoevedorp.
- De continuïteit en herkenbaarheid van landschappelijke lijnen (Hoofdvaart en Schipholweg) dienen te worden gewaarborgd. Daarom dient de A9 bij de aansluiting Badhoevedorp de lokale wegen hoog te kruisen.
- De maatvoering van het viaduct over de Schipholweg moet royaal van opzet zijn (breedte van een kavel) om ruimte te maken voor kruisende structuren die samen de landschappelijke structuur van de droogmakerij bepalen. Het gaat hier om:
 1. Groene AS met bijbehorende verbindingzones;
 2. Groene Carré met bijbehorend recreatief programma;
 3. Schipholweg als cultuurhistorische hoofdstructuur;
 4. Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding;
 5. utilitaire en recreatieve hoofdfietsroute langs de Schipholweg;

- Er was een wens bij de gemeente om eventuele ruimte die vrijkomt in het knooppunt Badhoevedorp te benutten voor een ecologische en recreatieve verbinding.



Ontwikkelingen omgeving A9

3.4 OPGAVEN VOORTKOMEND UIT OMLEGGING A9

LANDSCHAPPELIJKE EN CULTUURHISTORISCHE INPASSING

De omlegging van de A9 brengt verstoring van het landschap van de Haarlemmermeer met zich mee. Dit landschap, met het polderkruis als belangrijkste karakteristiek, vormt de belangrijkste cultuurhistorische waarde van het gebied waarin de omgelegde A9 komt te liggen. Het weidse, open karakter wordt aangetast en de hoofdstructuur van de Haarlemmermeerpolder wordt op diverse plekken doorsneden. Door in te zetten op het ruimtelijk versterken van de structuurlijnen wordt de kans benut voor het behoud van cultuurhistorisch waardevolle lijnen in het landschap. Overige cultuurhistorische waarden die door de A9 worden verstoord of vernietigd zijn er niet, met uitzondering van één stolpboerderij met aangebouwd woonhuis en losse stolpschuur. Dit complex zal door de omlegging van de A9 verdwijnen. Deze waarden zijn niet gelijkwaardig te compenseren. Samenwerking en afstemming met de gemeente blijft noodzakelijk, zowel als het gaat om procedures en aanleg als om toekomstig beheer van de beplanting en andere functies, zoals recreatie.

BOSCOMPENSATIE

Het aanleggen van het tracé van de A9 betekent dat bestaande groenstructuren zoals bomenrijen, bossages en struwelen dienen te wijken, daar waar ze in de weg staan van het voorgenomen tracé. De hierbij horende boscompensatie vormt een onderdeel van de algehele inpassingsopgave. Rijkswaterstaat heeft hierbij aangegeven het van belang te vinden om de compensatieverplichting binnen de beschikbare

ruimte van de tracégrens uit te voeren. Ter hoogte van het bestaande tracé van de A9 dienen ook bosopstanden opgeruimd te worden. Deze oppervlakten vallen binnen de compensatieverplichting op basis van de afspraken met het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. Met de gemeente is afgesproken dat Rijkswaterstaat deze bosopstanden zoveel mogelijk binnen de tracégrens terugbrengt.

Bij het verder uitwerken van de wijze waarop de boscompensatieopgave gedetailleerd wordt dient tevens rekening gehouden te worden met de bouwstenen van het inpassingsconcept zoals verwoord in hoofdstuk 2 en de (technische) randvoorwaarden die hier gelden (kabels en leidingen, vrije ruimte t.b.v. onderhoud, groeiomstandigheden, beperking groeihogte en verkeersveiligheid). Er ligt een totale compensatieopgave van 25,57 ha, waarvan 15,74 ha kan worden gecompenseerd binnen de TB-grenzen. De overige hectares dienen door de omgevingspartijen nog buiten de TB-grenzen gerealiseerd te worden.

NATUURCOMPENSATIE

Voor de inpassing van de omlegging van de A9 geldt geen natuurcompensatieopgave. Wel geldt het uitgangspunt dat de Groene AS en het Groene Carré niet onmogelijk gemaakt worden door de aanleg van de A9. Deze ingrepen kunnen invloed hebben op het ruimtelijk onpassingsontwerp.

De Haarlemmermeerpolder is ecologisch geen rijk gebied. De gidssoorten van de evz vragen om bepaalde inrichtingsmaatregelen.

Door deze inrichtingsmaatregelen wordt het gebied ecologisch gezien rijker. De inrichtingsmaatregelen per gidssoort staan in Bijlage I: deelrapportage natuurinventarisatie.

COMPENSATIE OPPERVLAKTEWATER

De toenemende hoeveelheid verharding (19,5ha) en de afname aan wateroppervlakte 0,1 ha (het verschil tussen de aanleg van de nieuwe watergangen en de dempingen van de bestaande) zorgen ervoor dat er een watercompensatie plaats dient te vinden. Deze totale compensatie 3,04 ha (19,5 ha à 15% compensatie + 0,1 ha) dient binnen de tracégrens uitgevoerd te worden.

ARCHEOLOGISCHE OPGAVE

Uit de TN/MER is gebleken dat er geen bekende archeologische waarden in het gebied liggen en dat de verwachtingswaarde daartoe ook zeer laag is. Vondsten (zoals scheepswrakken) kunnen niet helemaal worden uitgesloten, maar omdat het niet bekend is of en waar dergelijke vondsten gedaan zouden kunnen worden, is in het OTB geen opgave voor archeologie meegenomen.







4 INPASSINGSCONCEPT

In dit hoofdstuk komt het landschappelijk inpassingsconcept voor de A9 ter hoogte van Badhoevedorp aan de orde. Het concept refereert aan de beleving en de structuur van het 'authentieke landschap', in dit geval het open vlakke landschap van de droogmakerij De Haarlemmermeer, conform de Routevisie A9.

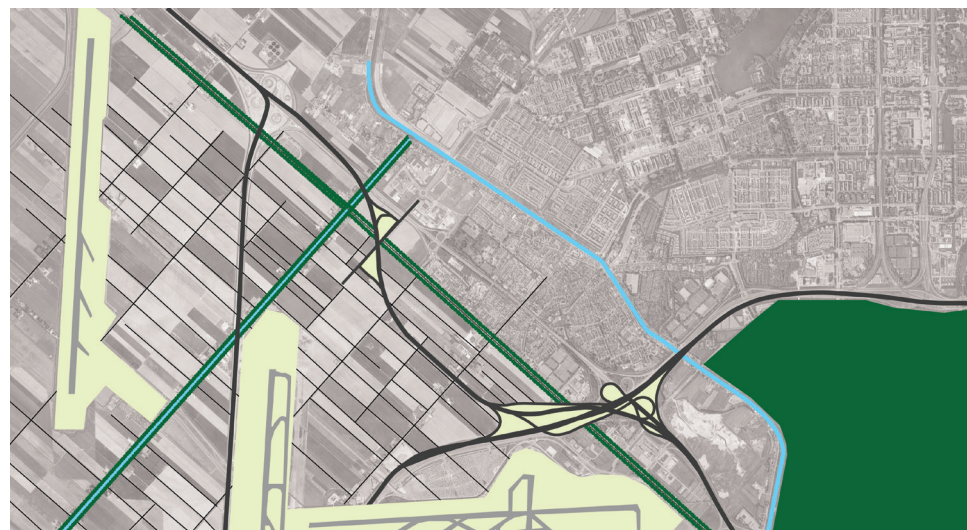
In de uitwerking hiervan is gebruikt gemaakt van een sterke opvallende beplantingsstructuur, waarvan het bomengrid, gebaseerd op de oorspronkelijke verkavelingsrichtingen van de polder, de toon zet en 'het ritme' van de polder benadrukt.

Door de te verwachten groene verstedelijking zal de landschappelijke sfeer rond de omgelegde A9 op termijn transformeren naar een min of meer 'verstedelijkt landschap' of 'recreatief gebied/park'. Het inpassingsconcept voor de A9 met haar open en meer verdichte structuren sluit hier op aan.

4.1 INPASSINGSCONCEPT OMLEGGING A9



Orthogonale polderstructuur



Autonome ontwikkelingen: Schiphol, de A9 en het Amsterdamse Bos

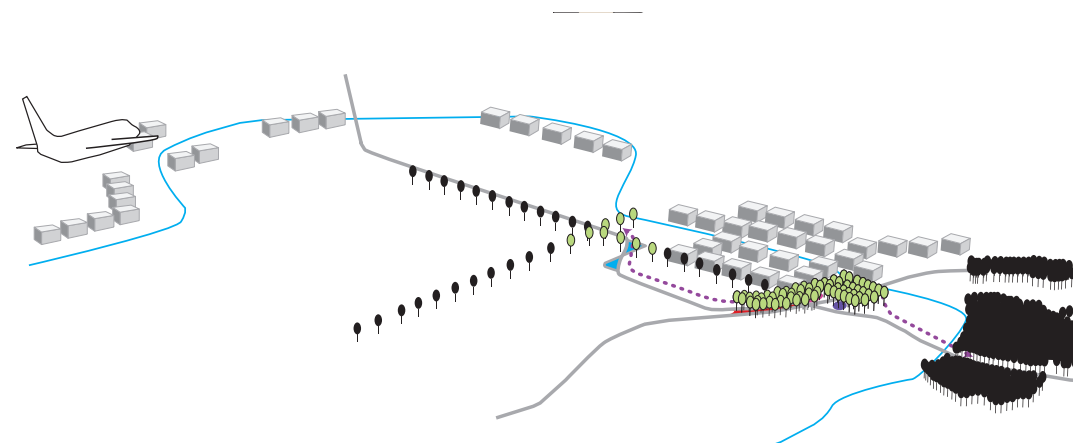
Het karakter van de Haarlemmermeer heeft zich in de loop der eeuwen gevormd. Het Haarlemmermeer, berucht om de vele zeeslagen, werd in de tweede helft van de negentiende eeuw drooggemalen. De ringvaart, gemalen en de orthogonale polderstructuur zijn als elementen uit die tijd vandaag de dag nog merkbaar in het landschap. Haaks op deze inrichting hebben enkele ontwikkelingen plaats gevonden die een eigen identiteit geven aan het polderlandschap. Deze autonome ontwikkelingen zijn bijvoorbeeld het Amsterdamse Bos, Schiphol en ook de omlegging van de A9. Dit inpassingsconcept versterkt de

door de eeuwen heen ontstane identiteiten met de polder als hoofdthema.

Het huidige tracé van de A9 leidt de automobilist langs verschillende landschappelijke invloeden. Vanuit het oosten ervaart men eerst het groene karakter van het Amsterdamse Bos. Vervolgens passeert men het sterk verstedelijkte landschap van Badhoevedorp dat vervolgens overgaat in een stukje authentiek Hollands landschap. Met de omlegging van de A9 om Badhoevedorp heen gaat de



Invloedsferen omgeving ten hoogte van de A9

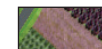


Inpassingsopgave omlegging A9

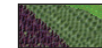
beleving van de landschappelijke invloeden ook veranderen. Komend uit het oosten beleeft men nog steeds het groene, parkachtige karakter van het Amsterdamse Bos. Zodra men de Haarlemmermeer binnenkomt ziet men aan de noordkant de parkachtige inrichting van golfbaan Nieuwemeer. De zuidkant wordt gedomineerd door de kenmerkende berken behorende bij Schiphol. Knooppunt Badhoevedorp zal zich voegen naar het groene, parkachtige karakter. Dit karakter gaat langzaam over in het open karakter van het kenmerkende Nederlandse polderlandschap. Langs dit gestrekte deel van de weg zal het

landschap in de nabije toekomst overgaan in een recreatief en verstedelijkt landschap. Bij de doorsnijding van het polderkruis (Schipholweg/Hoofdvaart) gaat het open karakter aan de noordzijde over in het verstedelijkte landschap van Badhoevedorp.

De hoofdrichting van het landschap, de orthogonale polderstructuur, vormt de verbindende factor tussen de verschillende invloedsferen. Daarnaast is getracht om de omlegging van de A9 zoveel mogelijk op het maaiveldniveau



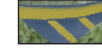
Bollenvelden



*Bomenweide (afwisselend rode herfstkleur en groene
bladkleur)*



Bosplantsoen



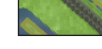
Ecologische verbindingszone



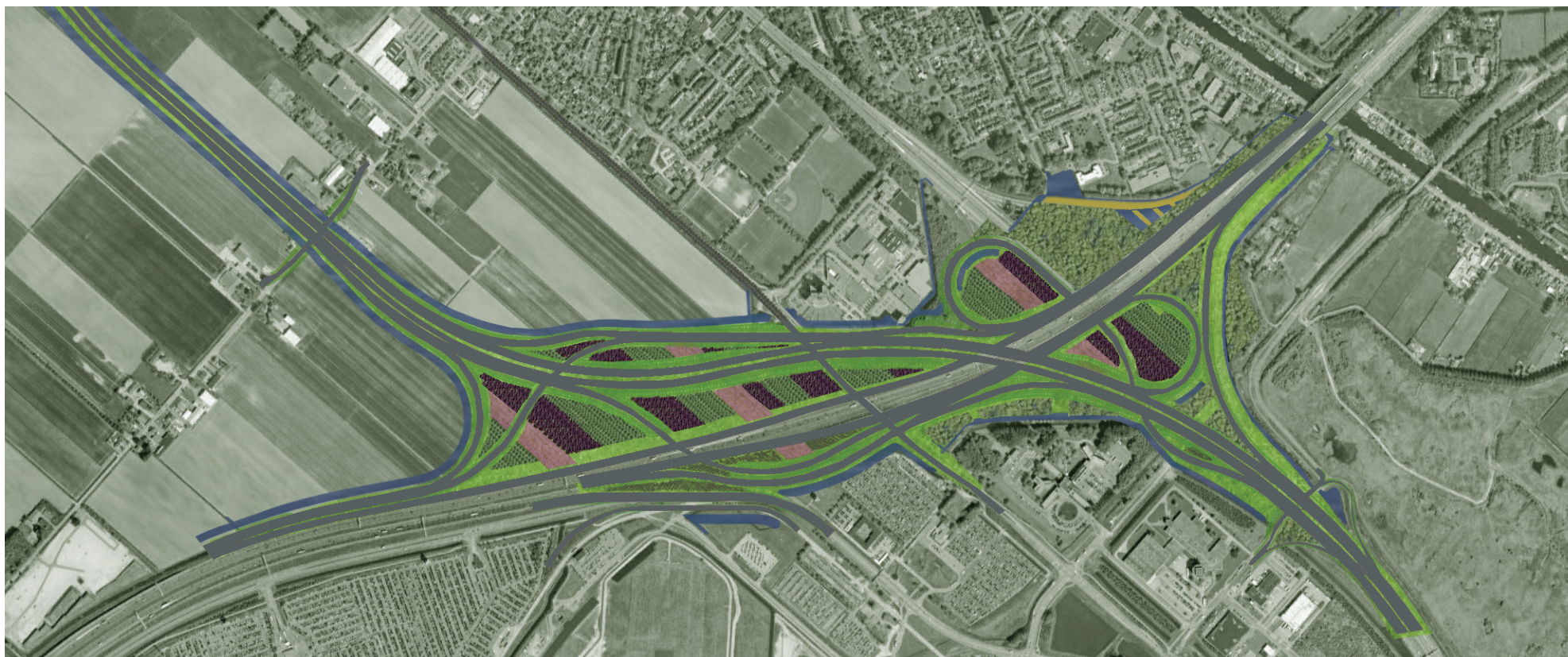
Dijkjes en waterstructuur



Bermsloten



Gras



Bovenaanzicht knooppunt Badhoevedorp

van de polder te leggen. De omgelegde A9 en de nabijheid van Schiphol dragen er zo bij dat om de droogmakerij Haarlemmermeer, als knap staaltje Hollandse ingenieurskunst aan een groot (inter)nationaal publiek wordt getoond. Binnen de orthogonale polderstructuur vormt het polderkruis (Schipholweg/Hoofdvaart) de belangrijkste structuur. In het inpassingsconcept zal deze structuur op diverse punten versterkt worden (zie paragraaf 4.2, 4.7 en hoofdstuk 5).

Binnen de orthogonale polderstructuur is de landschappelijke

inpassing voorzien van oerhollandse thema's zoals de dijkjes, waterstructuur, openheid en zichtlijnen, bomenrijen en bollenvelden. Door deze inrichtingselementen op een dusdanige manier samen te voegen naar de invloedssferen langs het tracé ontstaat er een inpassingsconcept passend bij het omliggende landschap.

Enkele grote zichtlijnen in de vorm van grasweiden, die een breedte hebben die overeenkomt met de breedte van de oorspronkelijke verkaveling, stralen in het voorjaar de



Bovenaanzicht aansluiting Badhoevedorp

traditionele kleurenpracht uit door een tapijt van oerhollandse bollen.

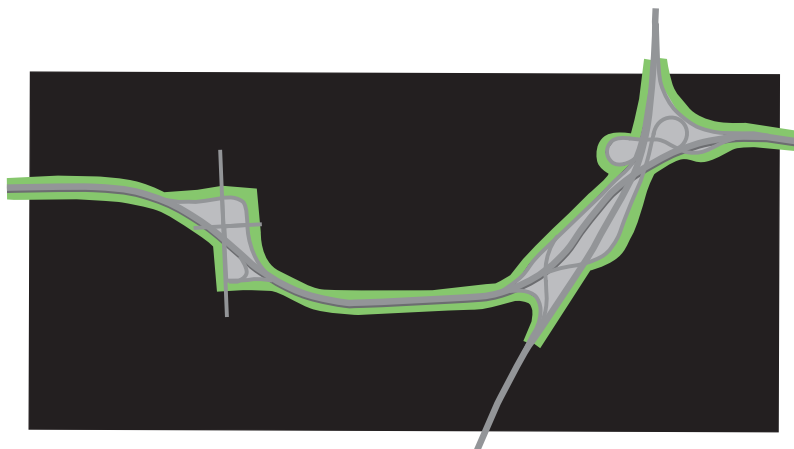
Er ontstaat hierdoor een gevoel van ritme horend bij het poldergrid, een gevoel van kleur horend bij ons Hollandse inheemse assortiment beplanting en een ruimtelijke geleiding waarbij het tracé van een open structuur vanaf de aansluiting langzaam maar zeker zich verdicht richting het knooppunt en a.h.w. omarmd wordt door de bebouwing en beplanting rondom het knooppunt en de contour van het Amsterdamse Bos.

Daarnaast wordt de landschappelijke hoofdstructuur in de

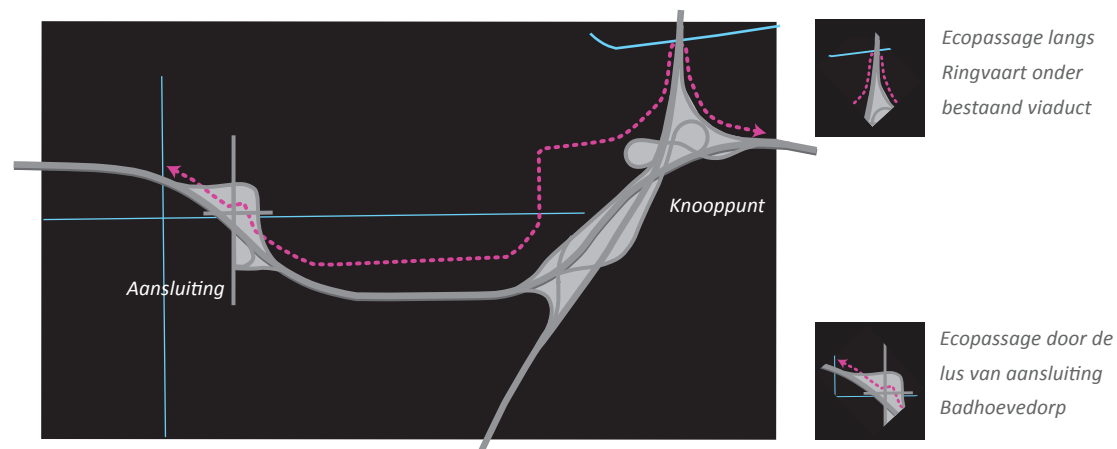
toekomst versterkt door de aanplant van extra bomen langs de Schipholweg/Spaarnwoudertocht.

Essentie inpassingsconcept:

- De A9 omarmt het poldergrid van de Haarlemmermeerpolder als onderlegger bij de landschappelijke inpassing.
- Het ruimtelijk instandhouden/versterken van het polderkruis in de Haarlemmermeerpolder.
- De ruimtelijke vormgeving van de aansluiting en het



Gemaaide grasbermen volgen de contouren van de snelweg

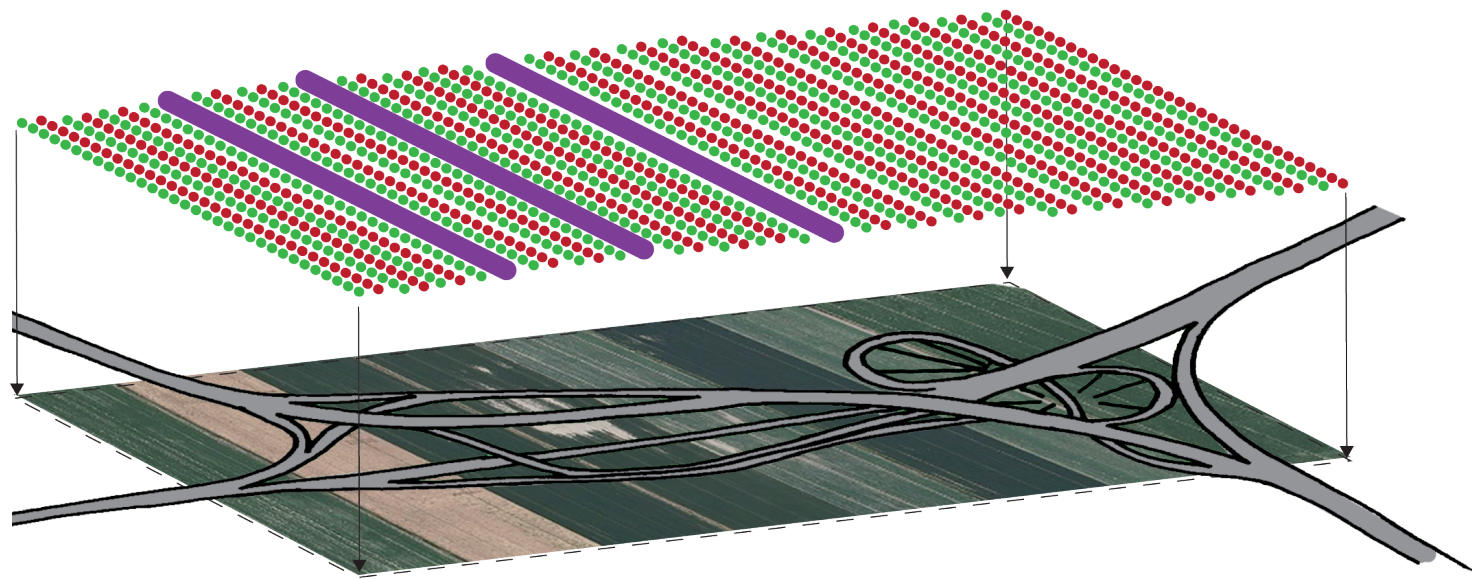


Ligging van de ecologische verbingszone (EVZ) langs het nieuwe tracé van de A9

knooppunt is voorzien van oerhollandse thema 's: 'patroon van dijkjes en water in de aansluiting', bomengrid en kleurenpracht gevormd door een combinatie van inheemse beplantingen en een 'visitekaartje' van de Hollandse bollencultuur tot aan het knooppunt.

- De realisatie van de Groene AS blijft mogelijk.
- Het inpassingsconcept is gebaseerd op een ingetogen A9, die als een smalle lijn in de polder ligt en zich ter hoogte van het knooppunt verbreedt tot een imposant netwerk van wegverbindingen. Juist daar vormt het

onderliggende poldergrid een eigen weefwerk dat zich bij het knooppunt manifesteert in structuur, ritme en kleur van diverse beplantingen, waaronder de bollencultuur. Dit draagt bij aan de oriëntatie van de automobilist en tegelijkertijd vormen ze (op een hoger schaalniveau) voor reizigers een kennismaking met Nederland. Immers, Schiphol ligt vlakbij en de A9 is een belangrijke route binnen de Randstad.



Principe tekening kleurrijk poldergrid

- Het beeld van de ingetogen lijn omgeven door ruim zicht richting de polder verandert in een meer omsloten landschap van opgaand groen ter hoogte van het knooppunt. De omgeving manifesteert zich hier met kantoorbebouwing en bosjes. Het infrastructuur landschap tussen de wegen kent een duidelijke ritme van opgaand groen, georiënteerd op het onderliggende poldergrid van de Haarlemmermeer en omsluit uiteindelijk de waardevolle bestaande bosopstanden ter hoogte van het knooppunt Badhoevedorp. Aan de buitenzijde van het tracé bevinden zich gemaaide grasbermen en taluds zonder struweel met een enkele bomenrij ter begeleiding van het tracé.
- In het kader van de Groene AS loopt een ecologische verbindingszone (EVZ) deels door het plangebied. Deze EVZ zal niet onmogelijk worden gemaakt en wordt gedeeltelijk meegenomen in de plannen voor de aansluiting Badhoevedorp en de ruimte onder het viaduct over de Ringvaart ten noorden van het knooppunt Badhoevedorp.

