

a b c d e f g h

Trajectnota / MER Fase 2

Schiphol – Amsterdam – Almere

Deel B

Landschapsvisie

Mei 2008

---

---

## Inhoudsopgave

---

|     |                                                          |    |
|-----|----------------------------------------------------------|----|
| 1   | Waarom deze visie                                        | 5  |
| 1.1 | De weg in een veranderende context                       | 6  |
| 1.2 | Landschapsvisie als stap tussen MER en (O)TB             | 6  |
| 1.3 | De doelstelling van deze landschapsvisie                 | 7  |
| 1.4 | De aanpak                                                | 7  |
| 2   | Analyse, weg en omgeving                                 | 9  |
| 2.1 | Algemeen                                                 | 9  |
| 2.2 | Twee manieren van kijken                                 | 9  |
| 2.3 | Typologie van de wegen                                   | 11 |
| 2.4 | Wat biedt het landschap                                  | 19 |
| 3   | Landschapsvisie                                          | 26 |
| 3.1 | Algemeen                                                 | 26 |
| 3.2 | Visie op de weg                                          | 26 |
| 3.3 | Visie op de omgeving van de weg                          | 27 |
| 3.4 | Ontwerputgangspunten van de weg en de omgeving           | 27 |
| 4   | Naar het Ontwerp Tracé besluit                           | 48 |
|     | Bijlage 1 literatuurverwijzing en geraadpleegde personen | 50 |
|     | Bijlage 2 lijst van gebruikte begrippen en afkortingen   | 53 |

---



---

# 1    Waarom deze visie

De visie vormt de basis voor het inpassingsplan dat straks onderdeel is van het Ontwerp Tracébesluit (OTB). Deze visie doet voorstellen die niet bindend zijn maar die het startpunt kunnen vormen voor de discussie die in de OTB-fase met het oog op de inpassing kunnen worden gevoerd met de omgeving. De visie vormt in die zin een uitgangspuntendocument waarin op grond van een analyse van de snelwegomgeving in de huidige en toekomstige situatie, gekoppeld met informatie uit het MER, globale inpassingsvoorstellen (suggesties kunnen worden gedaan, die de visie concreet maken. Uitgangspunt vormt het Stroomlijnalternatief waarbij inzichtelijk wordt gemaakt dat keuzemogelijkheden uit het Meest Milieuvriendelijk alternatief (MMA) toepasbaar zijn bij het streven naar inpassing volgens de hier te formuleren visie. De preciezere vormgeving en detaillering van de in de visie geformuleerde uitgangspunten worden in het inpassingsplan met vormgevingsdocumenten uitgewerkt en bediscussieerd.

Een mogelijk instrument voor de verdere uitwerking is het Rijksprogramma Routeontwerp van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat. De uitgangspunten en randvoorwaarden die zijn geformuleerd kunnen in dat geval een basis vormen voor het routeontwerp van de wegen.

## Wat is Routeontwerp?

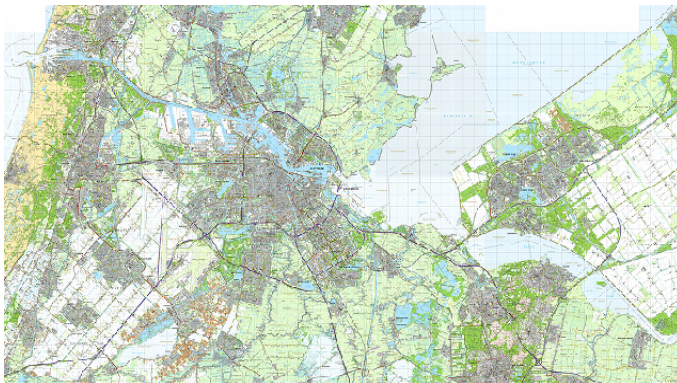
Routeontwerp is een manier van werken waarbij samenhang ontstaat in het ontwerp van een snelweg en zijn omgeving. Per gebied werken verschillende partijen nauw samen aan de regionale ruimtelijke opgaven. Dit kan leiden tot versterking van regionale identiteit. Bijvoorbeeld een weg door een indrukwekkende stad of een weg met een weids panorama op het landelijk gebied.

In de omgeving vindt Routeontwerp plaats door samenwerking tussen verschillende overheden en andere partijen. Ontwerpend onderzoek is hierbij een veelgebruikte methode. Hierbij gaat het niet om het maken van een eindplaatje, maar om het beeldend notuleren van de gezamenlijke zoektocht naar ontwikkelmogelijkheden voor een gebied. Routeontwerp is een gezamenlijk initiatief van de ministeries van V&W, VROM en LNV. Het Routeontwerp van de weg wordt uitgevoerd door projectteams vanuit het Rijk

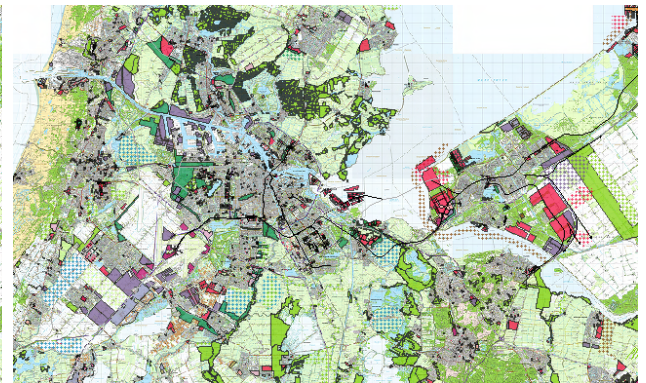
---

## 1.1 De weg in een veranderende context

Het studiegebied is een uitsnede van een grote verstedelijkte regio: de metropoolregio Amsterdam. Deze regio ontwikkelt zich in de komende decennia tot een uitgestrekte metropool aan het IJmeer met een aantal grotere en kleinere kernen. Daartussen bevinden zich restanten van het oorspronkelijke landschap. Deze krijgen de functie van groene uitloopgebieden en buffers in het stedelijke gebied. De lobvormige structuur van Amsterdam – maar ook de ontwikkeling van de Bloemendalerpolder – passen in dit ontwikkelingsperspectief.



Huidige situatie regio Amsterdam



De Nieuwe kaart perspectief 2020

Naast mobiliteit is duurzaamheid een steeds belangrijker item. Daarom wordt voor de metropoolregio Amsterdam een samenhangend programma ontwikkeld met een aanzienlijke bouwopgave in combinatie met verbeterde bereikbaarheid. Daarbij zijn behoud en duurzame ontwikkeling van waardevolle gebieden zeer belangrijk. In deze metropoolregio transformeert Amsterdam samen met Schiphol en Almere tot een ruimtelijke economische eenheid, verankerd in een herkenbare landschappelijke context. 'Een metropolitaan landschap!'

Kortom, de ruimtelijke en economische ontwikkelingen zorgen voor veel veranderingen in de omgeving. De beleving van de weg in deze omgeving is daardoor ook sterk aan veranderingen onderhevig. De aanleg van de weg en de ontwikkelingen van de directe omgeving zullen parallel plaats moeten vinden. Deze visie richt zich zoveel mogelijk op het eindbeeld (2020–2040).

## 1.2 Landschapsvisie als stap tussen MER en (O)TB

Deze landschapsvisie is een onderdeel van de Trajectnota MER. Deze visie benut conclusies en uitgangspunten uit de routevisie Schiphol-Amsterdam-Almere (2006) en de routevisie voor de A6 (2007). De routevisie Schiphol-Amsterdam-Almere werd in 2006 gelijktijdig opgesteld met de Startnotitie voor het MER SAA. Rijkswaterstaat geeft hierin haar visie weer op de ruimtelijke en visuele relaties tussen de weg en zijn omgeving.

Deze landschapsvisie gaat een stap verder. Het doel is te komen tot een ideaaltypische benaderingswijze van het snelwegontwerp met de

---

effectanalyse als basis. Deze visie legt de basis voor het ontwerp zoals verder wordt uitgewerkt in het (ontwerp) Tracébesluit. Deze visie levert deels de randvoorwaarden, deels een beeld van wenselijke dan wel mogelijke ontwikkelingen.

### 1.3 De doelstelling van deze landschapsvisie

In deze visie wordt een visie op de inpassing van de weg in zijn omgeving voorgesteld. Dit gebeurt op basis van de effectanalyse, wensen vanuit de omgeving en eisen/randvoorwaarden vanuit de weginrichting. Belangrijk zijn de kansen die het landschap en de weg bieden. Buiten de weg om zijn er nog andere ontwikkelingen en (beleids)wensen die meegenomen kunnen worden in de visie op weg en omgeving. Een aardig voorbeeld: 'Nederland Mooi', de strijd tegen 'verrommeling', de kranten staan er vol van. Maatschappelijk maar ook politiek een actueel en belangrijk item. Hierbij krijgt ook de ruimtelijke kwaliteit van de weg en zijn omgeving de nodige aandacht Niet alleen vanwege de grootschalige bedrijfsgebouwen en bedrijventerreinen die langs snelwegen opduiken, maar ook om de relatie tussen de snelweg en zijn omgeving te optimaliseren.

De snelweg en het landschap rond de snelweg zijn voortdurend in ontwikkeling. In de omgeving van de weg kunnen nieuwe bedrijventerreinen en grote niet-ingepaste stedelijke elementen voor een versnippering zorgen en het open landschap verstoppen. Deze visie probeert een bijdrage te leveren aan een samenhangende aanpak en het uitbuiten van kansen. Door de complexiteit van de verschillende aspecten die hierbij een rol spelen is het essentieel om vroegtijdige uitgangspunten voor het ontwerp kenbaar te maken en in het vervolgtraject te borgen. Het doel is een meer karakteristiek wegontwerp dat gebaseerd is op de verschillende gebiedsidentiteiten en wegkarakteristieken.

Met deze landschapsvisie worden de volgende twee doelstellingen nagestreefd:

- De basis leggen voor continuïteit en samenhang van de snelwegarchitectuur;
- De basis leggen voor het behouden of versterken van de identiteit van de afwisselend waargenomen landschappen in de directe omgeving van de weg.

### 1.4 De aanpak

Om deze twee doelstellingen te kunnen realiseren is een analyse gemaakt van de weg in zijn omgeving. Omdat het meerdere verschillende wegvakken betreft met nogal verschillende uitdrukkingvormen in diverse landschappen is er gekozen voor behandeling per typologie. Het belangrijkste aspect hierbij is de ruimtelijk fysieke situatie. Als basis voor deze visie zijn gebruikt:

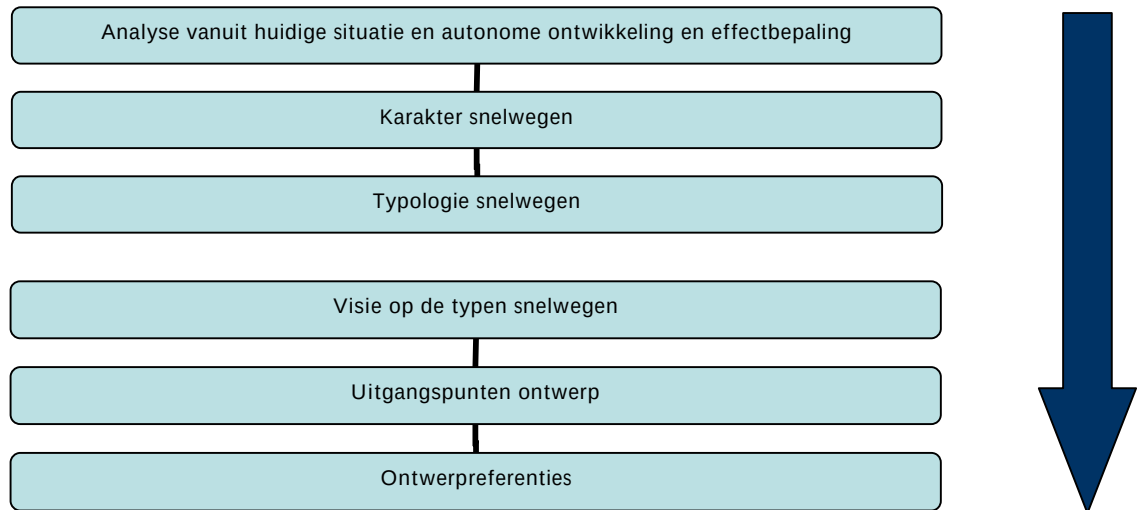
- Het ruimtebeslag van het Stroomlijnalternatief / het 'Meest Milieuvriendelijkste Alternatief' (MMA), omdat deze het grootste

---

ruimtebeslag heeft (alle andere varianten passen binnen dit ruimtebeslag);

- de effectanalyses natuur, landschap en cultuurhistorie, ruimte, water en bodem;
- gesprekken met de vakspecialisten van betrokken gemeenten en partijen.

De volgende figuur geeft de aanpak schematisch weer:



---

## 2 Analyse, weg en omgeving

### 2.1 Algemeen

Het studiegebied Schiphol-Amsterdam-Almere is een staalkaart van het West-Nederlandse landschap. Op het niveau van de landschappelijke hoofdstructuur is het landschap in het plangebied onderdeel van drie grote landschapstypen:

- het Hollandse veenweidelandschap deels klei op veen;
- het moderne droogmakerijlandschap in de Flevopolder met daartussen het restant van een derde landschapstype: het grote open water van de voormalige Zuiderzee (IJ- en Gooimeer);
- het stedelijk landschap.

Het veenweidelandschap bepaalt het landschap rond de A9 en A10 en voor een deel voor de A1. De polder en IJ- en Gooimeer zijn bepalend voor het landschap rond de A6 en deels voor de A1.

Langs het tracé vinden we van west naar oost de dynamische en grootschalige omgeving van Schiphol, het Amsterdamse Bos, polders met al dan niet zichtbaar restanten van veenweidegebieden, veenstromen, woonenclaves, de bedrijventerreinen van Amstelveen, Amsterdam Zuid Oost, Watergraafsmeer, Duivendrecht, Diemen en de historische kern van Ouderkerk aan de Amstel. Na het Amsterdam Rijnkanaal passeren we de Vechtstreek met de silhouetten van andere oude vestingsteden. Over de brug over het randmeer volgt de groeikern Almere in het moderne grootschalige open polderlandschap van Flevoland.

Het beeld dat blijft hangen is dat van wisselende panorama's op karakteristieke Hollandse landschappen, oude steden, de moderne stad met industriële zones en grootschalige recreatiebossen en plassen.

### 2.2 Twee manieren van kijken

Men kan op twee manieren de weg en het landschap ervaren, vanuit twee perspectieven, namelijk vanaf de weg en vanuit de omgeving:



- 1 De weggebruiker heeft soms slechts enkele seconden of minuten de tijd om het landschap van de weg en herkenningspunten in de omgeving waar te nemen. De lengte van waarneming is gerelateerd aan de rij snelheid en aan de lengte van wat waargenomen wordt of de maat van het waar te nemen object of landschapselement.

- 
- 2 De gebruiker of bewoner van de omgeving van de weg ervaart de weg als een blijvend element in het al dan niet bebouwde landschap waarin hij zich bevindt. De weg manifesteert zich daarin visueel of hoorbaar of als fysieke barrière – of als een combinatie van deze aspecten.

Deze manieren van kijken lopen als een rode draad door de analyse, visie en aanbevelingen voor het ontwerp.

#### Beleving weggebruiker

De aanwezigheid van de weggebruiker op de weg is slechts tijdelijk. Hoofddoel van zijn aanwezigheid is het veilig en tijdig aankomen op het geplande adres. Om daar te komen wil de weggebruiker de juiste informatie aangereikt krijgen en voor zijn eigen veiligheid en die van andere weggebruikers niet te veel worden afgeleid en niet met onoverzichtelijke situaties worden geconfronteerd. Deze functionaliteit mag echter niet te saai worden. Als er niets gebeurt op of langs de weg kan de bestuurder zijn alertheid verliezen. Het ontwerp van weg en omgeving zijn belangrijk voor het behoud van het concentratievermogen van de bestuurder om gevaarlijke situaties bij lange ritten te voorkomen. Het is dus belangrijk de gulden middenweg te vinden tussen zo min mogelijk afleiding en een aantrekkelijk wegbeeld. Daarbij speelt het aanbod van de omgeving in de vorm van vergezichten of panorama's een belangrijke rol.

Afleiding door te veel op- en afritten of een teveel aan verkeersborden en bewegwijzering daarentegen kan leiden tot desoriëntatie en dus onveilige situaties. De weggebruiker moet voortdurend reageren op een steeds veranderende verkeerssituatie. Visuele barrières langs de weg zorgen ervoor dat de weggebruiker in zijn beleving teruggeworpen wordt op de weg zelf.

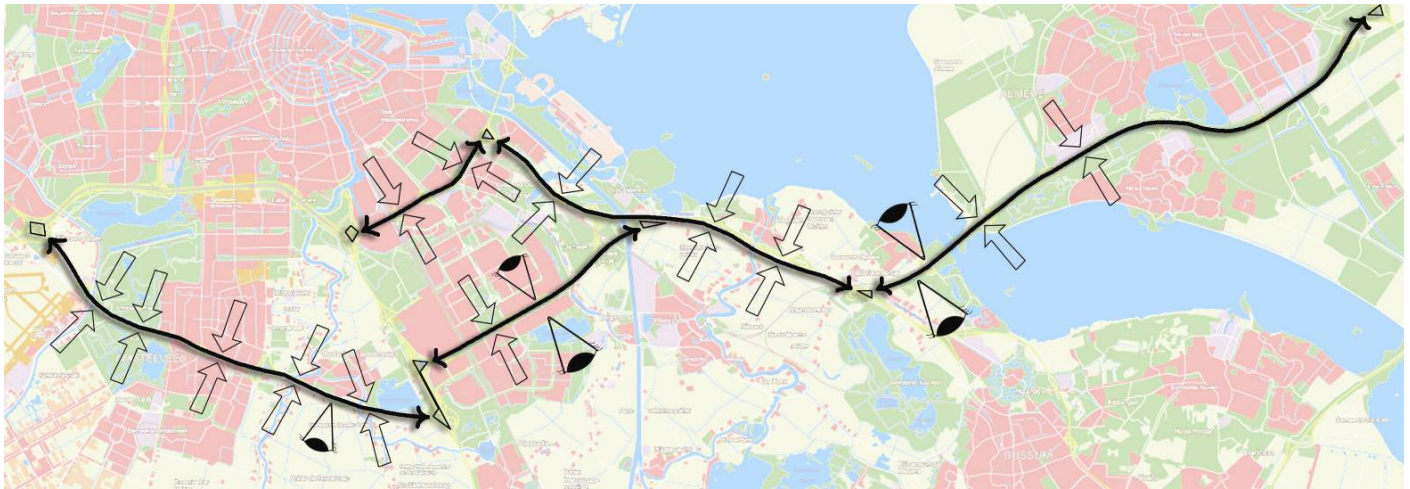
#### Beleving vanuit de omgeving

Vanuit de omgeving zijn de functies van de weg vaak moeilijk zichtbaar, maar wel hoorbaar. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen de beleving van het wegpakket als zodanig en de beleving van de weg in het landschap. Barrièrewerking speelt daarbij een grote rol. De weg kan relaties afsnijden, zowel fysiek als visueel. Het weglichaam, vaak verhoogd aangelegd, belemmert een doorkijk in het landschap. Voor iemand die zich door het landschap beweegt is een weg vaak een onderbreking in een zichtrelatie. Dit kan tot gevolg hebben dat oriëntatiepunten als kerktorens, silhouetten van dorpen en steden moeilijk of niet meer waarneembaar zijn. Maar de weg kan ook positief als baken in het landschap fungeren en juist bijdragen aan een goede oriëntatie. Vaak gaat het dan om kunstwerken, bruggen en viaducten, die van ver zichtbaar zijn. Te weinig of als onveilig ervaren onderdoorgangen versterken het beeld van desoriëntatie. Kruist de weg een dagelijkse route, een relatie of recreatief gebruik van de omgeving, dan zal de weg eerder als negatief worden ervaren, ook al ziet deze er goed vormgegeven uit. De vormgeving van de weg speelt een grote rol bij de ervaring van de weg. Zwarte taluds, geluidsschermen, bij de weg

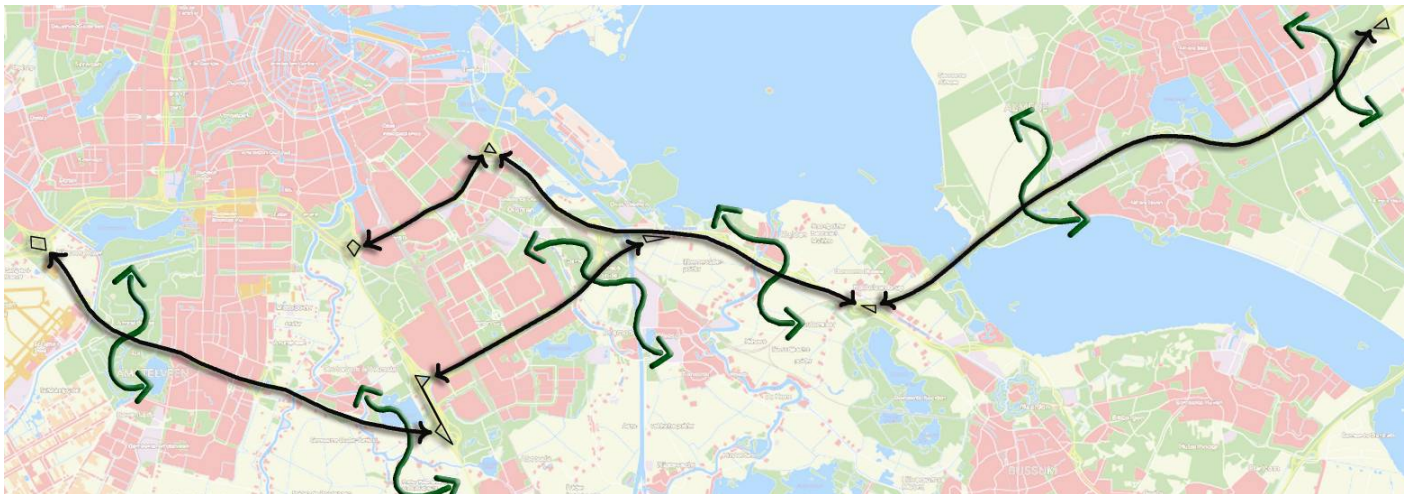


---

horend meubilair en overvloedige verlichting hebben grote invloed op de omgeving.



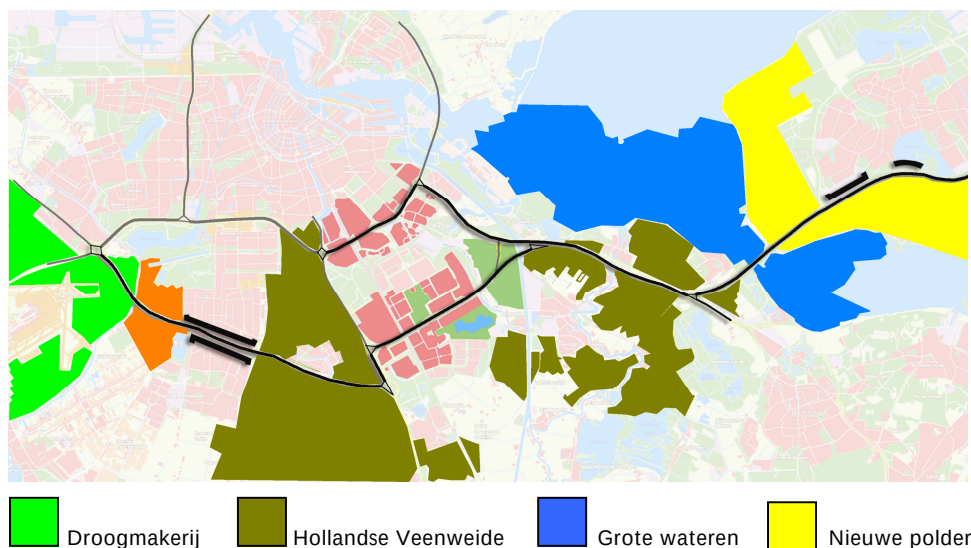
Knelpunten fysieke en visuele verbindingen



Knelpunten natuur op hoofdlijnen - verbinding zones

### 2.3 Typologie van de wegen

De A9 en de A1 kenmerken zich door de verschillende landschappelijke hoofdstructuren die haaks worden doorsneden. Het contrast tussen weg en omgeving is groot. De wegen krijgen daardoor een autonoom karakter.



De A10 Oost en de A9-Gaasperdammerweg zijn stedelijk van karakter en liggen binnen een of meerdere landschappelijke eenheden (polders, Watergraafsmeer en Bijlmermeer).

De A6 heeft, voor het Flevopolderdeel, het karakter van een “grand design weg” in een open landschap, gelegen binnen één landschappelijke eenheid van polders. Het landschap vóór de Hollandse brug is compacter. Dit wordt versterkt door de vormgeving van Almere met satellietwijken in een groene setting. De weg behoudt daardoor een relatief “autonoom” karakter. In het kader van de Schaalsprong Almere (Structuurvisie Almere 2030) zal de weg een meer urbaan karakter krijgen.

Vanuit het perspectief van de ontwikkeling van een metropoolregio Amsterdam zijn de A9 (tussen Haarlemmermeer en A2) en de A6 onderdeel van een bovenregionale ring. De A4, A2 en A1 zijn radialen vanuit de stad Amsterdam.

De A10 behoort tot de Amsterdamse stadsring.

Een typologie van snelwegen en omgeving is van nut voor het formuleren van een visie op de inpassing van de weg. Door het specificeren van ontwerpuitgangspunten of architectonische specificaties kunnen deze worden uitgewerkt in een volgende fase (OTB). In deze visie worden de A1, A6 en A9 getypeerd als autonome snelwegen en de A10 Oost en de A9 Gaasperdammerweg als stedelijk. Een beschrijving vanuit het perspectief van de weggebruiker en de omgeving volgt hierna.

Alle wegen worden beschreven van west naar oost (van Schiphol naar Almere)



---

## Autonoom karakter

De A9 (knooppunt Badhoevedorp – knooppunt Holendrecht), autonome snelweg

De A9 is een in hoogteligging golvende weg met diverse verschijningsvormen. Er is een grote verscheidenheid aan geluidwerende middelen; schermen van betonelementen, aarden taluds en betonschermen met collectoren. Even zo divers zijn de viaducten over het tracé. Dikte, breedte en wijze van oplegging verschillen. Onderdoorgangen van belangrijke landschapselementen als de Amstel en de Bullewijk worden door kunsttuitingen geaccentueerd.

De beleving van de omgeving is vanaf de weg niet goed mogelijk. De zichtmomenten zijn kort; kunst zorgt voor variatie en accentuering (kunstlichtwerken langs Amstel en Bullewijk). Toch biedt deze weg wel mogelijkheden om het landschap vanaf de weg waar te nemen. Probleem is veelal de afscherming van het landschap door verschillende bosschages, aarden wallen, dichte geluidsschermen en bomenrijen waarachter het landschap zich schuil houdt.

De bermen zijn soms breed en lopen door in taluds. Op andere plaatsen zijn de randen stenig en begrensd door schermen. De bermen zijn niet obstakelvrij en worden intensief voor signalering en bewegwijzering gebruikt.

Na de passage van de ringvaart gaat de A9 het Amsterdamse bos in. De ringvaart is nauwelijks als zodanig herkenbaar. Daarna volgt de doorsnijding van Amstelveen met afschermgroen en deels geluidsschermen. De stad is nauwelijks te zien, alleen de kerk valt op daar waar de weg laag ligt en de stad hoog.



Het gebied na Amstelveen ter plaatse van Ouderkerk aan de Amstel is meer open van karakter maar door bosschages nauwelijks zichtbaar. Het gebied heeft een duidelijk veenweidekarakter met de de Amstel en de veenstromen Bullewijk en Gein voorzien veenresten langs de waterkanten. Langs de veenstromen met lange gestrekte kavels haaks daarop zijn bebouwingslinten aanwezig. Dit geldt in het bijzonder voor de polder de Ronde Hoep die in een zeer oorspronkelijke staat is en die wordt doorsneden door de A9 en de A2.

Vanuit de omgeving gezien is de A9 redelijk dominant aanwezig, als barriere in het stedelijke gebied of als dijk in het Amsterdamse bos. Ook na Amstelveen in oostelijke richting ligt de weg op een dijk en zijn de onderdoorgangen krap bemeten. Uitzondering daarop zijn twee onderdoorgangen nabij de Ouderkerkerplas, maar deze hebben geen contact met de omgeving vanwege de hoge ligging van de onderdoorgangen ten opzichte van het maaiveld. De geluidwerende maatregelen zorgen ervoor dat de weg als een volumineus pakket in het landschap ligt, zoals bijvoorbeeld in het Amsterdamse bos. Hetzelfde geldt voor de routes langs de Amstel en Bullewijk. Onderdoorgangen worden slechts in enkele gevallen door

---

bermen of water begeleid, zodat het landschap niet wordt meegenomen onder de weg door, maar stopt waar de weg begint.

Voor de lange termijn (2020-2040) is voorzien dat Amstelveen steeds meer zal worden verdicht langs het tracé: de skyline wijzigt. Indien de tunnel wordt aangelegd vormt het tunneldak straks het fysieke hart van de stad. Voor de omgeving verandert de beleving van de weg enorm. De weggebruiker zal de stedelijke skyline duidelijker ervaren en duikt dan de tunnel in. Het Amsterdamse Bos blijft een parkenclave van formaat. De veenpolders en de Ronde Hoep blijven in de groene duurzame metropool van Amsterdam open ondanks het veranderende gebruik. De afwisseling blijft bestaan en wordt steeds belangrijker.

De A1, autonome snelweg en radiaal van Amsterdam

Ook de A1 is een golvende weg qua hoogteligging. Bij de knooppunten en waar het Amsterdam-Rijnkanaal wordt gekruist ligt deze hoog.

Uit Amsterdam komend is de omgeving door geluidsschermen en beplanting aan het zicht onttrokken. Er is een overvloed aan verkeersbewegwijzering. Pas voorbij de passage van de Diemen valt dit weg. De rest van de weg kenmerkt zich door een ruime opzet met brede groene bermen, al dan niet met rijen bomen beplant.



Evenals de A9 doorsnijdt de A1 een aantal landschappelijke elementen als dijken, (veen)rivieren, kanaal, bos en open veenweidelandschap. Het zicht wordt deels door beplanting deels door schermen verhinderd. Soms wordt het beeld ingekaderd door laan of boombeplanting waaronder het landschap zichtbaar blijft. Na het Amsterdam-Rijnkanaal is er zicht op het omliggende landschap en het silhouet van Weesp en aan de andere zijde op de dijk als voorbode van het landschap van het IJmeer. De zichtmomenten zijn echter te kort om herkenning op te leveren. Oriëntatie ten opzichte van Amsterdam, de oude vestingsteden en het Naardermeer is voor de weggebruiker dan ook moeilijk.



Vanuit de omgeving wordt het eerste deel van de weg rond Diemen en de Watergraafsmere als grote barrière ervaren. Er is een beperkt aantal onderdoorgangen waardoor de fysieke relatie tussen de gebieden noordelijk en zuidelijk van de weg beperkt is. De spoorlijn loopt vlak langs de weg waardoor het landschap rond de snelweg hier als benauwd en krap wordt ervaren. Tussen het spoor en de overgang van de Diemen is de ruimte weer iets wijder gedimensioneerd.

Na de veenstroom de Diemen verruimt het landschap zich. Het eerste deel van de weg is nog van begeleidende beplanting voorzien. Deze accentueert de weg. Na de Diemen stopt de beplanting. Dit deel van het landschap kent geen grote doorzichten vanwege de fragmentarische bedrijvigheid en het bos rondom de voormalige kruitfabriek Muiden (KNSF) en de achter knooppunt Muiderberg gelegen golfbaan. Dit geldt ook voor het deel ter plaatse van de Noordpolder. Richting het Naardermeer is vanaf A1 en A6 in de huidige situatie geen doorzicht mogelijk, doordat kunstwerken en bosschages het zicht ontnemen.



Het zicht op de passage van de Vecht bij Muiden en het tussengelegen gebied is ruimtelijk geblokkeerd, doordat schermen en bosschages het zicht op de omgeving verhinderen. Mede door de schaalverkleining als gevolg van beplanting langs de weg is de ervaring van de grote schaal van het IJmeer in het gebied afwezig.



Van een visuele relatie langs de Vechtoevers is geen sprake door de prominente aanwezigheid van de weg. Hierdoor wordt onder andere de vesting Muiden aan het zicht onttrokken. Eerst na de Vecht is aan de zuidzijde van de A1 sprake van zicht op een grootschalig landschap, doordat een groot deel tot het open inundatievlak van de Hollandse Waterlinie behoort.

In de toekomstige situatie blijft er ondanks de toename van verstedelijking sprake van een groen landschap. Tussen de Amsterdam en de Vecht zal de ervaren ruimte kleinschaliger worden. Bij de kruising van het Amsterdam-Rijnkanaal is de waarneming van het landschap door de hoge wegligging prominent.



De A6, autonome snelweg

De A6 ligt grotendeels binnen één ruimtelijke eenheid, de Flevopolder, maar verbindt tegelijkertijd het veenweidelandschap van het oude land via de grote wateren (IJmeer en randmeer) met de Flevopolder. Het eerste deel van de Flevopolder is verstedelijkt door de agglomeratie van Almere. De weg heeft een ruim beeld met zeer brede bermen en er zijn weinig verkeerssignalering en viaducten. De aanwezige viaducten zijn redelijk gestandaardiseerd en eenvoudig uitgevoerd. Afslagen zijn ruim gedimensioneerd.



Uitzondering hierop is de Hollandse Brug en de oprit op het oude land. Vanaf de Hollandse Brug is er door het ernaast gelegen spoorviaduct geen uitzicht op het IJ- en Markermeer. Naar het oosten toe is wel vrij zicht op het Gooimeer. De weg ligt in de Flevopolder deels op een laag dijklichaam. Geluidwerende maatregelen zijn niet aanwezig. Er is sprake van een rustig wegbeeld doordat er niet veel op- en afritten zijn en de verkeerssignalering tot een minimum is beperkt.



Er zijn in de Flevopolder geen verstoringen van visuele relaties met de omgeving. Wel ontbreken heldere stedelijke oriëntatiepunten. Windmolens beïnvloeden visuele relaties niet. De weg wordt alleen fysiek als barrière ervaren als het gaat om verbindingen tussen de groene buffers tussen de woongebieden en verbindingen tussen de woongebieden onderling.



In de toekomst zal de weg in een meer ge-urbaniseerde omgeving komen te liggen. In dat verband wordt er ook over de dubbelstad Amsterdam-Almere gesproken. Amsterdam en Almere verschillen echter enorm in hun verschijningsvorm. Er is geen verwantschap; er bestaat alleen een economische relatie en een maatschappelijke relatie door migratie van de bevolking.



---

## Binnenstedelijk karakter



### De A9 – Gaasperdammerweg, stedelijke snelweg

De Gaasperdammerweg heeft een meer suburbaan karakter gelegen in het midden van brede groene bermen met bosschages, kruisende parkstructuren en water. Toch is door de vele hoogbouwaccenten de stad alom aanwezig. Er zijn relatief veel afslagen naar 50 km/uur stadsstraten, een enkele stadsweg met 80 km/uur, en er is sprake van veel onderdoorgangen en viaducten. De viaducten en bewegwijzering zijn niet eenduidig vormgegeven. Waar de weg is ingebed tussen de wegtaluds en vergezeld gaat van een laag maar transparant geluidsscherm, zijn alleen stedelijke accenten waarneembaar en is oriëntatie moeilijk.

Vanuit de omgeving vormt de weg een scherpe onderbreking in de Bijlmermeerpolder waar wonen, recreëren en groenstructuren sterk vertegenwoordigd zijn. De weg verdwijnt achter beplanting en/of aarden weglichamen. De barrièrewerking is groot, zowel visueel als fysiek.

In het Diemenbos doorsnijdt de weg een nieuw aangeplant recreatiebos dat een vrij besloten karakter heeft.

De weg zal in de toekomst nog steeds slechts ten dele zichtbaar blijven. De transformatie van de Gemeenschapspolder in een recreatief boslandschap betekent dat de weg hier vanuit het landschap minder waarneembaar is. De barrièrewerking van de weg is en blijft fysiek erg groot. Het deel dat ingeklemd komt te liggen tussen spoor, A1/A9 en het Amsterdam-Rijnkanaal is niet meer aantrekkelijk voor recreatief gebruik. Om dit te voorkomen wordt een aantal fietsverbindingen voorgesteld die het gebied weer bij de omgeving betrekken (fietsbrug gekoppeld aan A9 over de Gaasp, een betere fietsverbinding tussen IJburg en het Diemenbos en een fietsverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal aan de A1/A9.)

De weg blijft met zijn afslagen functioneel een ontsluitingsfunctie voor de stad met zijn ruime omgeving houden. Deze zal alleen maar intensiever worden.



### De A10 Oost, stedelijke stadsring

De A10 Oost maakt deel uit van de stadsring van Amsterdam en is een door vele stedelijke (50 km/uur) afritten gekenmerkte snelweg met veel bewegwijzering, verbredingen en versmallingen, onderdoorgangen, viaducten, begeleidende beplanting enzovoort. De invloed van het stedelijk gebied op de vormgeving van de snelweg is groot.

De omgeving van de A10 Oost wordt door de stad gekarakteriseerd. De stad bevindt zich overal dicht op de weg. Alleen bij Diemen is er een tussengelegen buffer met groen en water. Met coulissen, hoge schermen en bosschages in de berm is de stad daar alleen bij de knooppunten zichtbaar. Hoge torenflats markeren op enkele plaatsen de achterliggende woonwijken. Het profiel van Amsterdam met oude



en nieuwe oriëntatiepunten is niet zichtbaar. De vaak steile bermen die plaatselijk worden gedeeld door parallelstructuren en ontsluitingsroutes zijn relatief smal. De groenstructuur – maar ook het water – heeft geen relatie met de weg en ligt verscholen achter schermen, taluds en bebouwing.



Noordwestelijk is de omgeving van de weg deels minder stedelijk, doordat begraafplaats en sportterreinen in een groene setting direct aansluiten op het tracé. Verder bestaat de omgeving uit een aantal woonvelden met daarachter in een middengebied een aantal groene functies als sportvelden en een begraafplaats die voor afwisseling zorgen. Tussen Diemen en het stadsdeel Watergraafsmeer vormt de weg een behoorlijke barrière. Door zijn hoogteligging visueel, maar door het aantal en de aard van de verbindingen ook fysiek.

Er zijn enkele viaducten, waaronder dat van de verlengde Radioweg. Verder is een aantal onderdoorgangen tamelijk krap bemeten, doordat de opening nauw aansluit op het verharde vlak, dat niet breder is dan verkeerstechnisch noodzakelijk.

In de toekomst worden volgens de ontwikkelingsvisie van Amsterdam (2030) 80 km/uur stadswegen omlaag gewaardeerd naar 50 km/uur stadsstraten. Daarop kan worden verdicht rond Duivendrecht en de Gooiseweg. Voorbij het Sciencepark zal de Watergraafsmeer binnen de blokverkaveling plaatselijk verder worden verdicht. Het groene interieur blijft behouden. De A10 Oost behoort tot de stedelijke stadsring van Amsterdam die een zekere eenheid in wegopbouw heeft. Voorstelbaar is dat voor lucht en geluid de Amsterdamse stadsring in de toekomst een 80 km/uur weg wordt. Belangrijk is daarbij dat de ring als geheel wordt behandeld, omdat deze ook als geheel een rol op stedelijk niveau speelt en als geheel herkenbaar moet zijn.

Samengevat zijn de belangrijkste kenmerken van de snelwegen:

| Typologie<br>snelweg | Deelgebied             | De weg                           | De omgeving                            |
|----------------------|------------------------|----------------------------------|----------------------------------------|
| Autonoom             | A9 Haarlemmermeer - A2 | Redelijk constant profiel        | Verschillende landschappen             |
|                      |                        | Weinig bewegwijzering            | Grote contrasten                       |
|                      |                        | Veelsoortige schermen            | Weg dominant - en                      |
|                      |                        | Golvend verloop                  | Weg onzichtbaar                        |
|                      |                        | Oriëntatieprobleem               | Barrière werking                       |
|                      |                        | Omgeving weinig zichtbaar        | Visuele relaties niet optimaal         |
|                      |                        | Weinig afslagen                  | Korte en lange doorzichten             |
|                      | A1-Diemen              | Breed stenig profiel             | Grote visuele barrièrewerking          |
|                      |                        | Zware vlakke schermen            | Weg zeer dominant                      |
|                      |                        | Omgeving onzichtbaar             | Visuele barrière                       |
|                      |                        | Veel bewegwijzering              | Weinig ruimte rond onderdoorgangen     |
|                      |                        | Golvend verloop                  | Grote fysieke barrière                 |
|                      |                        | Wegbeplanting                    | Kleine ruimten                         |
|                      | A1- Diemen Muiderberg  | Constant profiel                 | Fysieke barrièrewerking                |
|                      |                        | Boschages                        | Open landschap behalve Diemerbos       |
|                      |                        | Weinig bewegwijzering            | Weg goed zichtbaar                     |
|                      |                        | Golvend verloop Constant profiel | Positie weg deelt polder               |
|                      |                        | Schermen langs tracé             | Passage ARK dominant                   |
|                      |                        | Weinig doorzichten landschap     | Zicht op vestingen onderbroken (Vecht) |
|                      |                        | Oriëntaties moeilijk             |                                        |
|                      | A6                     | Strak profiel                    | Weinig onderdoorgangen                 |
|                      |                        | Vrije brede bermen               | Ruim snelweglandschap                  |
|                      |                        | Weinig bewegwijzering            | Grootschalige bosaanplant              |
|                      |                        | Geen schermen                    | Stedelijk opzet ruim                   |
|                      |                        | Constant profiel                 | Groene buffers prominent en fors       |
|                      |                        | Ruime afslagen                   | Lange doorzichten op stad              |

| Typologie       | Deelgebied                                | De weg                                                                                                                                                                                                                         | De omgeving                                                                                                                                                            |
|-----------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| snelweg         |                                           |                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                        |
| Binnenstedelijk | A9-<br>Gaasperdammerweg<br>(stadssnelweg) | Ruim profiel<br><br>Veel bewegwijzering<br>Veel verschillende viaducten<br>Suburbaan groen karakter<br>Relatief veel afslagen<br>Ruim grootschalig profiel<br>Oriëntatieproblemen<br>Veel bewegwijzering                       | Weg grote fysieke barrière<br>Weinig visuele barrière<br>Groenstedelijk                                                                                                |
|                 | A10 –Oost<br>(stadsring)                  | Redelijk constant hoogteverloop op dijk<br>Veel afslagen<br>Veel bewegwijzering<br>Oriëntatieproblemen<br>Geen doorzichten<br>Ingekaderd door schermen<br>Bosschages op taluds (welke verdwijnen)<br>Geen eenduidig wegprofiel | Weg dominant in stadsbeeld (hoogteligging)<br>Harde confrontaties stad-weg<br>Fysieke barrières<br>Oriëntatieproblemen<br>Visuele barrières<br>Achterkanten aan de weg |

## 2.4 Wat biedt het landschap

### De landschappelijke hoofdstructuur

#### Algemeen

Het studietracé doorsnijdt een aantal landschappen. Deze verschillen qua schaal, structuur, identiteit en oppervlak. Voor een goede inpassing van het wegontwerp in relatie met de omgeving is het belangrijk te weten welke kenmerken het landschap heeft. Vanuit de landschappelijke hoofdstructuur wordt ingegaan op de vormingsgeschiedenis van de verschillende landschapstypen en wat daarvan nog zichtbaar is in de deelgebieden. Daarna volgt een beschrijving van het landschap per wegdeel.



Op het niveau van de landschappelijke hoofdstructuur zijn in het plangebied twee landschapstypen herkenbaar: het Hollandse veenweidelandschap op het oude land en het moderne droogmakerijlandschap in de Flevopolder. Daartussen liggen IJ- en Gooimeer, restanten van een derde landschapstype: het grote open water van het vroegere IJsselmeer.

Het veenweidelandschap bepaalt het landschap in de deelgebieden aan de A9, A1 en een deel van de A6. De polder en de passage van IJ- en Gooimeer zijn bepalend voor het landschap langs de A6 en A1.

#### Veenweidelandschap



Omstreeks het jaar 800 was het gebied ten zuiden van Amsterdam een ruig landschap met tot wel zes meter hoge veenkussens. Tussen de veenkussens kronkelden de stroompjes als Angstel, Holendrecht, Waver en Gein naar grotere veenrivieren als Amstel en Vecht. Waar kwelwater uit Gooi of duinen of golfslag de veengroei belemmerden, bleven in het veen plekken open water over. Het gebied ten noorden van Amsterdam zag er waarschijnlijk vergelijkbaar uit. Het IJ was al zichtbaar. De grote transformatie die de vorm van het veenweidelandschap heeft bepaald ligt omstreeks het jaar 1000 n. Chr. Het omvangrijke Hollandse veenmoeras werd ontgonnen, waardoor een hobbelig, met dun bos begroeid gebied veranderde in een open vlakte, doorsneden met veenrivieren en uitgehold door meren. Later werden de meren droogmakerijen.

De inrichting van het gebied hangt nauw samen met de oude verkaveling van het ontgonnen veenmoeras met veenstromen. Kenmerkend voor het patroon van veenstromen is dat zij van oorsprong geen overheersende stroomrichting kennen en dat zij een netwerk vormen. In het studiegebied zijn de Holendrecht, Bullewijk, Gaasp en het Gein nog als oorspronkelijke veenstromen herkenbaar. De Vecht en Amstel hebben eveneens deze oorsprong, maar hebben transformaties ondergaan. De Vecht is bij Utrecht aangesneden door de Rijn en slibvoerend geworden. Amstel en Vecht zijn beide ook aangesneden door het IJ en kregen van daaruit klei uit de Zuiderzee. Als gevolg hiervan hebben deze twee rivieren kleiige en enigszins draagkrachtige oeverwallen ontwikkeld. Deze ontbreken bij originele veenstromen. De waterlopen kregen in dit landschap een transportfunctie en waren de





---

basis voor ontginningen en vestiging. Van hieruit werd het land ontgonnen, in lange smalle percelen, die slagen genoemd worden.



Een stelsel langgestrekte kavels – gescheiden door water, rivieren en hoger gelegen vestingsteden – kenmerken dus dit landschapstype. Het patroon van een fijnmazige en gevarieerde vestigingsstrook (met woningen, boerderijen en bedrijven langs de waterlopen) tegenover open weiland (met vee en weidevogels, doorsneden met sloten) is het schoolvoorbeeld van een veenweidelandschap.

In het studiegebied is dit landschapstype gefragmenteerd door infrastructuur en verstedelijkte gebieden. In de gemeenten Amstelveen en Ouder Amstel is een restant veenweidelandschap gespaard als 'groene scheg' in de Amsterdamse agglomeratie, als overgang naar het wijde land ten zuiden van Amsterdam. Delen van dit restant zijn omgevormd tot stedelijke recreatieve groenvoorzieningen.



Een soortgelijke groene scheg is in ontwikkeling in het gebied tussen het Flevopark in Amsterdam Oost en de Bloemendaler Polder: de Diemerscheg. In de gemeenten Abcoude, Loenen, Weesp, Muiden en Naarden ligt een grote eenheid samenhangend veenweidelandschap. Het veenweidegebied in het noordelijk deel van de Vechtstreek heeft een klei-op-veen-bodem. Het wordt gekenmerkt door een open en groen karakter, wat samenhangt met het agrarische gebruik (voornamelijk veeteelt). De oorspronkelijke verkavelingspatronen zijn vaak nog intact. Ook hier is het landschap gefragmenteerd: doorsneden met zware infrastructuur. Delen zijn ingenomen door stedelijke bebouwingsvlakken en andere omgevormd tot stedelijke groengebieden.

#### Droogmakerijlandschap

De grootste droogmakerij in het studiegebied is de Haarlemmermeerpolder. Deze werd na een aantal mislukte pogingen drooggelegd met behulp van het eerste stoomgemaal van Nederland. De droogmakerij Haarlemmermeer is een belangrijk voorbeeld van de typisch Hollandse ingenieurs- en waterstaatsgeschiedenis. De aanwezigheid van de luchthaven en de infrastructurele voorzieningen accentueren de grootschaligheid van dit landschap. De Haarlemmermeer is een duidelijk afgebakende landschappelijke eenheid. Dit komt in het bijzonder door de ringvaart die de polder omsluit en door het grote verschil in inrichting aan de andere kant van de ringvaart, waar de kleinschaligheid van het oude veenweidelandschap kenmerkend is.



Het meest oostelijke deel van het plangebied ligt in het open middengebiet van de IJsselmeerpolder Flevoland. In Flevoland is het ontginningspatroon onmiskenbaar aanwezig. Om te ontginnen is eerst ingepolderd. Het nieuwe land ligt een oude bodem: de voormalige bodem van een zeelagune. Het veenweidelandschap ligt in feite op dezelfde bodem, maar hier is er een veenpakket op gegroeid.



Flevoland heeft het moderne ontworpen polderlandschap van de jongste Hollandsedroogmakerij, gekenmerkt door een rechthoekig (blok)verkeerspatroon met grote maten. Het landschap kent een grote openheid, deels echter van tijdelijke aard. Het landschap in de omgeving van Almere is voorbestemd voor de voortgaande verstedelijking van Almere. Kenmerkend in dit deel van het polderlandschap zijn de bospercelen, geplant om als coulisse- en kolonisatieruimte in het toekomstige verstedelijkingspatroon dienst te doen.



#### Groot open water

Tussen het oude en het nieuwe land bevindt zich een apart landschapstype: het IJmeer en het Gooimeer. Dit zijn overblijfselen van het IJsselmeer. Het IJsselmeer was eerder de Zuiderzee, een inham van de Noordzee ontstaan als gevolg van een doorbraak van de duinenrij (bij Vlieland) en erosie van het uitgestrekte veenmoeras waarin ook het hiervoor besproken veenweidelandschap is ontwikkeld.

IJmeer en Gooimeer maken deel uit van het stelsel van grote wateren in het hart van Nederland, gekenmerkt door een grote openheid, tegen een achtergrond van dijken, oude en nieuwe oevers.

Per wegdeel

#### Autonoom- A9 (Knooppunt Badhoevedorp – knooppunt Holendrecht)

De Haarlemmermeerpolder kenmerkt zich door een patroon van kaarsrechte wegen die het land in grote en regelmatige rechthoeken structureren. De polder is aan de noordzijde gekenmerkt door de grootschaligheid van start- en landingsbanen in combinatie met enorme hangars en loodsen en de kantoren van de luchthaven Schiphol. Het oorspronkelijke patroon van de polder is doorneden door een patroon van lange infrastructurele lijnen. Het ruime zicht op de wereld van dalende en stijgende vliegtuigen en alle aanverwante activiteiten versterkt de identiteit van deze omgeving. Het Amsterdamse bos, een parklandschap met de nadruk op bos, ligt direct buiten de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Het bos heeft grote waterpartijen en recreatieve voorzieningen, maar deze zijn slecht zichtbaar vanaf de weg. Na het besloten boskarakter en de doorsnijding van Amstelveen met deels afschermgroen, deels geluidsschermen en de prominent aanwezige kerk volgt weer een meer open karakter. Dit gebied heeft een duidelijk veenweidekarakter met bebouwingslinten langs en gestrekte kavels haaks op de veenrivier Amstel en veenstromen Bullewijk, Gein en Waver. Dit geldt in het bijzonder voor de polder de Ronde Hoep die in het noorden doorsneden wordt door dit wegdeel. Langs de A2 en in de Amstelscheg liggen veenpolders met een stevige veenrest in de ondergrond.



#### Autonoom – A1

Rond Diemen is alleen nog het raamwerk van de occupatiegeschiedenis zichtbaar: de Diemen en Gaasp als veenstromen met het dorp Diemen, ontwikkeld op het oude verkavelingspatroon. De oude kern hiervan ligt vlak langs de A1 op en rond een hoger gelegen pleistoceenopduiking. Het gebied is sterk doorsneden met snelwegen en spoorwegen. De



woongebieden zijn redelijk compact. De stilte binnen het woongebied staat in schril contrast met de geluidsbelasting langs de randen van de doorsnijdingen. In het gebied zijn meerdere waardevolle plekken te vinden, zoals de monumentale joodse en katholieke begraafplaatsen. De Bloemendalerpolder is strak geënt op het oude verkavelingspatroon dat deels is ingevuld met woningbouw. In de polder herken je verschillende cultuurhistorische patronen en oude structuren, zoals de Papenlaan en Molenwetering. Het gebied rond Muiderberg doorbreekt het oorspronkelijke verkavelingspatroon; onder andere een grote golfbaan transformeert hier het landschap. Enkele landmarks (vesting Muiden en stadsprofiel Weesp) zorgen voor oriëntatie. De brug over de Vecht en vooral de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal zijn prominent aanwezig in het landschap door de hoge ligging. Bijzonder is de doorsnijding van een drietal verdedigingslinies: de Oude Hollandse Waterlinie, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam. Deze hebben een open groen karakter met bunkers, aarden wallen, inundatiekanalen en inlaatsluizen.



#### Autonoom - A6

Almere heeft een weinig stedelijk karakter; stedelijke oriëntatiepunten ontbreken. Ten noorden van Almere volgt het karakteristieke open polderlandschap met grote vergezichten en de blokverkaveling en de wijd uiteen liggende erven met beplanting. De windmolens benadrukken over het algemeen de blokstructuur en beïnvloeden de openheid niet.

#### Binnenstedelijk –A9 Gaasperdammerweg:

Het suburbane landschap van de Gaasperdammerweg heeft een brede grootschalige opzet. Brede bermen tot 200 meter breedte met bosschages, water, taluds en grasbermen geven de weg meer het karakter van een parkway. Door de ruime hoeveelheid groen is er geen sprake van een erg stedelijk karakter. Dat sluit aan bij het stedelijk gebied met grootschalige bebouwing in een groene setting. Er is wel een verdichtingsslag aan de gang waarbij dit ruim opgezette stedelijke landschap wordt getransformeerd naar een meer centrumstedelijk milieu, vooral rond ov-knooppunten. Verschillende ov-netwerken doorkruisen het stedelijk veld.

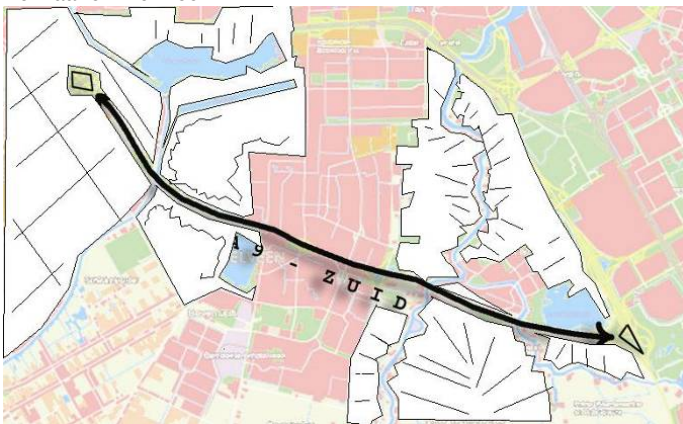


#### Binnenstedelijk –A10 Oost

De A10 kent een door bebouwing gekenmerkt profiel tot kort op de snelweg met bosschages in de berm. Hoge torenflats markeren de achterliggende woonwijken. De vaak steile bermen die plaatselijk worden gedeeld door parallelstructuren en ontsluitingsroutes zijn relatief smal. De groenstructuur en het water hebben geen relatie met de weg; ze liggen verscholen achter schermen, taluds en bebouwing. De woongebieden en werkgebieden wisselen elkaar af met een geleiding door groen, water, infrastructuur en voorzieningen. Het verkavelingspatroon van de Watergraafsmeerpolder is nog herkenbaar in de invulling met begraafplaats en sportvelden en rond Betondorp.

Samengevat zijn per wegdeel de landschappelijke kenmerken:

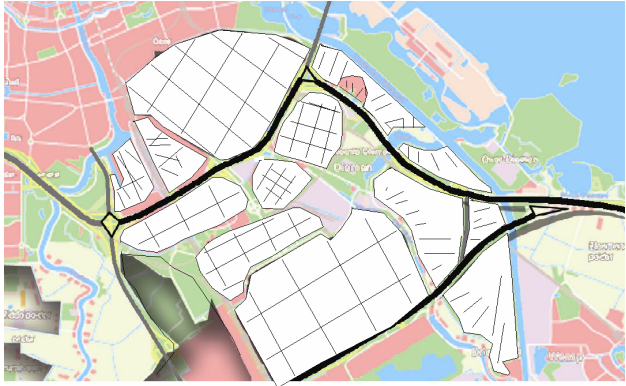


| Typologie snelweg | Deelgebied                                                                                                   | De weg in zijn omgeving                                                                                                                                                                                              |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Autonoom          | A9 Haarlemmermeer - A2<br> | Ordenend geometrisch patroon<br>Ordenende poldereenheden<br>Grootschalige afwisselende invullingen<br>Transformatie gaande<br>Unieke landschappen (Ronde Hoep)<br>Leesbare occupatiegeschiedenis<br>Open en besloten |

| Typologie snelweg | Deelgebied                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | De weg in zijn omgeving                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Autonoom          | A1-Diemen<br><br>A1- Diemen Muiderberg<br><br>A6 – Flevoland<br> | Doorsnijding grootschalige infrastructuur<br>Versnippering gebied<br>Occupatiegeschiedenis zichtbaar<br>Contrast binnen en buiten (woongebied versus grootschalige infrastructuur)<br>Monumentale gebieden<br>Vormingsgeschiedenis zichtbaar<br>Landmarks oud en nieuw (dominant)<br>Doorsnijdingen met grote infrastructuur<br>Open en groen karakter<br>Oude occupatielijnen<br>Versnippering rond Muiderberg<br><br>Grootschalige opzet polder<br>Verre doorzichten<br>Weinig oriëntatiepunten stad |

---

### Landschappelijke kenmerken van de stedelijke snelwegen:

| Typologie snelweg | Deelgebied                                                                                               | De weg in zijn omgeving                                                                                                           |
|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Binnenstedelijk   | A9-Gaasperdammerweg<br> | Grootschalige ruime opzet<br>Groenstedelijk karakter<br>Doorsneden door autonome infrastructurele lijnen<br>Weg in Grand Ensemble |
|                   | A10 –Oost                                                                                                | Geen visuele dwarsrelaties<br>Helder verkavelingspatroon polder<br>Laaggelegen polder<br>Groene binnenwereld                      |

---

## 3 Landschapvisie

### 3.1 Algemeen

Het gaat er bij het ontwerp en de inrichting van de weg in de eerste plaats om voorwaarden te scheppen voor een goede en veilige verkeersafwikkeling. Direct op de tweede plaats staat de inpassing in de omgeving en de beleving van de weggebruiker. Dus voor de weggebruiker de beleving van de weg zelf, de kwaliteit daarvan en de beleving en herkenbaarheid van de omgeving. Vanuit de omgeving gaat het dan om de visuele en fysieke beleving van de weg

In het vorige hoofdstuk is een beschrijving gegeven van de karakteristieken van de twee hoofdgroepen: de autonome snelwegen (bovenregionale ring of radiaal) en de stedelijke snelwegen (ring of stadsstraat). Deze karakteristieken kunnen worden versterkt door de vormgeving van de weg of door de uitwerking in het ontwerp van de omgeving. Het landschap kan hierdoor beter worden beleefd en de positie van de weg in zijn omgeving kan worden versterkt.

De uitgangspunten die gelden voor het wegontwerp gaan over continuïteit of juist discontinuïteit, ritmering of juist geen ritmering, hoogteligging, en raakvlakpunten met de omgeving. De volgende aspecten zijn daarbij van belang: (obstakelvrije) bermen, geluidswering, (lijn) beplanting, informatieverstrekking, bermsloten en verlichting.

### 3.2 Visie op de weg

#### Autonome snelwegen

De tracering en vormgeving van de snelweg zelf dient ondergeschikt te zijn aan de landschappen. Dat betekent dat de weg als een neutrale, functionele en continue lijn moet worden vormgegeven die het landschap zoveel mogelijk respecteert en de mogelijkheid geeft de omgeving te beleven. Het landschap moet zijn “verhaal” kunnen vertellen. De beleving van het landschap staat centraal.

Op een aantal plaatsen komen ontwerp van de weg en omgeving bij elkaar en is er extra aandacht nodig voor de punten waar de weg contact maakt met de omgeving. Deze raakvlakpunten zijn bijvoorbeeld bruggen, viaducten, verzorgingsplaatsen en andere plaatsen die als uitvalsbasis naar het landschap dienen.

#### Stedelijke snelwegen

De tracering en vormgeving in stedelijk gebied vragen om een andere aanpak dan bij autonome snelwegen. Mede omdat door de verdichting van de stad de weg in de toekomst steeds meer als een regionale stadsontsluiting zal gaan fungeren, moet daarop nu al in het ontwerp worden geanticipeerd. Stedelijke accenten aan de weg in de omgeving zorgen voor oriëntatiepunten voor de weggebruiker. De vaak onzichtbare stad wordt daardoor beter te beleven voor de weggebruiker. Dat kan door de weg in te kapselen in het stedelijke



---

weefsel, door bouwen aan of over de weg. Met het ontwerp van voorzieningen aan de weg moet op de omgeving worden geanticipeerd. Ook kunsttoepassingen dragen bij aan de oriëntatie en leesbaarheid van de stad.

### 3.3 Visie op de omgeving van de weg

#### Autonome snelwegen

Waar het landschap nu sterk wordt doorsneden door de weg is er de mogelijkheid het landschap te ontsnipperen of te versterken door het herstellen of nieuw inbrengen van structuren of grootschalige vlakvullingen in de omgeving van de weg. Ontginningspatronen moeten zichtbaar zijn; er moet een zekere mate van openheid zijn. De landschappelijke kwaliteiten zijn uitgangspunt voor het filmische verhaal langs de route. Doel is versterking van de verschillende (stads)landschappen.

De ingrepen die worden voorgesteld hebben betrekking op de omgeving, de landschappelijke eenheid of de landschappelijke elementen waaraan het landschap zijn karakter ontleent. Fysieke of visuele verbindingen haaks op de weg worden daarin meegenomen. De staalkaart van landschappen is de drager van de route; soms ligt de nadruk op het stedelijke landschap, soms op het landelijke. Belangrijke thema's daarbij zijn landschappelijke schaalementen, panorama's, raakvlakpunten, geluidwerende maatregelen en vermindering van de barrièrewerking.

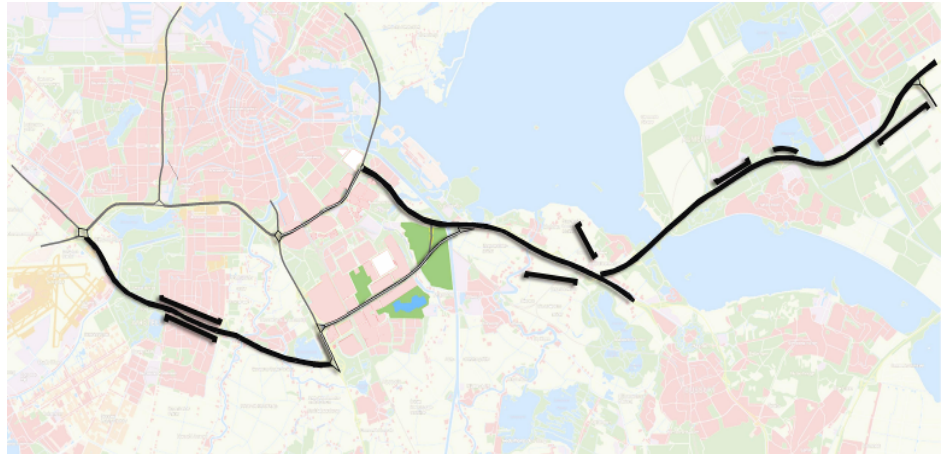
#### Stedelijke snelwegen

De stad moet gebruik maken van de ruimte langs en boven de snelweg waar deze de stad doorsnijdt. Een deel van de stedelijke bouwopgave kan op de flanken van de weg en er overheen worden gerealiseerd om de weg onderdeel te laten uitmaken van het stedelijke weefsel. Ook groene structuren kunnen over de weg heen worden aangeheeld. Belangrijke aandachtspunten zijn de oriëntatie en structuur van de stad. Geluidwerende maatregelen en positionering van bebouwing zijn de thema's waar het hier om draait.

### 3.4 Ontwerputgangspunten van de weg en de omgeving

#### Autonome snelwegen

Op de volgende pagina's volgt een beschrijving van uitgangspunten voor de A9 knooppunt Badhoevedorp – knooppunt Holendrecht, de A1 en de A6. Deze wordt afgerond met een overzicht van uitgangspunten voor het ontwerp van de weg en voor de omgeving.



De autonome snelwegen

De bouwstenen die bij het ontwerp van de weg een rol spelen zijn: continuïteit van het profiel, ritme van elementen, hoogteligging, oriëntatie, panorama's en het wegnemen van barrières. Tot slot zal er op raakvlakpunten worden ingegaan.

Continuïteit zorgt voor rust in het visuele beeld van de weg in zijn omgeving en rust voor de weggebruiker. Regelmatig geplaatste elementen als viaducten en meubilair maken dat beeld af. De hoogteligging van de weg heeft invloed op de wijze waarop de omgeving kan worden waargenomen en de afwisseling van hoogteligging heeft weer met de continuïteit of juist discontinuïteit te maken.

In het gehele verloop van de route tussen Schiphol en Almere zijn oriëntatiepunten belangrijk. Herkenbare punten als de olifanten (kunstwerk bij aansluiting A6-A27) of de spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal zijn bakens in het landschap die de oriëntatie, maar ook de herkenbaarheid van het landschap voor de weggebruiker bevorderen. Belangrijk is dat deze oriëntatiepunten blijven bestaan, maar ook dat er op de route nog een aantal herkenbare punten wordt toegevoegd.

De beleving van het landschap is niet overal even goed mogelijk, de maat van het landschap verschilt sterk en het moment van het uitzicht is soms snel voorbij. Een panorama vanaf de snelweg is een begrensd uitzicht op een herkenbaar landschap en de voor die locatie bijzondere bouwstenen of karakteristieken. Belangrijk voor panorama's is een zekere mate van openheid over een deel van de route.

Direct daarmee in verband staan barrières die zicht op of een verbinding met het achterliggende landschap verhinderen. Barrières zijn zoals eerder geconstateerd zowel visueel als fysiek van aard. Visueel door het dichtzetten van het zicht met beplanting, schermen of bouwwerken. Fysiek is de snelweg zelf soms een barrière. Dat hangt weer van de manier van kijken af.

Raakvlakpunten zijn meestal visueel van aard, het zijn de plekken waar de automobilist voorbij rijdt en de ervaring van weg en omgeving

maximaal is. Zoals bijvoorbeeld hoge bruggen of een eco- of aquaduct. Fysiek van aard zijn bijvoorbeeld verzorgingsplaatsen of bijzondere attractiepunten direct aan een afslag, waar de weggebruiker uit zijn auto stapt en het landschap te voet of op andere wijze kan beleven.



Raakvlakpunten

#### A9 Badhoevedorp – knooppunt Holendrecht

Uitgangspunt is dat de A9 wordt verbreed naar 2x4 rijstroken en ter hoogte van Amstelveen komt te liggen in een 2 kilometer lange tunnel.



Continuïteit: De zichtbaarheid van de omgeving staat centraal. De vormgeving van de snelweg in de Haarlemmermeer is ondergeschikt aan het dynamische beeld van de luchthaven. Dat geldt eveneens in het Amsterdamse Bos voor het bosbeeld en in de Amstelscheg voor het karakteristieke veenweidelandschap met als hoogtepunt de Ronde Hoep. De weg is een 'scenic way' die zo continu en in vormgeving zo terughoudend mogelijk moet worden ingericht. Alleen de strikt noodzakelijke bewegwijzering en meubilering zijn aanwezig. De belijning moet eenvoudig en continu zijn met zo lang mogelijke lijnvlakken. Bewegwijzering en signalering moeten boven de weg worden geplaatst en niet in de berm. Overbodig kleurgebruik moet worden voorkomen. Dit geldt niet alleen voor wegmeubilair en de weg zelf, maar ook voor viaducten. Obstakelvrije bermen zonder geleiderail zijn het uitgangspunt om de continuïteit van de omgeving te versterken. Wegbegeleidende beplanting is niet wenselijk, wel moeten beplantingen haaks op de weg zoveel mogelijk worden aangevuld.

Ritme: Het ritme van noodzakelijke voorzieningen boven de weg moet laag zijn. Dat betekent dat er weinig extra informatie wordt verstrekt aan de automobilist, dus een minimum aan herhaling van signalering of bewegwijzering. Wegverlichting staat op masten in de as tussen de twee rijbanen. De verlichting is dynamisch. Bij voorkeur zijn de masten neutraal van vormgeving en kleur en strak, conisch van vorm. Regel daarbij is dat de lichtbron niet te laag komt te staan aan de tunnelmond; met minder dan 20 graden tussen lichtbron en de waarnemingsas is de verlichting inefficiënt (bestuurders en voorbijgangers raken verblind). Beter is het enige afstand te houden van de tunnelmond en de verlichting eerder op hoogte te stoppen. De berm moet liefst doorlopen in de tunnel en niet op een tunnelwand

---

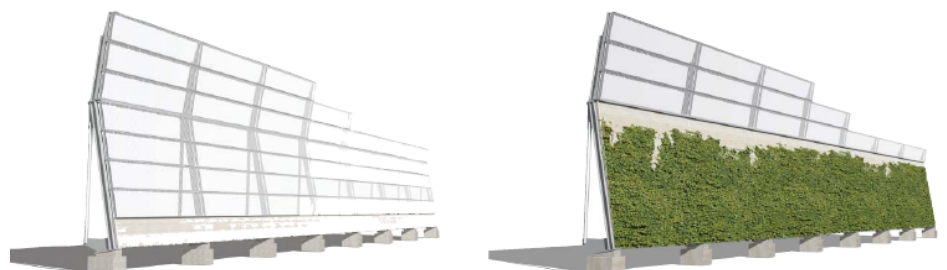
stuiten. Als dat niet mogelijk is kan de berm geleidelijk worden versmald.



Hoogteligging: Uitgangspunt is de weg zoveel mogelijk op het huidig niveau te houden. Uitzondering daarop vormt de tunnel in Amstelveen met circa 2 kilometer lengte. De hoogteovergangen van dijk naar tunnel en van tunnel naar dijklichaam richting Holendrecht moeten zo geleidelijk mogelijk verlopen om de continuïteit te bewaren. De verhoogde ligging van de weg nadat de tunnel in oostelijke richting wordt verlaten garandeert een goed uitzicht over het veenweidelandschap van de Amstelscheg.

Oriëntatie: De overgangsmomenten en landschapseenheden zijn in de huidige situatie niet waarneembaar. Bijvoorbeeld de overgang van de Haarlemmermeer naar het Amsterdamse bos is erg abrupt. De rand van de ringvaart is slechts kort zichtbaar omdat de flanken van de brug zijn ingeplant. Het is wenselijk de beplanting langs de weg te verwijderen en boombeplanting langs de ringvaart te versterken. Langs de brug over de ringvaart is een scherm niet wenselijk vanwege het korte moment van de passage van de ringvaart en de daardoor verminderde zichtbaarheid van het water voor de automobilist.

Bij de toepassing van een scherm in het Amsterdamse bos (MMA) kan een transparant scherm worden toegepast. met (bladverliezende) begroeiing. Dit om de bossituatie te benadrukken.



De nieuwe tunnel in Amstelveen betekent een verandering van de situatie. De waarneembaarheid van de stad gaat vervallen, waardoor de oriëntatie afneemt. Door dicht bij de tunnelmond een stedelijk accent te plaatsen, of kunstuitingen die een kenmerkend element van Amstelveen laten zien, kan dat worden gecompenseerd.

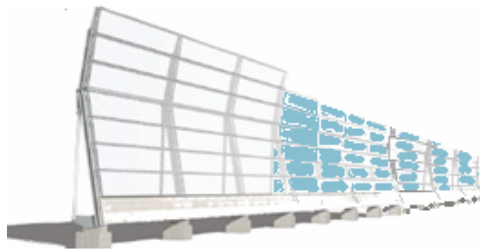
De situatie bij de tunnelmonden is complex. De plotse verandering van kunstlicht in de tunnel naar daglicht kan verblinden en de oriëntatie beïnvloeden. Gewenst is om die reden een langzame overgang van kunstlicht naar daglicht door bijvoorbeeld de toepassing van een schaduw scherm. De toegang van de tunnel kan verder niet haaks op het maaiveld maar gekanteld worden vormgegeven, waardoor deze slanker wordt en meegaat in de continuïteit van de rijrichting.

Schermen zullen in hoogte en geleding moeten aansluiten op de tunnelmond. In het stadse beeld is het belangrijk dat tunnelontluchting

---

en vluchtgangen in samenhang met de invulling van het dakoppervlak worden gesitueerd en vormgegeven.

Panorama's: In de Amstelscheg is door beplanting langs de weg het prachtige landschap van de Ronde Hoep niet zichtbaar, evenals de occupatiegeschiedenis langs Amstel en Waver in het veenweidegebied. De lichtkunstwerken vormen onvoldoende aangrijpingspunt. De wegbegeleidende bosschages passen niet in dit beeld. De beplanting aan de Amstel behorend bij de huisterpen zou wel moeten worden aangeheeld. Het geluidsscherm zou bij de passages met blauw doorzichtig materiaal kunnen worden ingevuld om de veenstromen te accentueren.



Ter hoogte van de Ouderkerkerplas wordt een panorama geboden op het silhouet van Amsterdam en Abcoude. Dit zicht kan worden behouden door ook hier het vrije doorzicht te blijven garanderen al dan niet in combinatie met een doorzichtig scherm. Het bos langs de Ronde Hoep, dat nauwelijks een positieve natuurwaarde heeft en de polder bovendien aan het zicht ontnemt, kan worden verwijderd. Daarmee kan de kwaliteit van de polder en van het panorama worden gegarandeerd. Dit zou gekoppeld kunnen worden aan het uit het Amsterdame bos naar deze locatie verplaatste benzinestation. Aan de zijde van Ouderkerk aan de Amstel zou de begeleidende bosschage aan de weg vervangen kunnen worden door een transparant scherm waardoor dit mooie dorp, weer zichtbaar wordt. Het zicht op de polder de Ronde Hoep kan door een aanduiding van het Nationaal Landschap Groene Hart met een bord langs de weg worden benadrukt. De polder is niet alleen bijzonder van kwaliteit maar ook de moeite waard om gezien te worden. Ontwikkelingen langs de snelweg in het open veenweidelandschap zijn ongewenst omdat deze schaalverkleinend werken.



Barrières: De onderdoorgangen in het Amsterdamse Bos en in de Amstelscheg zijn relatief smal waardoor het perspectief langs landschappelijke lijnen wordt afgeknepen. Een mogelijkheid de onderdoorgangen minder als barrière te laten werken is de berm van de onderdoorgaande verbinding of het water van een ecologische verbinding door te trekken onder de weg door. Dit is zowel voor recreatieve of doorgangsverbindingen van belang, maar beslist ook voor ecologische verbindingen. Langs de Amstel en Bullewijk, maar zeker langs de Ringvaart, is een continuïteit van de berm belangrijk. Verbreden van de onderdoorgang bij de Amstel, waarbij de voormalige kruitfabriek in het zicht komt en huiskavels op de Amsteloevers zichtbaar worden, is een voorbeeld. Langs de ringvaart is een



---

ecologische berm (droge verbinding) eenvoudig te realiseren. Bij ecologische verbindingen is het tevens van belang dat er zowel voor droge als voor natte natuur een kans bestaat de barrière van de weg te passeren. Bij het doortrekken van begroeiing onder de weg door is voldoende lichttoetreding belangrijk. Door de rijbanen in twee richtingen op gescheiden viaducten te situeren kan via de tussenruimte licht toetreden. Tussenondersteuning of kolommen zouden om die reden ook bij voorkeur niet pal onder de rand van het viaduct maar meer naar binnen toe moeten worden geplaatst.

Raakvlakpunten: Visuele raakvlakpunten zijn er eigenlijk niet in het gebied. De brug over de ringvaart zou er een kunnen worden door het doorzetten van de bosbeplanting van het Amsterdamse Bos tot aan de weg en het verwijderen van bosschages aan de Haarlemmermeerzijde. De poortfunctie van deze brug en scherpe overgang kan een uniek punt op de route worden.



#### A1

De A1 wordt verbreed naar 2x5 rijstroken en voorzien van een dubbele wisselstrook. Bijzonder is hier de verlegging van het tracé. De verlegging betreft 300 meter ten opzichte van het oude tracé. Belangrijk is dat hiermee ruimte gemaakt wordt tussen het tracé en de vesting Muiden. De barrièrewerking blijft bij een ligging op het maaiveld gelijk, het landschap blijft te ervaren behalve ter hoogte van het aquaduct in de Vecht. Het MMA heeft extra een verlengde verdiepte ligging van het aquaduct tot aan de Papenlaan. Dit heeft consequenties voor de zichtlijnen. Verbindingen tussen de nieuw aan te leggen Bloemendalerpolder en het KNSF-terrein kunnen daarbij op het maaiveld worden gemaakt. Visueel is de weg vanuit het landschap dan geen barrière meer. Groot nadeel is dat de belevingswaarde van het landschap afneemt doordat het landschap vanaf de weg niet meer zichtbaar is.

De ontwikkelingen rond het tracé van de A1 zijn dusdanig dat er sprake is van een transformatie. Kenmerken van het landschap wijzigen. Daar waar de weg verdiept ligt zal de schaalbeleving aanmerkelijk veranderen. De Bloemendalerpolder en KNSF worden woongebied binnen een bufferzone met recreatief gebruik. Ontsnippering vindt plaats door grootschalige bosaanplant en opwaardering van de oevers van de Vecht en de aanleg van een ecologische hoofdstructuur en ecologische bypass.





Stedelijke en recreatieve ontwikkelingen langs de A1



Daarnaast wordt aan de andere zijde van de Vecht, in het inundatiegebied, rekening gehouden met de realisatie van waterretentie en versterking van de randen van het Naardermeer. In het kader van de Groene Uitweg worden tot slot allerlei maatregelen opgestart gericht op ontsnippering om zo de schaal van het landschap zo groot mogelijk te houden. Hierbij moet gedacht worden aan het aanhalen van landschappelijke elementen en de vergroting van de toegankelijkheid van het landschap door bijvoorbeeld de aanleg van een fietspadennetwerk. Al deze maatregelen worden afgestemd met de inpassing van de weg.

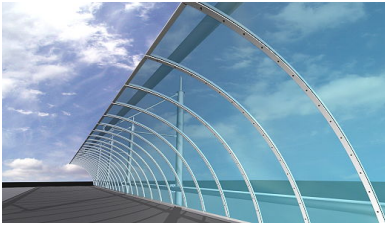


Continuïteit: Ook bij de A1 staat de beleving van het landschap centraal. Al is de opgave rond Diemen meer een inpassingverhaal dan een visie op de samenhang weg en landschap. De keuzes die zijn te maken zijn beperkt. Alleen voor de directe randen van de weg is een aantal uitgangspunten te bepalen. Voor het profiel geldt dat dit zo terughoudend mogelijk moet worden ingericht. Slechts de strikt noodzakelijke bewegwijzering en meubilering mag aanwezig zijn. De belijning is eenvoudig en continu. Uitgangspunt is obstakelvrije bermen zonder geleiderail om de continuïteit te versterken. Bewegwijzering en signalering wordt boven de weg gepositioneerd en niet in de berm. Het ritme van noodzakelijke voorzieningen boven de weg is laag. Overbodig kleurgebruik moet worden voorkomen. Dit geldt ook voor de andere delen van de snelweg. Beplanting die de weg begeleidt is bij voorkeur niet aanwezig. De structuren haaks op de weg waar sprake is van structurelementen als erf- of laanbeplanting in Diemen moeten worden hersteld of nieuw ingeplant. De snelweg zelf mag geen begeleidende beplanting hebben. In gebieden waar geluidwering nodig is moet een type scherm worden gekozen dat achter een brede berm wordt geplaatst.

Obstakelvrije bermen zijn van belang voor de beleving van de omgeving. Vrij zicht naar de omgeving wordt alleen gegarandeerd als obstakels die het zicht wegnemen worden weggehaald. Als de zijberm een maximale breedte heeft van 6 meter kan de geleiderail worden verwijderd, belangrijk is dan wel dat alle andere obstakels ook verdwijnen. Bewegwijzering wordt boven de weg gepositioneerd. Overige noodzakelijke elementen moeten wel crashbestendig zijn. De voorkeur gaat uit naar een lichte draagconstructie die meegeeft met

---

een eventuele crash. Zo kan op plaatsen waar geen scherm wordt geplaatst het landschap doorlopen tot aan de vluchtstrook.



In Diemen moet van dit principe worden afgeweken vanwege de beperkte ruimte. De voorkeur heeft een constructie met optimaal doorzicht om de visuele barrières in een toch al krap gebied op te heffen. Voordeel is dat de iets hoger gelegen oude historische kern van Oud Diemen een meerwaarde kan krijgen en niet verscholen achter spoor en snelweg blijft liggen. In het MMA is een eventuele luifelconstructie een optie waartoe gekozen kan worden. Aandachtspunt is dat een groene berm in leven moet blijven als hier een luifel of kap boven hangt (in verband met bewatering).

**Ritme:** Het ritme van noodzakelijke voorzieningen boven de weg moet laag zijn. Dat betekent weinig extra informatie en een minimum aan herhaling als het om signalering of bewegwijzering gaat. Vanaf knooppunt Watergraafsmeer staat verlichting op masten in de as tussen de twee rijbanen. De berm loopt door. In het geval van een luifelconstructie moet worden bezien of de verlichting niet kan worden geïntegreerd in de constructie en op deze wijze boven de rijbanen gebracht kan worden. Losse verlichting in masten in de zijbermen moet zoveel mogelijk worden vermeden. Alleen de busbaan krijgt een eigen aanlichting. Overwogen moet worden lage (voetschijnwerpers) verlichting te plaatsen om lichtverstrooiing te voorkomen. De verlichting op masten moet dynamisch zijn. Bij voorkeur zijn de masten strak, conisch van vorm en neutraal van kleur.

**Hoogteligging:** Tot aan het Amsterdam-Rijnkanaal krijgt de weg dezelfde hoogteligging als de bestaande weg. Dit is echter niet genoeg om de Diemen voldoende tot zijn recht te laten komen als geërodeerde veenrivier. De afstand tussen wateroppervlak en onderzijde brug is erg klein, bovendien is het zichtmoment vanaf de weg erg kort. Dit komt mede door het niet doorlopen van de oevers van de Diemen. Recreatief gebruik en de inrichting tot een ecologische verbinding is nu niet of slecht mogelijk. Een kans is de spoorbrug bij het grote spooronderhoud (parallel met de gefaseerde aanleg van het tracé) circa 30 cm op te vijzelen. Een doorgaande obstakelvrije route naar Gaasp en binnenstad van Amsterdam wordt daardoor mogelijk.



De hoogteligging van de passage van het Amsterdam-Rijnkanaal zal echter veranderen. De bypass van de A9-Gaasperdammerweg komt hoog en parallel te liggen aan de huidige brug over het kanaal. De aanrit van de brug moet geleidelijk en niet te steil verlopen. Aan de oostzijde zakt de weg richting het aquaduct langzaam onder maaiveld. Dat moment kan worden geaccentueerd. In het plan voor de Bloemendalerpolder is al beplanting opgenomen, maar in overleg kan de Papenlaan benadrukt worden met laanbeplanting en een brede berm met bermsloot. Het verdiepen van het tracé in de Bloemendalerpolder als invulling van het MMA houdt in dat het landschap hier niet meer direct waarneembaar is. De beleving van de Vecht is door de verdiepte ligging ook niet meer mogelijk, tenzij het aquaduct extra wordt benadrukt. Bij voorkeur worden de Papenlaan en



andere belangrijke verbindingen via viaducten over de A1 kortgesloten met het KNSF-terrein, Muiden en IJmeeroever.

Aan de oostzijde van de Vecht komt de weg boven het maaiveld te liggen, waardoor lage brede onderdoorgangen voor sloten mogelijk zijn. De inundatievelden en schootsvelden van de linies worden daardoor hersteld ten opzichte van de huidige situatie. Bij knooppunt Muiderberg wordt eerst na de inundatievelden gestart met de op- en aanritten van het knooppunt, zodat de weg zo min mogelijk het beeld van de open linie verstoort.

Oriëntatie: In Diemen is de oriëntatie moeilijk. Het historische karakter van Diemen kan met behulp van transparante schermen, luifels of overkapping aan de route zichtbaar worden gemaakt. Daarbij verdient een aantal elementen de aandacht; de stoep, de verhoogd ligging, de oude kern en de twee begraafplaatsen. Vooral de langgerekte joodse begraafplaats verdient meer waardering. De achterzijde van de begraafplaats zou meer moeten worden benadrukt. Een afgewogen ontwerp is daarbij belangrijk. De passage van de veenstroom de Diemen is door beplanting van de westflank niet goed te ervaren. Verwijderen van de beplanting langs de weg kan deze oude veenstroom zichtbaar maken.

De beleving van de passage van het Amsterdam-Rijnkanaal kan ook beter. De passage kan een baken en oriëntatiepunt zijn en een raakvlakpunt dat het landschap in vogelvlucht laat zien. De huidige brug valt nauwelijks op. Ook de tweede brug van de bypass kan die functie hebben. Het is wel een aandachtspunt dat ze herkenbaar zijn als duo maar toch samen niet te veel met de derde brug, de spoorbrug met vakwerkconstructie, concurreren door een te uitgesproken vormgeving.

Voor het aquaduct is een kunstwerk in de vorm van een fotoreliëf of silhouet van Muiden en Weesp een manier om de oriëntatie te compenseren. Aan de andere zijde van het aquaduct zou een reliëf het samenvallen van de drie historische defensielinies kunnen benadrukken.

Panorama's: Het belangrijkste panorama ontstaat op de bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal doordat dit het hoogste punt in de wijde omgeving is. Als de bypass van de Gaasperdammerweg voldoende hoog aansluit kan circa een minuut lang over het Diemberbos heen worden gekeken. Het IJmeer is dan zichtbaar. Een inlichtingenbord op de brugaanzetten vanuit het westen kan de aandacht vestigen op de waardevolle cultuurhistorische betekenis van dit gebied met o.a. de historische kernen van Muiden en Weesp, het Muiderslot, het Naardermeer en de Hollandse Waterlinie. In combinatie met het panorama vormt de automobilist zich een beeld van het landschap en kan hij zich oriënteren.



Barrières: De weg blijft in Diemen een aanzienlijke barrière. De spoordijk maakt dat er tevens een loos gebied ontstaat tussen de twee infrabundels. Er is slechts één onderdoorgang die door de twee opeenvolgende passages ook nog erg lang wordt. Het is aan te bevelen

---

bij de uitwerking in het OTB te kijken naar een tweede verbinding tussen de twee delen van Diemen. Een mogelijke optie is ook een verbinding tussen Oud-Diemen en het Sciencepark. Daarnaast kan het water dat nu deels onder of langs de weg is gelegen, ook breed worden doorgetrokken naar het zuiden. De onderdoorgang moet worden verbreed. Hierbij moeten het niveau van het water en het wegdek zo weinig mogelijk verschillen om de relatie tussen de twee zo groot mogelijk te maken. Het loze gebied tussen spoor en weg kan opnieuw worden ingericht. Schermen of luifels moeten transparant zijn en zicht bieden op de omgeving. Viaducten moeten eenvoudig tonen zonder al te massieve ondersteuningsconstructies. De verschijningsvorm wordt bij voorkeur rank gehouden door rand en hekwerk te integreren en de ondersteuning terug te leggen.

In de verdiepte ligging (MMA) in de Bloemendalerpolder komt bij voorkeur geen scherm, dit zou de beleving van het landschap nadelig beïnvloeden. Indien de weg op het maaiveld ligt moet het scherm transparant en neutraal van vorm zijn en achter de brede berm staan. Belangrijk is dat het oude tracé in zijn geheel wordt verwijderd, inclusief de kunstwerken. De plannen voor de Bloemendalerpolder en het KNSF-terrein houden in dat er een groot parklandschap met een grote waterplas in het gebied ontstaat. Van de in totaal 330 ha groengebied is minimaal 210 ha strategisch groenproject. Zeker tweederde van de Bloemendalerpolder en Gemeenschapspolder blijft daarmee groen. De nadruk ligt op het handhaven van een open landschap met lange doorzichten met een hecht recreatief routenetwerk als onderlegger. De weg heeft hierop veel invloed, zeker als passage niet of nauwelijks mogelijk is. De barrièrewerking van een weg op het maaiveld is groot, fysiek in het gebruik maar ook visueel qua beleving. Een verdiepte ligging kan passage van de weg vergemakkelijken. Vlak vormgegeven bruggen zullen de weg vanuit de omgeving niet verder benadrukken. De landschappelijke belevingswaarde zal hier sterk door toenemen.

Raakvlakpunten: De bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal zijn eerder aangeduid als raakvlakpunt. Hier zijn twee landschapstypen te beleven; ver weg gelegen het IJ- en Gooimeer, dichtbij het deels getransformeerde maar in occupatiepatroon nog te herkennen Hollandse veenweidelandschap en aan de horizon de vestingsteden Weesp en Muiden, de Vecht en daarachter de bosschages van het Naardermeer. Zoals bij 'Oriëntatie' aangeduid is al veel te bereiken met bebording en het garanderen van openheid. De inpassing van de A1 moet aansluiten op de nieuwe inrichting van de Bloemendalerpolder. Dit kan bijvoorbeeld door water te introduceren tussen de weg en bebouwing en geen opgaande beplantingen toe te voegen. Wel kunnen oude occupatielijnen, erven of verbindingslijnen met beplanting worden aangevuld of hersteld.

Er zijn twee fysieke raakvlakpunten: de 1<sup>e</sup>, de afslag Muiden Bloemendalerpolder moet de mogelijkheid geven het landschap in te gaan, de oever van het IJmeer aan de Natuurboulevard te bezoeken of de twee vestingsteden Muiden en Weesp. Verzorgingsplaats Hackelaar is het 2<sup>e</sup> raakvlak dat direct gekoppeld is aan de route. Bijzonder is dat





de verzorgingsplaats in de Liniezone ligt te midden van een inundatieveld en concrete onderdelen van de militaire linie zoals een inundatiekanaal, bunkers en inlaatsuizen. Daarbij moet in de vormgeving van de verzorgingsplaats worden gekozen voor een autonome benadering, zodat deze deel uitmaakt van het wegontwerp en contrasteert met het landschap. Belangrijk is dat de openheid van de schootsvelden en inundatievlakken wordt gegarandeerd. Er zijn in het verleden bosschages aangeplant die niet passen in het landschap. De verzorgingsplaats is mogelijk een basis voor een bezoekerscentrum voor de Waterlinies. Dit kan worden versterkt door een deel van het inundatieveld enkele maanden per jaar onder water te zetten. Dat heeft alleen zin als het grondgebruik als nat weideland natuurwaarde heeft. Als watercompensatie is dit gebied minder geschikt, omdat het te ver van het te compenseren gebied af ligt.

Voor de opwaardering van de Hollandse Waterlinie en het weer zichtbaar maken daarvan is het Rijnauwen Pact gesloten. De Stelling van Amsterdam wordt door de provincie Noord-Holland beschermd en ontwikkeld tot een zichtbare en te beleven linie. Aanbevolen wordt aansluiting te zoeken bij de projectgroepen voor de twee linies voor herstel, en de mogelijkheden de linies weer zichtbaar te maken in het landschap.

#### A6

Er is voor de A6 een compleet nieuw profiel van de snelweg voorzien. Er zijn 2 varianten onderzocht, "standaard" uitbreiding naar 4 rijstroken en een systeem met hoofd- en parallelbanen (4x2). Aan de oostzijde van de Hollandse brug is een 2<sup>e</sup> brug voorzien om de uitbreiding mogelijk te maken.

Het huidige wegbeeld is een redelijk compact profiel in een ruime groene setting: bedrijven en bosschages in een groen casco die stad en polder geleden.

De Flevopolder is drooggelegd tussen 1959 en 1968. Er zijn twee karakteristieke onderdelen te onderscheiden; de rechthoekige blokverkaveling in het hart en de rand eromheen. De rand is buffer tussen de meren en polder en herbergt recreatieve functies, verstedelijking en veel bos. De blokken herbergen vooral landbouw en voor een deel de structuur van Almere. Almere vormt de belangrijkste stad in de polder en is opgedeeld in wijken gescheiden door groengordels. De geplande ontwikkeling van Almere houdt in dat de netwerkstad Almere met zijn verschillende stedelijke polen een schaa sprong maakt: 60.000 woningen tot 2030 en daarna een doorgroei naar een dubbelstad van Amsterdam. Weg en landschap vormen in de huidige situatie een evenwicht. De A6 is een aantrekkelijk suburbane snelweg of 'parkway' met alleen aan het Weerwater een front van Almere-Stad. Verder is de weg ingebed in het groen. Slechts enkele landmarks zorgen voor oriëntatie. Door de schaa sprong zal de stad zich op meer plaatsen aan de weg laten zien. Door de oostelijke ontwikkelingen en de ontwikkelingen van -Centrum aan het Weerwater, Almere-Poort en -Hout wordt een deel van het groene

---

kader omgezet in stedelijke fronten. Daarnaast wordt, gebaseerd op de reeds voorhanden zijnde bossen, een nieuwe buffer aangebracht waardoor het karakter niet verschuift naar stedelijk. De afwisseling zal daardoor aan de A6 toenemen.

Vanuit de ontwikkelingen in Almere is een compacte variant wenselijker, waarbij de ruimte tussen weg en satellietwijken bewaard blijft en de barrièrewerking minimaal is.



Continuïteit: De A6 krijgt in de nieuwe situatie het karakter van een 'parkway' met af en toe stedelijke accenten. De beleving van de omgeving staat centraal, met daarin het stadsfront van Almere. Daarin past een profiel zoals het nu is, eenvoudig en eenduidig met weinig viaducten. Het profiel is terughoudend ingericht. Ruime bermen zorgen voor een constant profiel. Er wordt overgegaan van zijplaatsing van bewegwijzering naar een bovenportaal met bewegwijzering en signalering. Deze moet uniform van karakter zijn. Alleen de strikt noodzakelijke bewegwijzering en meubilering is aanwezig.

De belijning moet eenvoudig en continu zijn en de bermen het liefst obstakelvrij. Het ritme van noodzakelijke voorzieningen boven de weg is laag. Overbodig kleurgebruik moet worden voorkomen. Aan de weg worden geen geluidwerende maatregelen getroffen.

Ritme: Het ritme van noodzakelijke voorzieningen boven de weg is erg laag. Weinig extra informatie en een minimum aan herhaling is gewenst als het om signalering of bewegwijzering gaat. Verlichting staat niet zijdelings maar op masten in de as tussen de twee rijbanen. Losse verlichting in masten in de berm bij afslagen moet zoveel mogelijk worden vermeden. Een lagere lichtintensiteit zou op de delen buiten het centrum (Almere-Stad) op zijn plaats zijn. Overwogen moet worden of bij afslagen een lage op de weg gerichte (voetschijnwerpers) verlichting een alternatief kan zijn om lichtverstrooiing te voorkomen. De verlichting is dynamisch. Bij voorkeur zijn de masten neutraal van vormgeving en kleur en strak, conisch van vorm.

Hoogteligging: Hoogteligging – Het verloop van de weg is eerst hoog over de Hollandse Brug en daalt dan weer tot bijna op polderniveau. De lage dijk blijft in alle varianten liggen.

De Schaalsprong Almere beschouwt de A6 als de ruggengraat voor ontwikkelingen, maar beoordeelt de weg ook als barrière voor de groei. Barrière en ruggengraat komen samen ter hoogte van het Weerwater. Daar komt de stad volgens de middellange termijnplannen aan de A6 te liggen. De meer stedelijke wens van Almere is alleen haalbaar als stad en weg iets met elkaar delen. Bijvoorbeeld zou de stad de weg deels kunnen overkluizen zodat Almere zich prominent aan de weg manifesteert. In de toekomst kan de stad over de weg heen worden getild en direct aan de weg worden gebouwd.

Oriëntatie: Door een aantal recreatieve voorzieningen met hoogteverschillen is vanuit het oude land van de veenweiden rond



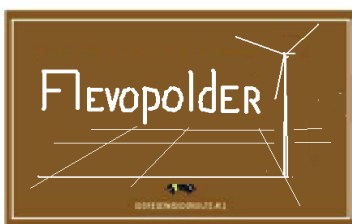


knooppunt Muiderberg weinig contact met de omgeving aan de oostzijde. De zijde van Muiderberg is ruimtelijk ook erg kleinschalig. De oprit van de Hollandse Brug geeft in oostelijke richting een prachtig uitzicht op het open water. Uitzicht naar de andere zijde wordt door het spoor geblokkeerd. De Hollandse Brug is vlak maar toch een oriëntatiepunt van formaat. De markante raamwerken van de brug boven het water van het IJmeer zijn vanaf beide oevers goed zichtbaar. Vanaf de weg gezien is de brug echter niet erg sterk aanwezig. Het belangrijkste moment is de passage over het water. Het behouden van openheid en uitzicht is en blijft belangrijk.

De Schaalsprong Almere zal zich vooral ter hoogte van het Weerwater presenteren. Daardoor kan een markant punt en stedelijk accent ontstaan in de bocht om het Weerwater. Kunst is in de polder een belangrijk onderwerp, denk aan de olifanten bij de aansluiting A6-A27. In de polder zijn echter nog vele andere kunstwerken gesitueerd die als 'landart' te boek staan. Ze dienen als oriëntatiepunt, evenals het kasteel Almere als moderne retro-ruïne en de windmolens.

Panorama's: Het belangrijkste panorama is het zicht op de grote wateren vanaf de Hollandse Brug en de buiging van het nieuwe land aan het water waarachter zich de overwegend groene rand aftekent. Ook de rand van het oude land met Muiderberg en de vestingsteden Naarden en Muiden zijn goed te zien. Het is belangrijk om dit zicht open te houden.

Barrières: Op een tweetal plaatsen wordt rekening gehouden met een ecologische verbinding. De 1<sup>e</sup> ligt net buiten het studiegebied (Oostvaarderswold), de tweede verbinding ligt net na de passage van de Hollandse Brug. Voor de inpassing wordt gebruik gemaakt van de hoogteligging van de weg. Water en een brede berm worden onder de snelweg doorgetrokken. Viaducten moeten rank en lang zijn voor een brede onderdoorgang. De hoofden van het viaduct staan naast de brede bermen. Bermsloten worden onder de viaducten doorgetrokken.



Raakvlakpunten: Een visueel raakvlakpunt is in eerste instantie vooral de Hollandse Brug, omdat deze drie landschapstypen met elkaar verbindt.

Vanaf het nieuwe land is de aanduiding van het Groene Hart belangrijk. Richting Flevopolder is een aanduiding van dit grootschalige op de zee veroverde land als cultuurhistorische daad op zijn plaats.

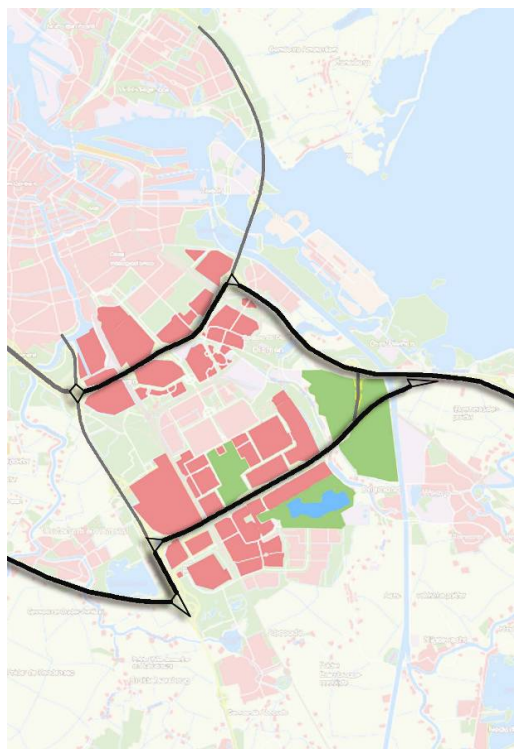
Samenvattende tabel uitgangspunten “autonome” snelwegen A9, A1 en A6

| Typologie snelweg | Deelgebied                                        | De weg                                                           | De omgeving                                                          |
|-------------------|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| Autonoom          | A9 knooppunt Badhoevedorp – knooppunt Holendrecht | Constant profiel behouden                                        | Aanhelen of versterken verschillende landschappen                    |
|                   |                                                   | Minimale bewegwijzering                                          | Contrasten benadrukken                                               |
|                   |                                                   | Een soort scherm doorzichtig                                     | Versnippering tegengaan                                              |
|                   |                                                   | Geleidelijk hoogteverloop                                        | Informatiecentrum Groene Hart/ Ronde Hoep                            |
|                   |                                                   | Omgeving zichtbaar maken                                         | Brede onderdoorgangen met water/berm                                 |
|                   |                                                   | Kunsttoepassing of accent ter oriëntatie                         | Visuele relaties niet optimaal                                       |
|                   |                                                   | Boschages verwijderen aan tracé                                  |                                                                      |
|                   | A1-Diemen                                         | Brede berm toevoegen aan profiel                                 | Doorzicht naar omgeving                                              |
|                   |                                                   | Doorzichtige luifels of kap                                      | Meer onderdoorgangen                                                 |
|                   |                                                   | Verlichting integreren in luifel of kap                          | Water en berm doortrekken onderdoorgangen                            |
|                   |                                                   | Wegbegeleidende beplanting verwijderen                           | Tussenruimten herinrichten                                           |
|                   |                                                   | Accentueren landschappelijke elementen                           | Verdere versnippering tegengaan                                      |
|                   |                                                   | Hoog over het water (Diemen)                                     | Presenteren Diemen aan de weg.                                       |
|                   | A1- Diemen - Muiderberg                           | Constant profiel                                                 | Brede onderdoorgangen ranke bruggen                                  |
|                   |                                                   | Geen wegbegeleidende beplanting                                  | Openheid behouden                                                    |
|                   |                                                   | Brede obstakelvrije constante berm                               | Boschages verwijderen                                                |
|                   |                                                   | Tunnel accentueren met verwijzingen                              | Passages Bloemendalerpolder vlak over verdiepte weg                  |
|                   |                                                   | Geen scherm toepassen                                            | Sloten en landschappelijke beplanting tot aan de wegberm doortrekken |
|                   |                                                   | Minimale bewegwijzering                                          | Ecopassage over aquaduct                                             |
|                   |                                                   | Informatieborden Groene Hart koppelen aan raakvlakpunt Amsterdam | Landschappelijke elementen aanhelen en activiteiten herordenen.      |

| Typologie snelweg | Deelgebied | De weg                                                                                                                                                                                                                                        | De omgeving                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                   | A6         | Rijkkanaal<br>Raakvlakpunt bij verzorgingsplaats Hackelaar<br>Constant profiel met obstakelvrije brede berm<br>Compacte ligging in grote ruimte<br>Bewegwijzering minimaal in portalen<br>Geen schermen<br>Constant profiel<br>Ruime afslagen | Passage linies beleefbaar maken<br>Overgangen ipv onderdoorgangen<br>Ruim snelweglandschap behouden<br>Toevoegen stedelijke accenten<br>Grootschaligheid /openheid behouden<br>Onderscheid behouden tussen rand en binnenwerk van de polder |

### Stedelijke snelwegen

Op de volgende pagina's volgt een beschrijving van uitgangspunten voor de A9 Gaasperdammerweg en de A10 Oost. Deze wordt afgerond met een overzicht van uitgangspunten voor het ontwerp van de weg en voor de omgeving. De bouwstenen waar de visie voor het ontwerp van de weg op is gebaseerd, zijn: de beleving van de stad, continuïteit of discontinuïteit van het profiel, oriëntatie, vermindering van de barrièrewerking door schermen en bosschages, onderdoorgangen en viaducten.



A9 Gaasperdammerweg en A10 Oost

---

De beleving van deze twee snelwegdelen onderscheidt zich van de autonome snelwegen doordat ze geheel binnen het stedelijke weefsel of uitvloeisels daarvan (Diemberbos) liggen. Er wordt één landschap ervaren: het stedelijke landschap. Ook hier is de beleving van en in het landschap opgebouwd uit bouwstenen. Deze zijn anders van karakter dan bij autonome snelwegen, ook in uitwerking. De invloed van de stad aan de weg is groter. De weg wordt in zijn ritme van verkaveling en stedelijke dwarsverbindingen door de omringende stad beïnvloed in zijn verschijningsvorm. Belangrijk is een zekere rust te brengen in het beeld van de indeling van de weg en in de wijze van geluidwering. Daarbij moet oriëntatie op de stad mogelijk blijven.

#### A9 - Gaasperdammerweg

Op de A9 Gaasperdammerweg is een verbreding voorzien naar een situatie met hoofd- en parallelbanen (iedere rijbaan 2-1-2) met 1 wisselstrook. De Gaasperdammerweg wordt verdiept aangelegd volgens het principe van de Kamelenvariant. Tot kort voor de spoorpassage ligt de A9 in een tunnelbak waarvan een deel half is geopend met een lichte overkapping. Deze bak loopt door ter hoogte van de afslag Gaasperplas. Daarmee wordt een groot deel van de stedelijke beleving aan het oog van de weggebruiker onttrokken en is het bijna suburbane karakter niet meer te beleven. Vanuit de omgeving gezien bestaat de weg vrijwel niet meer. Barrières vervallen. De stad kan worden aangeheeld over de weg heen.

In de variant met de niet-verdiepte ligging blijft de barrièrewerking onveranderd en kan het groen niet worden aangeheeld.

Amsterdam Zuidoost met de Bijlmermeer is in een grootschalig opgezet patroon in de tweede helft van de vorige eeuw bebouwd. Het groenstedelijke karakter omvatte ook de weg. De Bijlmer wordt getransformeerd en verdicht met behoud van de grotere parkstructuren. In deze opzet past een verdichting van het raamwerk, geënt op het verkavelingspatroon van de Bijlmermeer waartoe ook de A9 behoort. Een verdichting tot op en over de weg in het geval van de Kamelenvariant. Grootschalige stadsparken als Bijlmerpark en Gaasperplasgebied worden als groene dooradering van de stad belangrijker. Deze kunnen over de weg worden aangeheeld. Op de plekken waar parken nadrukkelijk aanwezig zijn kan groen zo over het tracé heen worden getrokken.

Er ontstaan meer bebouwingsmogelijkheden tot op het tracé (op de tunnel zelf mag in verband met eisen gesteld aan de veiligheid niet worden gebouwd)

Beleving stad: De beleving wordt anders, vanuit de tunnelbak wordt de stad voornamelijk bij de entree, de afrit en de spoorovergang beleefd. Vanuit de stad gezien wordt boven op de weg de samenhang van de stad beter beleefd omdat de barrièrewerking geheel wegvalt. Voor te stellen is dat in de tunnel in kunstvorm een verbeelding van de stad terugkomt en dat de ontluchting van de tunnel in de openbare ruimte een verwijzing naar de weg bevat. De entrees van de tunnels kunnen

---

met stedelijke accenten worden gemarkeerd. Daarbij valt te denken aan functionele openbare gebouwen of een tunnelgebouw waar de wand van tunnel en gebouw samenvallen. Indien de weg niet wordt verdiept is aanhelen van het groen niet relevant en zal de stad door het verdwijnen van groen langs het tracé alleen maar nadrukkelijker aan de weg staan. Daarvoor is speciale snelwegarchitectuur nodig, die met de randvoorwaarden voor lucht en geluid, bebouwing langs de weg mogelijk maakt.

Continuïteit: Ondanks de wisselende stedelijke beelden of juist het ontbreken daarvan moet het wegprofiel zo constant mogelijk en ruim zijn. Dat geeft rust bij alle wisselingen in hoogtevoering en omgevingssituatie. De belijning moet eenduidig zijn met smalle berm. Stevige groenelementen staan haaks op de weg en passen in de structuur. De weg wordt niet met groen benadrukt, alleen met stedelijke elementen.



Bovengronds moet het wegbeeld rustig zijn, wegaanduidingen kunnen boven de weg in portalen, maar omdat het wegbeeld veelvuldig wisselt is een zijportaal, mobiel portaal of een bewegwijzering in de berm beter. De geluidwerende middelen moeten neutraal van karakter zijn, licht gebogen en transparant vanaf de passage over de Gaasp richting knooppunt Diemen. Bij de hoge ligging van de weg in het Diemberbos moeten scherm en wegkant geïntegreerd zijn. Dit geldt ook voor de rand van het viaduct over de Gaasp en bij andere onderdoorgangen voor bijvoorbeeld meerdere fietsverbindingen door het Diemberbos richting Amsterdam-Rijnkanaal.

Verlichting in de tunnels is geïntegreerd in dak of overkapping. Buiten de tunnelmonden is een zijplaatsing en aanlichting van het wegprofiel met een minimum aan verstrooiing de beste wijze om de continuïteit van de weg te garanderen

Oriëntatie: De oriëntatiemogelijkheden zijn door de tunnels afgenomen. Met kunst en stedelijke herkenbare accenten kan dit worden gecompenseerd. Waar de weg de Gaasp passeert is ruim zicht belangrijk, daarom is wegbegeleidende beplanting hier niet op zijn plaats. De beplanting langs de Gaasp wordt hier breed onderbroken, deze moet worden aangeheeld tot kort aan het wegprofiel. De oriëntatie in het Diemberbos is minder, maar door de langzame stijging van de weg naar de overgang met het Amsterdam-Rijnkanaal ontstaat een wijds panorama over de (toekomstig bebouwde) Bloemendalerpolder, de vestingsteden en achterliggende grote meren. De bruggen vormen een goed oriëntatiepunt.

Barrières: De barrièrewerking voor de omgeving valt door de tunnelling in de Kamelenvariant grotendeels weg. Een klein stuk weg, parallel aan de Gaasp, zal door zijn hoogteligging als barrière werken. De overgang van de Gaasp kan worden opgerekt, waardoor de lintbebouwing aan de dijk meer ruimte krijgt en een verbetering van het profiel mogelijk is. Belangrijk is dat aan de overzijde de toegang van het Diemberbos zo strak en gesloten mogelijk wordt, om de overgang te accentueren en de Gaasp meer tot zijn recht te laten komen. De afslagen van de Gaasperdammerweg blijven op het maaiveld barrières.



---

Dat betekent dat er overgangssituaties tussen ongelijksoortig verkeer zullen voorkomen waarvoor veilige oversteekplaatsen of rotondeconstructies moeten worden aangelegd. Bij de keuze voor de tunnel op maaiveld moeten recreatieve verbindingen tussen Bijlmerpark en Gaasperplas worden toegevoegd.

Onderdoorgangen: In het Diemberbos zijn door de bypass extra doorsnijdingen en barrièrewerking te verwachten. Deze kunnen alleen worden opgeheven door in het gebied brede onderdoorgangen met ranke viaductachtige constructies te maken voor fietsonderdoorgangen, wateronderdoorgangen en een autoverbinding om het ingesloten gebied bereikbaar te maken. Een nieuwe fietsverbinding naar het fietspad aan het Amsterdam-Rijnkanaal is wenselijk om het gebied vanuit alle richtingen aangesloten te houden. Ook de recreatieve verbinding tussen Gaasperplas over de Gaasp en onder de bypass door kan het recreatieve netwerk weer sluiten en de gebruiksmogelijkheden van het gebied verbeteren. Een fietsbrug over de A9 in het Diemberbos of een extra brede onderdoorgang zijn aanvullende maatregelen.

Tunnelmonden: Voor de tunnelmonden geldt dat deze stevig en robuust van uitstraling moet zijn, aandachtspunt is de schaduwwerking. Deze kan door een schaduw scherm of luifel worden opgelost. De verlichting wordt in de aansluiting tussen dak en wanden gevat, zodat deze op een zijdelings geplaatste verlichting aansluit.

#### A10 Oost

De A10 Oost wordt voorzien van een extra rijstrook per rijrichting. Buiten het huidige ruimtebeslag van de weg en taluds vindt er geen extra ruimtebeslag plaats. Dit houdt in dat er bij de spoorpassage geen vluchtstrook kan worden gerealiseerd en het groen op de taluds zal moeten verdwijnen. In plaats van een talud wordt er een wandconstructie langs de weg gebruikt om het hoogteverschil op te vangen. De barrièrewerking van deze weg neemt daarmee toe. Dit geldt ook voor de andere varianten.

In de toekomst wordt de stad verder verdicht; het downgraden van de Gooiseweg en Amstelweg opent daarnaast mogelijkheden voor verdere verstedelijking. De versterking van de groene voorzieningen mag niet stilstaan. Het groene binnenwerk herbergt tal van voorzieningen die de Watergraafsmeer een groen karakter geven. Enkele van de rechthoekige kavels van de Watergraafsmeer worden ingevuld met stedelijke voorzieningen, waaronder het Sciencepark.

De randen van de Watergraafsmeer worden gekenmerkt door veel aan het water gelegen bedrijvigheid: het waterleidingbedrijf, de ijshal en de gevangenis.

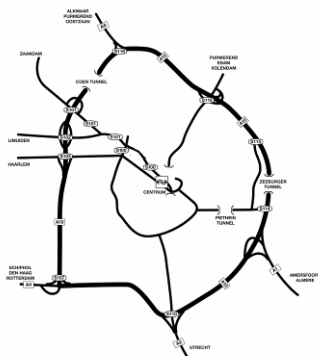
De verwachting is dat deze randen op de lange termijn worden getransformeerd tot een gemixt woongebied met hoge dichtheden en met behoud van het groene interieur van de Watergraafsmeer.

Beleving stad: De stad zal zich in de nieuwe situatie meer aan de weg manifesteren omdat de groene buffer wegvalt. Dit opent perspectieven om de weg te gebruiken als stedelijk uithangbord. Te verwachten is een



verdere verstedelijking langs de randen van de Watergraafsmeer met accenten aan de weg. De groene buffer rond Diemen blijft hierbij onaangetast, mede door het hoogteverschil met de laaggelegen woonwijk. De A10 Oost kruist een aantal verschillende deelgebieden, waarbij de eerste rond Duivendrecht veel diverse bedrijvigheid in schaal en karakter heeft.

De weg ligt op de grens van een aantal poldereenheden, waardoor de weg met de randen van diverse gebieden worden geconfronteerd. Hieronder valt een aantal woongebieden met laagbouw zonder noemenswaardige stedelijke accenten. Voor te stellen is dat daar direct aan de weg accenten worden toegevoegd, evenals bij het bedrijventerrein. Aan de rand van Diemen liggen een aantal flats op afstand van de weg, maar deze dragen niet bij aan een stedelijk karakter. Door de hoge ligging van de weg is de beleving van de lager gelegen stad anders. Grote gebouwde objecten op afstand van de weg geven niet per definitie een stedelijker karakter, terwijl bebouwing direct aan de weg dat wel kan, ook al is de schaal wellicht kleiner. Betondorp heeft een compacte bouw, maar leent zich niet voor stedelijke accenten. Betondorp kan zijn groene rand grotendeels behouden.



Continuïteit en Discontinuïteit: De A10 Oost is een ring die verschillende gebieden van de stad met elkaar verbindt en doorsnijdt. De diversiteit van stedelijke karakteristieken aan de weg is groot. Om de ring van de stad Amsterdam herkenbaar te houden is eenduidigheid in indeling, belijning en verlichting gewenst. De weg moet zijn voorzien van een geleiderail naast een vluchtstrook en een smalle berm. Daarbij hoort middenverlichting met conische masten en lijnverlichting. Wegsignalering en bewegwijzering wordt door middel van portalen overgebracht. Langs de ring zijn verschillende typen geluidsscherm te vinden. Op vele plaatsen is er geen scherm voor geluidswering geplaatst. Voor wat betreft de beleving van stedelijkheid rond de weg is het inpakken van de weg door bebouwing en/of schermen wenselijk. Tevens is om te kunnen bouwen aan de weg het nodig om (woon)gebieden af te schermen tegen geluid. Om de eenduidigheid van de weg zoveel mogelijk te bewaren kan een grote (doorzichtige) luifelconstructie zoals die is opgenomen in het keuzepakket van het MMA wenselijk zijn. Ook om de stedelijkheid die niet overal nadrukkelijk aanwezig is te accentueren. De stad pakt de weg in letterlijk zin in!

Afslagen en viaducten over de weg veroorzaken discontinuïteit in het wegbeeld. Op dit traject zijn er een viertal, waarvan de spoorpassages en de verlengde Radioweg (fietspad) het meest afwijkend en kenmerkend van karakter zijn. Het spoorwegviaduct is zwaar gedimensioneerd. Wegsignalering en bewegwijzering worden door middel van portalen overgebracht. Langs de ring zijn verschillende typen geluidsschermen te vinden. Om woongebieden af te schermen voor geluid en de eenduidigheid te bewaren kan een grote luifelconstructie met maximaal doorzicht gewenst zijn als een

---

voorinvestering in de toekomst met intensiever wegverkeer en verdichting van de stad.

Oriëntatie – raakvlakpunten: De luifel moet de capaciteit hebben gebouwen in zich op te nemen die zich aan de weg willen manifesteren. Zoals de Living Wall met autoshowroom aan de A2 en de bioscoop van Ede aan de A12 als geluidswal fungeren. Belangrijk hierbij is wel dat zichtlijnen op stedelijke oriëntatiepunten die verder van de snelweg liggen zoveel mogelijk blijven gehandhaafd.



Accenten door markante gebouwen aan de weg zorgen voor meer oriëntatie vanuit de omgeving zelf, maar ook voor meer oriëntatie vanaf de weg. Als referentiebeeld kan gekeken worden naar bijvoorbeeld de glazen kantoren van het groothandelscentrum aan de A10 Zuid. De bebouwing hoort echter wel in het kader van de wijk te passen. Aandachtspunt is wel dat oriëntatiepunten die reeds aanwezig zijn, bijvoorbeeld de zichtbaarheid van de Amsteltoeren, Mondriaantoren en Breitnertoren bij het Amstelstation of de watertoren van het waterleidingsterrein niet worden verstopt achter een stedelijke wand en zo voor het oog verloren gaan. Dit vergt een gedegen zichtlijnenonderzoek.

Barrières: Geluidsschermen en bosschages vormen een visuele barrière voor de weggebruiker. Bosschages zijn vanuit dat perspectief daarom niet gewenst. Uitgangspunt moet zijn dat schermen en/of een luifel doorzichtig moeten zijn voor oriëntatie vanaf de weg.

Er is op het maaiveld met name sprake van een visuele barrièrewerking door het grondlichaam van de weg. Niet omdat er in dit gebied te weinig passages zouden zijn, maar vooral door de kwaliteit ervan. Barrièrewerking wordt namelijk vooral ook opgeroepen door de onzichtbaarheid van wat er achter geluidsschermen en bosschages schuilgaat. Die barrièrewerking speelt een grote rol op het maaiveld. Bij de inpassing gaat het daarom ook vooral om de kwalitatieve verbetering van de bestaande passages. Uitgangspunt hierbij moet zijn dat schermen en of een luifel doorzichtig zijn. Daarnaast moeten onderdoorgangen vlak zijn en niet verdiept t.o.v. het maaiveld.



Onderdoorgangen: De toename van de voornoemde barrièrewerking kan deels worden ondervangen door de onderdoorgangen als ze langer worden tegelijkertijd ook breder te maken. Waar de polderpeilen niet verschillen is doortrekken van het water onder de weg door een optie om de onderdoorgangen aantrekkelijker te maken. In enkele gevallen kan dit tevens een natuurdoel dienen. Verder moeten onderdoorgangen vlak zijn en niet verdiept liggen ten opzichte van het maaiveld, om de verbinding tussen de stadsdelen visueel te optimaliseren. Tunnels mogen geen knikken bevatten en de wanden moeten recht staan of naar onder toe uitwijken.

Viaducten: De huidige viaducten op dit traject zijn zeer divers van aard en niet onder een noemer te brengen. Ze kunnen grotendeels worden gehandhaafd. Belangrijk is dat de benodigde overwerpbeveiliging

eenvormig is zodat de viaducten op deze wijze bij elkaar gaan horen ten behoeve van een rustiger wegbeeld en eenduidige vormgeving van de A10 Oost.

Samenvatting uitgangspunten stedelijke snelwegen:

| Typologie snelweg | Deelgebied                               | De weg                                    | De omgeving                                              |
|-------------------|------------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| Binnenstedelijk   | A9<br>Gaasperdammerweg<br>(stadssnelweg) | Ruim van opzet                            |                                                          |
|                   |                                          | Constant wegprofiel                       | Structuren groen en routes aanhelen over of onder de weg |
|                   |                                          | Geen viaducten                            | Kwaliteitsslag openbare ruimte                           |
|                   |                                          | Geen wegbegeleidend groen                 | Oriëntatiepunten in de stad                              |
|                   |                                          | Twee tunneldelen onder maaiveld           | Stedelijk weefsel aanhelen                               |
|                   |                                          | Kruisingen over de tunnels                | Stedelijke accenten aan tunnelmonden                     |
|                   |                                          | Zijaanlichting                            |                                                          |
|                   |                                          | Profiel hoog op stenige dijk              | Barrières niet te slechten wel te verbeteren             |
|                   | A10 Oost<br>(Stadsring)                  | Ritme bepaald door stad                   | Water en brede bermen doortrekken                        |
|                   |                                          | Doorzetten/ontwikkelen 1 ringprofiel      | Boomstructuren haaks op de weg herstellen                |
|                   |                                          | Bewegwijzering door wegportalen           | Stedelijke accenten aan, op of over de weg               |
|                   |                                          | Doorzichtige luifel of lichte overkapping | Kwaliteitsverbetering van viaducten door bebouwing       |
|                   |                                          | Stenige berm                              | Balans gebouwde structuren en groen interieur.           |
|                   |                                          | Verlichting in middenberm                 | Oriëntatiepunten zichtbaar houden                        |

---

## 4 Naar het Ontwerp Tracé besluit

### Samenvatting en aanbevelingen

Voor een goede inpassing van de weg in zijn omgeving is het belangrijk uit te gaan van de typologie van autonome en stedelijke snelwegen. Dit werkt door in de bouwstenen die voor deze wegen gelden en uiteindelijk ook in de architectonische vormgeving van de weg. Daarnaast is voor een inpassing van de weg aandacht voor de karakteristieken van de omgeving van belang. Doel is deze te handhaven wanneer ze waardevol zijn en waar mogelijk te versterken. De weg kan verdere versnippering of schaalverkleining van het omliggende landschap veroorzaken. Dat moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Het ontwerp kan zelfs bijdragen aan de ontsnippering door met goed ontworpen onderdoorgangen, viaducten of overkluizingen voor nieuwe of betere verbindingen in het (stedelijk) landschap te zorgen. Zowel voor mens als natuur. Voor een goede inpassing van de weg in zijn omgeving is het belangrijk delen van de omgeving simultaan met het ontwerp van de weg te ontwikkelen.

Wat betreft de snelwegarchitectuur in het studiegebied kunnen de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

#### Voor autonome snelwegen:

- Obstaclevrije bermen. Verlichting in de middenberm en waar mogelijk geen geleiderail. Voor zover schermen noodzakelijk zijn, zijn deze optimaal transparant;
- Bewegwijzering alleen wanneer strikt noodzakelijk. Een teveel aan wegmeubilair moet worden voorkomen, bijvoorbeeld met tracébrede slanke portalen;
- Cultuurhistorische vlakken en waardevolle landschappen mogen niet extra worden belast met afslagen en in- uitvoegstroken;
- Wegbegeleidende beplanting ontbreekt bij voorkeur, wegbermen worden (waar mogelijk) begrensd door een brede bermstrook;
- Viaducten zijn slank en de ondersteuning ligt terug, de berm loopt door onder het viaduct. Rand en leuning zijn één element;

#### Voor stedelijke snelwegen:

- Bermen zijn smaller dan bij autonome snelwegen en meestal stenig;
- Schermen en luifels zijn transparant, ze zijn modulair en te vervangen door bebouwing of ze integreren bebouwing;
- Bewegwijzering staat in portalen boven de weg;
- Verlichting is waar mogelijk in luifel geïntegreerd.

Wat betreft de ontsnippering van het landschap zijn de uitgangspunten voor het ontwerp relatief eenduidig:

- Oude tracés moeten worden verwijderd, dit geldt in principe alleen voor de verlegging van de A1;
- Ontoegankelijk geworden gebieden moeten toegankelijk gemaakt worden.

---

Ontsnippering betekent ook het verwijderen van obstakels als ondoorzichtige schermen en wegbegeleidende beplanting. Daarnaast zou met de inpassing van de wegen een bijdrage kunnen worden geleverd aan de herontwikkeling van waardevolle nationale landschappen als de Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

Het opheffen van de barrièrewerking door de weg vanuit het landschap en de stad kent een aantal algemene uitgangspunten.

Van belang is dat de omgeving niet stopt bij een te smalle onderdoorgang. Onderdoorgangen liggen bij voorkeur op het maaiveld, zijn breed, en indien wenselijk worden water en/of een brede berm mee onder de weg door genomen. Doortrekken van stedelijke functies langs de route onder de weg door is ook een optie. Ecologische verbindingen hebben extra ruimte en licht nodig. Het kunnen eventueel aparte onderdoorgangen zijn. Tussen de rijstroken wordt zo veel mogelijk licht ingelaten; indien nodig door een rooster. Buiten de stad wordt de onderdoorgang door taluds of palen begrensd. In de stad is de breedte op het maaiveld groter dan op plafondhoogte.

De aard en verschijningsvorm van de wegen in het gehele tracé zijn zo verschillend dat er geen sprake is van één consistent beeld. Stedelijke snelwegen zullen door de context altijd een ander karakter behouden dan de autonome snelwegen. Er is geen reden of noodzaak om de route Schiphol-Amsterdam-Almere als eenheid herkenbaar te maken. Als de herkenbaarheid van de omgeving wordt verbeterd en aandacht wordt besteed aan oriëntatiepunten, wordt de route bij de weggebruiker meer herkenbaar en meer gewaardeerd.



---

## Bijlage 1 literatuurverwijzing en geraadpleegde personen

### Geraadpleegde literatuur

ANWB, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, gemeente Almere, gemeente Amsterdam, provincie Flevoland, provincie Noord-Holland, 2005. Toekomstvisie IJmeer. Lelystad.

Gemeente Amsterdam, 2003. Structuurplan Amsterdam; Kiezen voor stedelijkheid. Amsterdam.

Gemeente Amsterdam, 2002. Structuurplan Amsterdam Open Stad 1996 met aanvullend toetsingskader Hoofdgroenstructuur. Amsterdam

Koomen. A. J. M., Staringcentrum, Alterra, 1999. Inventarisatie aardkundige waarden in Nederland; operatie Landijs. Wageningen

Ministeries van VenW, LNV & VROM, 2004. Meerjarenprogramma Ontsnippering. Den Haag

Ministeries van VROM, LNV, VenW, EZ & OCW, 2006. Nota Ruimte; Uitvoeringsagenda Ruimte 2006. Den Haag.

Ministeries van VenW, LNV, VROM & EZ, 2006. Nota Ruimte; Ruimte voor Ontwikkeling. Den Haag

Projectgroep de Uitweg, 2003. 'Uitweg'; Voor bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Haarlem

Provincie Flevoland, Gedeputeerde Staten van Flevoland, 2002. Gebiedsplan voor natuur en landschap. Lelystad

Provincie Flevoland, 2006. Omgevingsplan Flevoland. Lelystad.

Provincie Noord-Holland, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, 2002. Gebiedsplan Noordzeekanaal Zuid; begrenzingen Programma en Beheer. Haarlem

Provincie Noord-Holland, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, 2003. Gebiedsplan Gooi en Vechtstreek; Begrenzingen Programma Beheer. Haarlem

Provincie Noord-Holland, 2003. Streekplan Noord-Holland Zuid. Haarlem.

Provincie Noord-Holland, 2005. Cultuurhistorische waardenkaart. Haarlem (zoals uitgewerkt in KICH)

---

Provincie Noord-Holland, 2005. Gebiedsprogramma Stelling van Amsterdam. Haarlem.

Provincie Utrecht, BRU, gemeente Utrecht, Amersfoort, gewest Eemland en gemeente Veenendaal, 2005. Ontwikkelingsvisie NV Utrecht 2015 – 2030. Utrecht.

Provincie Noord-Holland, e.a., 2006. Uitvoeringsprogramma De Groene Uitweg. Alkmaar

Provincie Noord-Holland, 2006. Beleidskader Landschap en Cultuurhistorie. Haarlem

Provincie Noord-Holland, 2006. Beleidskader landschap en cultuurhistorie. Haarlem

Provincie Utrecht, 2004. Streekplan 2005-2015 Utrecht. Utrecht

Rijksdienst voor de Monumentenzorg (RDMZ), Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB), Directie Kennis van het ministerie van LNV en Alterra, 2006. KICH (Kennis Infrastructuur Cultuurhistorie)

Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland, 2001. Trajectnota CRAAG Deelnota Natuur en Landschap. Haarlem

Rijkswaterstaat, 2005. Effectvoorspellingsmethoden droog, een hulpmiddel bij de keuzes voor effecten en methoden in tracé/m.e.r.-studies.

Rijkswaterstaat, Steunpunt Routeontwerp, 2006. Routevisie A12. Den Haag

Stuurgroep Bloemendalerpolder, 2007. Ruimtelijke visie Bloemendalerpolder, conceptuitgave 05. Weesp

Stuurgroep Groene Hart, 2006. Uitvoeringsplan Groene Hart. Utrecht.

Witteveen + Bos, 2005. Inventarisatie Natuur en Milieu hoofdwegverbinding Schiphol –Almere. Deventer

Vista, 2006. Routevisie A6-A9. Amsterdam

West-8 i.s.m. OMA, 2007. Visie A6 –Almere. Rotterdam

---

#### Geconsulteerde personen

- [I] Dhr. Fred. Kaaij projectadviseur, gemeente Weesp
- [II] Dhr. Jasper Boesveldt, beleid RO, stadsdeel Watergraafsmeer, gemeente Amsterdam
- [III] Dhr. Remco Daalder en Dhr. Pim Vermeulen, DRO, gemeente Amsterdam
- [IV] Dhr. Hans Straver, stadsdeel Zuid-Oost, gemeente Amsterdam
- [V] Dhr. Arjan van Rijn, ontwerper buitenruimte, stadsontwikkeling, gemeente Amstelveen
- [VI] Dhr. Wiebe Oosterhof, senior landschapsarchitect, gemeente Almere
- [VII] Dhr. Alex Brokke, senior archeoloog bij ARCADIS.
- [VIII] Dhr. Kees de Vries, senior adviseur water bij ARCADIS
- [IV] Mevr. Trineke Bakker, ecooloog bij ARCADIS.
- [X] Dhr. Berno Strootman, landschapsarchitect, adviseur Bloemendalerpolder, Amsterdam
- {XI} Dhr. Hans van Loon, adviseur Stedenbouw ARCADIS
- [XII] Dhr. Gert Jan Jobse Landschapsarchitect ARCADIS

---

## Bijlage 2 lijst van gebruikte begrippen en afkortingen

|                       |                                                                                                                                                         |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aantasting            | een schadelijke uitwerking hebben op                                                                                                                    |
| Alternatief           | samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt                                                                             |
| Autonoom              | zelfstandig, onafhankelijk, op zichzelf staand                                                                                                          |
| Autonome ontwikkeling | op zichzelf staande ontwikkeling die plaatsvindt zonder dat de voorgenomen activiteit wordt uitgevoerd                                                  |
| Barrièrewerking       | belemmerende invloed van weginfrastructuur op visuele of fysieke relaties in het (stedelijk) landschap                                                  |
| Bebouwingslint        | vrijwel aaneengesloten bebouwing langs hoofd- of waterwegen                                                                                             |
| Blokverkaveling       | manier waarop een stuk land in rechthoekige kavels is opgedeeld                                                                                         |
| Bovenregionale Ring   | weg rondom meerdere steden en dorpen                                                                                                                    |
| Bufferzone            | gebied dat op een of andere manier dient als buffer                                                                                                     |
| Fysiek ingesloten     | aan twee of meer zijden omgeven door fysieke barrière                                                                                                   |
| GIS                   | Geografisch Informatie Systeem                                                                                                                          |
| Infrastructuur        | het netwerk van wegen, spoorlijnen, vaarwegen, leidingen enz. waarlangs personen, goederen en informatie verplaatst worden                              |
| Inundatie             | het onder water zetten van lage gronden als verdedigingsmiddel                                                                                          |
| Kern                  | dorp of stad                                                                                                                                            |
| Kernkwaliteit         | de belangrijkste kwalitatieve kernmerken van een gebied                                                                                                 |
| KICH-bestand          | Kennis Infrastructuur Cultuur Historie (portal voor ontsluiting van cultuurhistorische informatie)                                                      |
| Linie                 | samenhangende reeks van verdedigingswerken                                                                                                              |
| LNV                   | Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit                                                                                                     |
| MMA                   | Meest Milieuvriendelijke Alternatief. Alternatief met de minst schadelijke effecten op de omgeving, al of niet na het nemen van mitigerende maatregelen |
| MER                   | milieueffectrapport                                                                                                                                     |
| MIP-object            | objecten in het kader van het Monumenten Inventarisatie Project van provincies/gemeenten                                                                |
| Mobiliteit            | het verplaatsingspatroon van mensen, goederen en informatie                                                                                             |
| Ontveende polder      | oorspronkelijk verveend gebied waar veen                                                                                                                |

---

|                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                          | afgegraven is                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Opstreckende verkaveling | langwerpige, smaller dan lange verkaveling                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Plan c.q. zoekgebied     | het gebied waarbinnen de oplossingen worden gezocht voor de problematiek rond het tracé Schiphol-Amsterdam-Almere                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Raakvlakpunten           | plaatsen waar ontwerp van de weg en omgeving dicht bij elkaar komen. Dit zijn vooral bruggen, viaducten, verzorgingsplaatsen en plaatsen die als uitvalsbasis in het landschap dienen                                                                                                                                                                                            |
| Radiaal                  | straalsgewijs                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Restruimte               | datgene wat overblijft tussen een geheel van als dusdanig herkenbare ruimten                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Ring                     | auto-, tram-, bus- of treinverbinding met een ringvormige route                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Ritme                    | terugkerende maat of herhaling met gelijke kenmerken                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Ruimtebeslag             | de fysieke ruimte die nodig is voor de aanleg en inpassing van een alternatief of variant                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Satelliet(wijk)          | wijken van Almere gescheiden door groene zones                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Schaalkenmerk            | karakteristieke eigenschap van verhoudingen tussen de delen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Scheg                    | wigvormige ruimte                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Stedelijk                | van een stad of van de steden                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Studiegebied             | het gebied waar effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen optreden. Het betreft het plangebied en de omgeving daarvan. De omvang van het studiegebied kan niet bij voorbaat worden aangegeven. Uit onderzoek in het kader van de Trajectnota/MER zal blijken hoe ver de milieugevolgen van een nieuw tracé zich uitstrekken. Dit kan per Milieuaspect verschillen |
| Tracé                    | verloop van een weg, spoorweg of waterweg in het terrein                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Tracébesluit             | besluit over de maatregelen voor een tracé op grond van de Trajectnota, adviezen en inspraakrondes                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Stuwwal                  | door landijs tot een wal opgestuwde ondergrond                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Suburbaan                | weinig of deels stedelijk                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Transformatie            | gedaanteverwisseling of omzetting                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Urbaan                   | stedelijk                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Veenweidegebied          | gebied waar de bodem geheel of gedeeltelijk uit veen bestaat                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

---

---

Versnipperen

in kleine stukjes uiteenvallen