



TN/MER omlegging A9 te Badhoevedorp

Bijlage landschap, cultuurhistorie en archeologie

5 maart 2009



TN/MER omlegging A9 te Badhoevedorp

Bijlage landschap, cultuurhistorie en archeologie

5 maart 2009

Colofon

Uitgegeven door: Witteveen+Bos
Referentienummer: RW1664-12/dijw/276

Informatie:

Telefoon: 036 548 29 00
Fax: 036 533 38 83

Uitgevoerd door: Bureau Waardenburg en Brons en Partners
landschapsarchitecten

Opmaak: de heer G.J.F. Smit en mevrouw ing. M. Visser

Datum: 5 maart 2009

Status: definitief

Versienummer: 03

Inhoudsopgave

1	Inleiding	6
1.1	Een TN/MER voor de omlegging A9 Badhoevedorp	6
1.2	Opbouw van de TN/MER	6
1.3	Wat kunt u vinden in dit deelrapport?	6
2	Wat wordt er in de TN/MER onderzocht?	8
2.1	Wat houdt het plan in?	8
2.1.1	De autonome ontwikkeling	8
2.1.2	De alternatieven en varianten	8
2.2	Scenario's voor mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedsontsluiting	14
2.2.1	Waarom scenario's?	14
2.2.2	Hoe zien de scenario's eruit?	15
2.2.3	Scenario's voor de gebiedsontsluiting	17
2.3	Plan- en studiegebied	19
2.3.1	Plangebied	19
2.3.2	Studiegebied	20
3	Beleidskader	21
3.1	Toetsbaar en richtinggevend beleid	21
3.1.1	Europese landschapsconventie (Verdrag van Florence)	21
3.1.2	Nationaal beleid: Nota Ruimte	21
3.1.3	Structuurvisie voor de snelwegomgeving 'Zicht op mooi Nederland'	22
3.1.4	Een cultuur van ontwerpen, Visie Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp (VARO)	23
3.1.5	Overeenkomst omlegging A9 (2005)	23
3.1.6	Provinciaal beleid: Streekplan Noord-Holland Zuid	23
3.1.7	Provinciaal beleid: Beleidskader landschap en cultuurhistorie provincie Noord-Holland	24
3.1.8	Lokaal beleid: Convenant Mainport Schiphol en Groen	25
3.2	Overige relevant ruimtelijk beleid	25
3.2.1	Nationaal beleid: Monumentenwetgeving	25
3.2.2	Nationaal beleid: Cultuurhistorisch beleid	25
3.2.3	Nationaal beleid: Randstad Urgent	26
3.2.4	De Groene AS	26
3.2.5	Raamplan Haarlemmermeer Groen	26
3.2.6	Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek	29
3.2.7	Lokaal beleid: Nota groen en recreatie in Haarlemmermeer	29
3.2.8	Lokaal beleid: Masterplan Badhoevedorp (2008)	31
3.2.9	Schiphol: Ruimtelijk Ontwikkelingsplan 2015	32
4	Beoordelingskader en methodiek	34
4.1	Onderzoeksaspect landschap	34
4.1.1	Ruimtelijke opbouw en verschijningsvorm	34
4.2	Onderzoeksaspect cultuurhistorie	34

4.3	Onderzoeksaspect archeologie	34
4.4	Overzicht beoordelingskader	35
5	Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	37
5.1	Ontstaan van het landschap	37
5.2	Het landschap in de huidige situatie	37
5.3	Objecten met cultuurhistorische waarden	40
5.4	Objecten met archeologische waarden	41
5.5	Autonome ontwikkelingen	41
5.5.1	Groene Carré Noord	42
5.5.2	Cultuurhistorie	42
5.5.3	Archeologie	42
6	Effecten van de alternatieven en varianten	43
6.1	Onderzoeksaspect landschap	43
6.1.1	Ruimtelijke opbouw en verschijningsvorm van het landschap	43
6.2	Onderzoeksaspect cultuurhistorie	48
6.2.1	Verlies en aantasting van cultuurhistorische monumenten	48
6.3	Onderzoeksaspect archeologie	49
6.4	Effecten tijdens aanlegfase	50
6.5	Doorkijk naar 2030	51
7	Effecten bij andere scenario's	52
7.1	Scenario 1 'Airport Corridor Schittert'	52
7.2	Scenario 2 'Armoe Troef'	52
8	Optimaliserende, mitigerende en compenserende maatregelen	53
8.1	Optimaliserende maatregelen	53
8.1.1	Obstakelvrije wegbermen voor behoud openheid	53
8.1.2	Bepanting van bermen	53
8.1.3	Vorm van het Groene Carré Noord	53
8.1.4	Cultuurhistorie	54
8.2	Mitigerende maatregelen	54
8.2.1	Landschappelijke structuurlijnen behouden	54
8.2.2	T106-alternatief	54
8.3	Compenserende maatregelen	55
8.3.1	Doorsnijding Groene Carré	55
9	Leemten in kennis en aanzet tot een evaluatieprogramma	57
9.1	Leemten in kennis	57
9.2	Aanzet tot een programma voor evaluatie en monitoring	57
	Verklarende woordenlijst	59
	Literatuurlijst	61

1 Inleiding

1.1 Een TN/MER voor de omlegging A9 Badhoevedorp

Doel van het project

De A9 door Badhoevedorp wordt verlegd en gaat straks om het zuiden van de woonkern heen. Deze omlegging heeft als doel een betere leefbaarheid in de zone rond de A9 in Badhoevedorp te verkrijgen. Daarnaast is het de bedoeling om de regio Amsterdam en Schiphol beter bereikbaar te maken en om Badhoevedorp mogelijkheden te bieden om zich ruimtelijk beter te ontwikkelen. Een uitgebreidere beschrijving is terug te vinden in het hoofdrapport.

Doel van dit onderzoek

Voor de trajectstudie wordt de procedure gevolgd zoals vastgelegd in de Tracéwet. Er wordt dan een Trajectnota/Milieueffectrapport (TN/MER) opgesteld. De TN/MER bevat die informatie die nodig is om de effecten van aanleg van de weg op de omgeving te bepalen. Daarbij worden de effecten van verschillende alternatieven onderzocht, beoordeeld en vergeleken. Op basis van de informatie in de TN/MER, inspraakreacties en adviezen kan de Minister van Verkeer en Waterstaat vervolgens bepalen of het project doorgaat en welk alternatief dan wordt uitgewerkt.

1.2 Opbouw van de TN/MER

De TN/MER bestaat uit een aantal onderdelen. De publieksvriendelijke samenvatting is zelfstandig leesbaar en bevat de belangrijkste punten uit de TN/MER. Daarnaast is er de TN/MER zelf. Dit rapport bevat alle informatie die nodig is voor de besluitvorming. Bij het rapport hoort een aantal deelrapporten, waarin de achtergrondinformatie is opgenomen. Deze deelrapporten maken onderdeel uit van het besluit. De deelrapporten liggen dus ter inzage en staan open voor inspraak.

Dit deelrapport vormt de bijlage waarin u meer achtergrondinformatie kunt terugvinden over het thema landschap, cultuurhistorie en archeologie.

1.3 Wat kunt u vinden in dit deelrapport?

Dit deelrapport gaat kort in op de alternatieven en het plan- en studiegebied voor de TN/MER omlegging A9 Badhoevedorp (hoofdstuk 2). Hoe ziet het plan eruit, wat zijn de alternatieven, wat is het belang van ruimtelijke ontwikkelingen en welk gebied wordt meegenomen in het onderzoek. Vervolgens wordt het beleidskader geschetst dat relevant is voor dit thema en voor dit plan (hoofdstuk 3). Het plan en

het beleidskader vormen de input voor het beoordelingskader. Deze vormen de basis voor het beoordelen van de effecten. Dit staat beschreven in hoofdstuk 4. Om de effecten van het plan te kunnen beoordelen, is het belangrijk om te weten hoe de huidige situatie eruit ziet en wat de te verwachten ontwikkelingen zijn: de autonome ontwikkeling (hoofdstuk 5). Vervolgens komen de effecten van de alternatieven en varianten aan bod in hoofdstuk 6. Daarnaast zijn de effecten globaal bekeken bij twee alternatieve scenario's voor ruimtelijke ontwikkelingen en onderliggend wegennetstructuur in het gebied (hoofdstuk 7). Mogelijke nadelige effecten kunnen worden gemitigeerd of gecompenseerd. Maatregelen hiervoor zijn beschreven in hoofdstuk 8. Als laatste wordt aangegeven of er voor dit thema nog leemten in kennis zijn en wat de betekenis daarvan is voor de studie en wordt er een aanzet gegeven voor een evaluatie- en monitoringsprogramma (hoofdstuk 9).

2 Wat wordt er in de TN/MER onderzocht?

.....

2.1 Wat houdt het plan in?

De A9 door Badhoevedorp wordt verlegd en gaat straks om het zuiden van de woonkern heen. De as van de A9 loopt op ongeveer 600 m van de rand van de bebouwing van Badhoevedorp. De bestaande ligging van de A9 door Badhoevedorp komt te vervallen; deze zone wordt vrij van verharding, verlichting, geluidsschermen en andere inrichtingen die met de weg te maken hebben opgeleverd.

2.1.1 De autonome ontwikkeling

In een TN/MER wordt standaard de zogenoemde autonome ontwikkeling beschreven (nulalternatief). Hierin worden de verwachte ontwikkelingen in het gebied meegewogen in het jaar 2020, alleen gebaseerd op al vastgestelde plannen (dus zonder de voorgestelde omlegging). De autonome ontwikkeling vormt een referentie waar de andere alternatieven aan getoetst kunnen worden, omdat duidelijk wordt wat de verschillen zijn in vergelijking met een situatie waar geen ingrijpende maatregelen plaatsvinden.

De autonome ontwikkeling houdt in dat in 2020 de noordelijke spitsstrook op de A9 tussen Velsen en Badhoevedorp gerealiseerd is. Hierbij wordt er ook van uitgegaan dat de ruimtelijke projecten, zoals de Groene AS en het Groene Carré Noord, zijn uitgevoerd en bovendien dat de Westrandweg en de tweede Coentunnel zijn aangelegd.

2.1.2 De alternatieven en varianten

De alternatieven

De volgende alternatieven worden onderzocht:

- T106-alternatief;
- bogenalternatief;
- bogen-binnenring-alternatief.

Afbeelding 2.1. T106-alternatief



Het T106-alternatief bestaat uit het omleggen van de A9 naar het zuidelijke gedeelte van Badhoevedorp, 600 m vanaf de rand van de bebouwing. De weg buigt iets ten oosten van het knooppunt Raasdorp af naar het zuiden en buigt ter hoogte van het knooppunt Badhoevedorp weer terug om aldaar de A4 te kruisen en het huidige tracé te vervolgen. In het T106-alternatief wordt een verbinding met Haarlem en Schiphol mogelijk gemaakt door de T106 vanaf aansluiting Badhoevedorp door te trekken richting Schiphol en in één richting aan te sluiten op de A4. In noordelijke richting sluit de T106 aan op de toekomstige inrichting van de S106 richting Parkstad. De T106 wordt binnen deze studie gezien als onderdeel van het hoofdwegennet (HWN).

Afbeelding 2.2. Bogenalternatief



Het bogenalternatief A9/A4 kent dezelfde ligging als het T106-alternatief. Alleen voor de verbinding Haarlem en Schiphol worden twee verbindingsbogen aangelegd tussen de A4 en de omgelegde A9. Dit in plaats van een doorgetrokken T106. De verbinding tussen Haarlem-Schiphol is hier een onderdeel van het knooppunt Badhoevedorp.

Afbeelding 2.3. Bogen-binnenring-alternatief



Het bogen-binnenring-alternatief A9/A4/A5 verschilt met het bogenalternatief omdat hier, in plaats van twee verbindingsbogen van de A9 en A4, een verbidingsboog A9-A4 voor de richting Haarlem-Schiphol wordt aangelegd en een verbidingsboog A4-A5 in knooppunt De Hoek voor richting Schiphol-Haarlem. Deze laatste verbinding is geen onderdeel van het knooppunt Badhoevedorp.

Toetsingsalternatief

Conform de richtlijnen van de commissie m.e.r. wordt er tevens een toetsingsalternatief onderzocht. Het toetsingsalternatief is een optimalisatie van het bestaande tracé. Deze gaat uit van de aanleg van zowel een noordelijke als zuidelijke spitsstrook en bovendien de reconstructie van het knooppunt Badhoevedorp. Het idee van het toetsingsalternatief is ook om na te gaan of de omlegging van de A9, met name verkeerskundig, minimaal net zo'n goede oplossing is als het oorspronkelijke plan van Rijkswaterstaat om de huidige A9 en het knooppunt Badhoevedorp aan te passen.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Tevens is er een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) ontwikkeld op basis van één van de alternatieven. Dit is een realistische oplossing voor de verkeersproblemen met de minste belasting voor de kwaliteit van de omgeving (onder andere landschap) en een maximale verbetering van de leefbaarheid. Het MMA is geen apart onderzocht alternatief, maar is het best scorende alternatief verder aangekleed met

milieumaatregelen. Het MMA staat beschreven in het hoofdrapport. In deze bijlage treft u voorstellen aan voor MMA-maatregelen voor het onderhavige thema.

Afbeelding 2.4. Toetsingsalternatief



De varianten

Binnen de alternatieven bestaan nog een aantal varianten voor de aansluitingen. Deze varianten zijn opgesteld naar aanleiding van het ontwerpatelier dat is gehouden met de bewoners uit Badhoevedorp. Ook de verschillende overheden waren hierbij aanwezig. De varianten die zijn opgesteld hebben betrekking op de aansluiting Badhoevedorp en er is een variant voor het knooppunt Badhoevedorp.

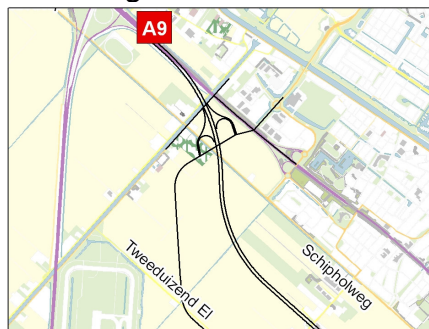
Voor alle alternatieven en varianten geldt dat de Schipholweg wordt verwijderd tussen de Hoofdvaart en de huidige aansluiting met de A9. De Schipholweg zal opnieuw worden aangesloten op het onderliggend wegennet.

Varianten voor de aansluiting Badhoevedorp:

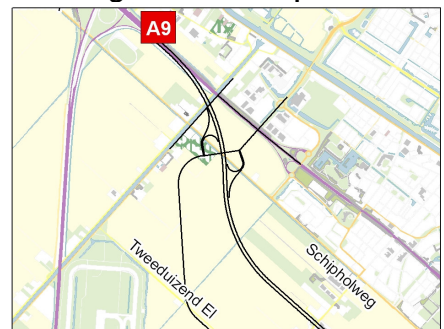
- half klaverblad westelijk:
 - deze variant heeft een half klaverblad ter plaatse van de aansluiting Badhoevedorp. Deze variant ligt qua ruimtebeslag verder van Badhoevedorp af. De variant kan goed worden toegepast in de bogenalternatieven. Bij het T106-alternatief is de variant ongunstiger omdat er meer linksafbewegingen inzitten;

- half klaverblad doorstroming:
 - deze variant heeft een half klaverblad ter plaatse van aansluiting Badhoevedorp en een 'geknikte' T106. De grote stromen (met name A9 vanuit/richting Haarlem ↔ Schiphol) hebben rechtsafslaanende bewegingen op de kruispunten binnen de aansluiting. Dit heeft minder conflictbewegingen tot gevolg;
- Haarlemmermeeraansluitingsvorm:
 - deze variant gaat uit van een logische en compacte (Haarlemmermeer)aansluiting. De verbinding Schipholweg Badhoevedorp ↔ Haarlem zit niet op de aansluiting. Deze variant is met name interessant voor het (binnen-)bogenalternatief, omdat de capaciteit van de aansluiting dan minder hoog hoeft te zijn;
- kwart klaverblad:
 - in deze variant wordt een kwart klaverblad gecombineerd met een halve Haarlemmermeeraansluiting. Het gaat om een relatief compacte aansluiting en er is een duidelijke afwaardering in de Schipholweg om sluisverkeer te ontmoedigen.

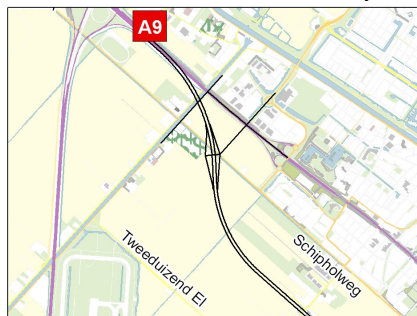
Afbeelding 2.5. Varianten voor de aansluiting Badhoevedorp



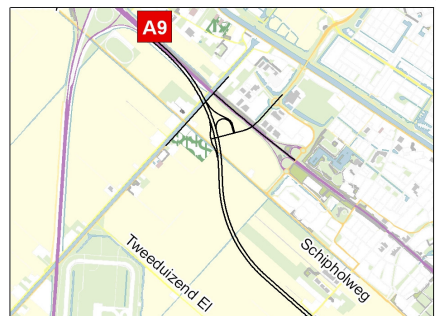
variant half klaverblad westelijk



variant half klaverblad doorstroming



Haarlemmermeeraansluitingsvorm



variant kwart klaverblad

Variant voor het knooppunt Badhoevedorp

Als variant op het 'bogenalternatief' is een klaverturbine meegenomen. De klaverturbine biedt voordelen voor het aspect capaciteit/doorstroming en heeft door zijn compacte vorm niet het nadeel dat deze variant ten koste gaat van belangrijke bedrijfshuisvesting en economische objecten.

Afbeelding 2.6. Knooppunt Badhoevedorp - basisvariant



Afbeelding 2.7. Knooppunt Badhoevedorp - klaverturbine



2.2 Scenario's voor mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedsontsluiting

2.2.1 Waarom scenario's?

Voor het omleggen van de A9 is een scenarioanalyse uitgevoerd, om de robuustheid van de omgelegde A9 te toetsen. Welke *mogelijke* toekomstbeelden voor ruimtelijke ontwikkeling kunnen geschetst worden en biedt de omgelegde A9 dan nog steeds een oplossing?

Voor de invulling van het bestaande tracé A9 is reeds een aanzet gemaakt in het Masterplan Badhoevedorp-Centrum. Het Masterplan toont de toekomstige ruimtelijke structuur van Badhoevedorp, waarbij de gemeente weer tot één samenhangend geheel zal worden gesmeed

[lit. 8]. Over de invulling van de driehoek Badhoevedorp, Schiphol en de A4 is echter nog veel onduidelijkheid. De manier waarop deze ruimte wordt ingevuld is echter wel van belang om te kunnen bepalen welke eisen er vanuit het verkeersaanbod aan de A9 worden gesteld. Daarnaast is de ruimtelijke invulling bepalend voor de daadwerkelijke milieuwinst in de nieuwe situatie. Naast het referentiescenario dat uitgaat van vastgestelde plannen zijn daarom, samen met de stakeholders, twee alternatieve scenario's ontwikkeld: 'Airport Corridor Schittert' en 'Armoe Troef' [lit. 12].

Naast scenario's voor de ruimtelijke ontwikkeling, zijn er in de ontwerpateliers met bewoners twee scenario's naar voren gekomen voor de toekomstige gebiedsontsluiting. De toekomstige gebiedsontsluiting is geen onderdeel van het voornemen in de TN/MER. Naar aanleiding van de TN/MER wordt dan ook geen besluit genomen over deze toekomstige gebiedsontsluiting. Verschillende scenario's voor gebiedsontsluiting kunnen echter wel invloed hebben op de effecten van de omgelegde A9. Daarom worden de effecten van deze alternatieve gebiedsontsluiting op de omgelegde A9 bekeken. Samen met de effectbeoordeling van de scenario's voor ruimtelijke ontwikkeling kan zo een oordeel worden gegeven over de robuustheid van de A9.

2.2.2 Hoe zien de scenario's eruit?

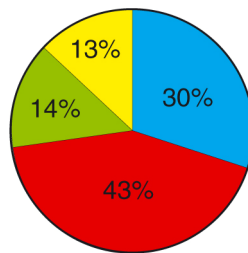
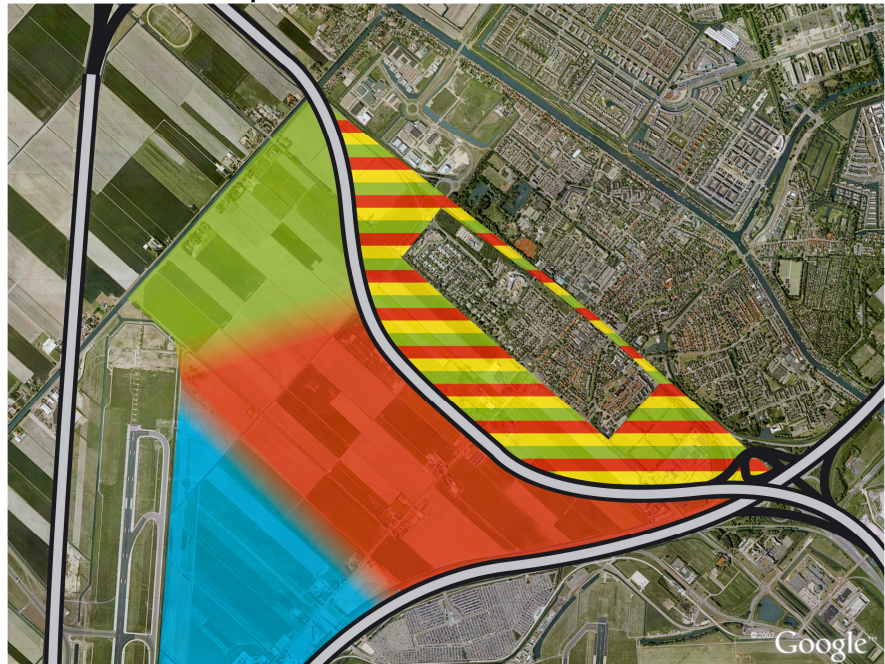
Het referentiescenario

Door het CPB worden lange termijn scenario's gemaakt voor de ontwikkeling in Nederland. Het European Coördination scenario (EC-scenario) uit de Economie en Fysieke Omgeving (EFO) studie uit 1997 door het CPB, wordt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gehanteerd bij het uitvoeren van regionale verkeersstudies met prognoses voor de ontwikkeling van het verkeer in 2020. Het EC-scenario gaat onder andere uit van een vrij hoge economische groei in West-Europa. Het EC-scenario is vertaald naar de regio, waarbij de vastgestelde plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen in de regio zijn meegenomen.

Scenario 'Airport Corridor Schittert'

Het ontwikkelde scenario 'Airport Corridor Schittert' wordt gekenmerkt door een sterke economie, gevolgd door een hoge vraag. Er zijn volop mogelijkheden door de toegenomen efficiëntie als gevolg van de technologische vooruitgang. Dit scenario staat dan ook bol van de ruimtelijke ontwikkeling, zoals de bouw van een tweede terminal bij Schiphol, ontwikkeling van een (multifunctionele) omgeving voor Schiphol, hoge mate van bebouwing (internationale allure en onderscheidende invulling), sterk stijgende kantoor- en woningbehoefte en (financiële) ruimte voor en behoefte aan (hoogwaardig) groen. Met het scenario 'Airport Corridor Schittert' kan goed worden bepaald of deze mogelijke gebiedsinvulling noopt tot meer capaciteit op de A9 dan gepland met het EC-scenario.

**Afbeelding 2.8. Ruimtelijke weergave van het scenario
'Airport Corridor Schittert'**



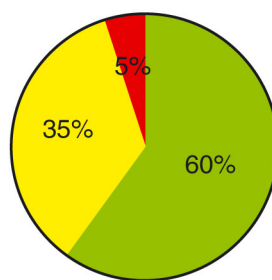
Legenda

- Ruimte voor een 2^e terminal inclusief voorzieningen
- Ruimte voor kantoren (80 ha b.v.o.) (30%) en megacomplexen (13%)
- Ruimte voor groenzone en sportpark
- Ruimte voor woningen en appartementen (1220)

Scenario 'Armoe Troef'

Het ontwikkelde scenario 'Armoe Troef' wordt gekenmerkt door een (wereld)economie die slecht draait. Er is geen technologische vooruitgang. De bevolkingsgroei is nog maar heel beperkt en neemt na 2020 zelfs af. Het aantal arbeidsplaatsen neemt af en het areaal groen groeit licht. Ruimtelijk gezien zijn de ontwikkelingen dan ook beperkt en veel minder dan in het EC-scenario.

Afbeelding 2.9. Ruimtelijke weergave van het scenario 'Armoe Troef'



Legenda

- Ruimte voor groenzone en sportpark (140 ha.)
- Ruimte voor woningen en appartementen
- Ruimte voor kantoren

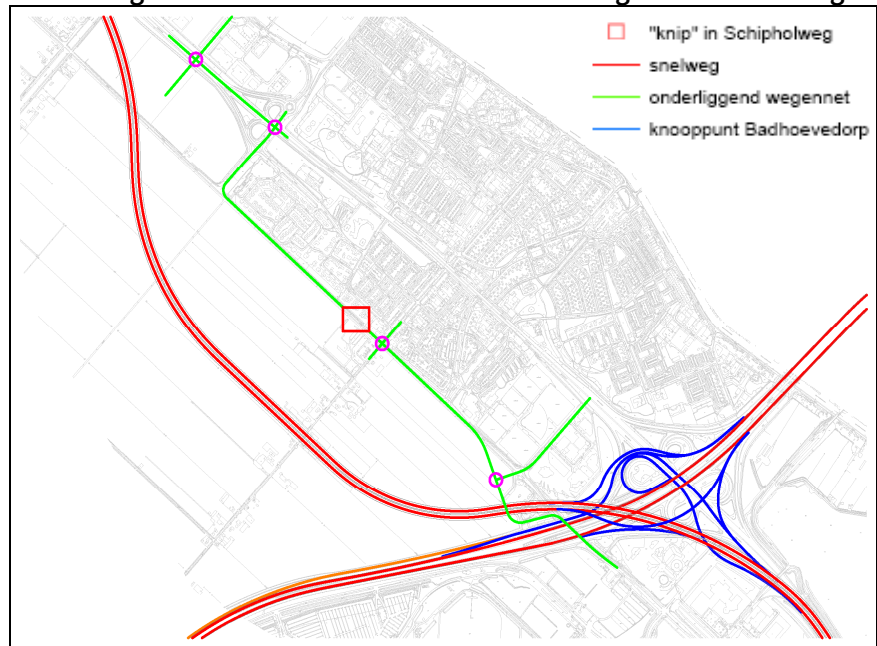
2.2.3 Scenario's voor de gebiedsontsluiting

In de alternatieven waarbij de A9 wordt omgelegd, wordt uitgegaan van een basisstructuur waarin de Schipholweg tussen de hoofdvaart en de huidige aansluiting met de A9 zal verdwijnen (de weg wordt 'geknipt'). De Schipholweg wordt verder afgewaardeerd en het onderliggend wegennet (OWN) wordt hersteld. Uit de ontwerpessies met bewoners zijn twee alternatieve structuren voor deze gebiedsontsluiting ontstaan (structuurvariant 1 en 2):

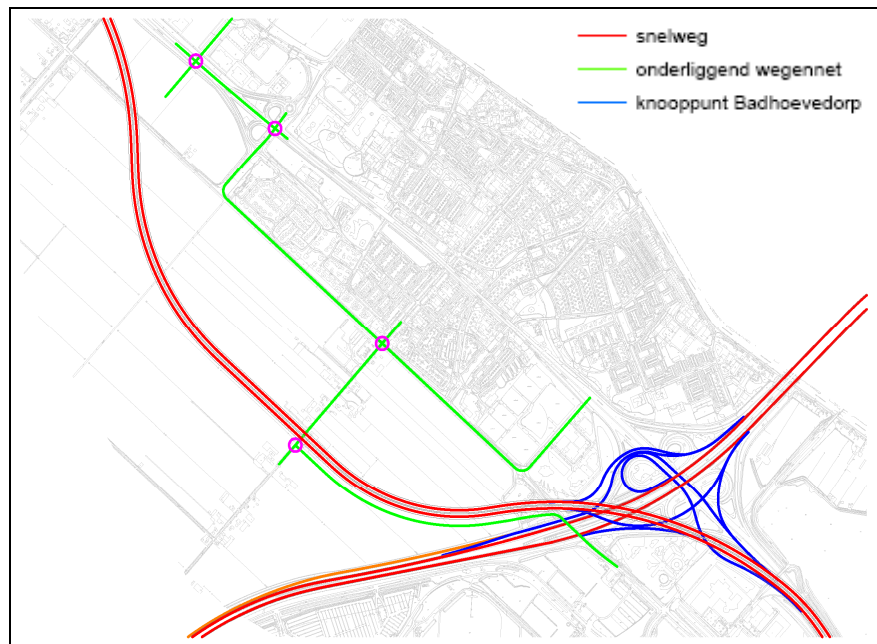
- structuurvariant 1:
 - een deel van de Schipholweg verdwijnt (tussen de Hoofdvaart en de huidige aansluiting met de A9) en de Schipholweg wordt afgewaardeerd. Deze variant heeft daarnaast een extra knip in de afgewaardeerde Schipholweg, waardoor er geen rechtstreekse verbinding is met de Sloterweg. De Schipholweg loopt langs het dorp, op de huidige locatie. De Sloterweg is bedoeld voor langzaam verkeer;
- structuurvariant 2:
 - ook in deze variant verdwijnt een deel van de Schipholweg (tussen de Hoofdvaart en de huidige aansluiting met de A9). De afgewaardeerde Schipholweg volgt gedeeltelijk een alternatief

tracé, via de Sloterweg. De directe fietsverbinding naar Amstelveen blijft wel behouden.

Afbeelding 2.10. Alternatieve scenario's voor de gebiedsontsluiting



structuurvariant 1



structuurvariant 2

2.3 Plan- en studiegebied

2.3.1 Plangebied

Het plangebied, het gebied waar wegen vanwege deze studie aangepast zullen worden, omvat de A9 door Badhoevedorp tussen knooppunt Raasdorp (niet het knooppunt zelf) en de aansluiting Aalsmeer nabij Amstelveen. Naast de hoofdverbinding A9 maakt de onderliggende wegenstructuur tussen de huidige A9 en de A4 (ontsluiting Schiphol) deel uit van het plangebied.

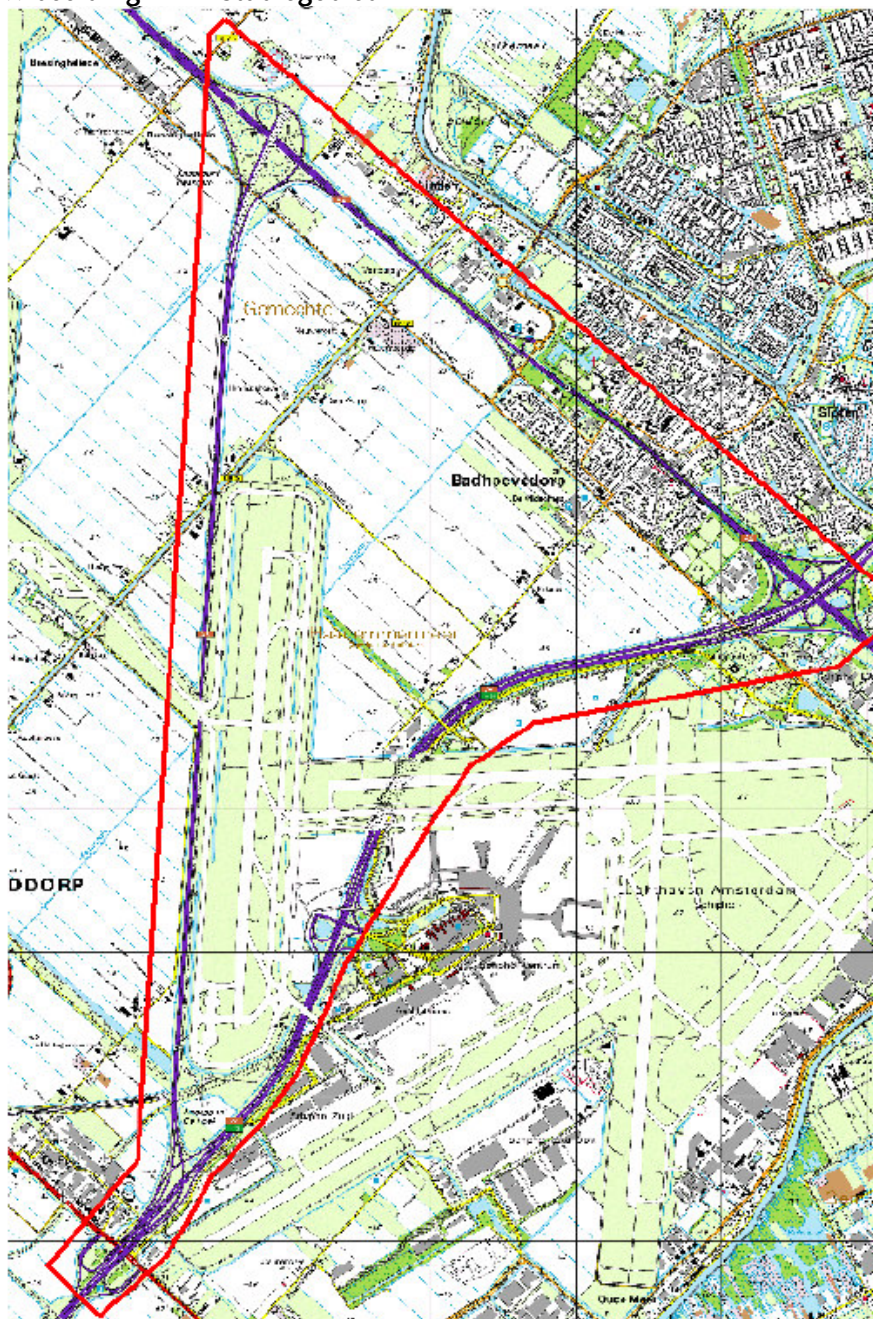
Afbeelding 2.11. Plangebied



2.3.2 Studiegebied

Het studiegebied is het gebied waar naar verwachting effecten optreden als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied. In het kader van dit deelrapport landschap, cultuurhistorie en archeologie worden de effecten van het voornemen op het landschap en de cultuurhistorische en archeologische waarden beoordeeld. Belevingswaarde is hierbij een belangrijk aspect.

Afbeelding 2.12. Studiegebied



3 Beleidskader

3.1 Toetsbaar en richtinggevend beleid

3.1.1 Europese landschapsconventie (Verdrag van Florence)

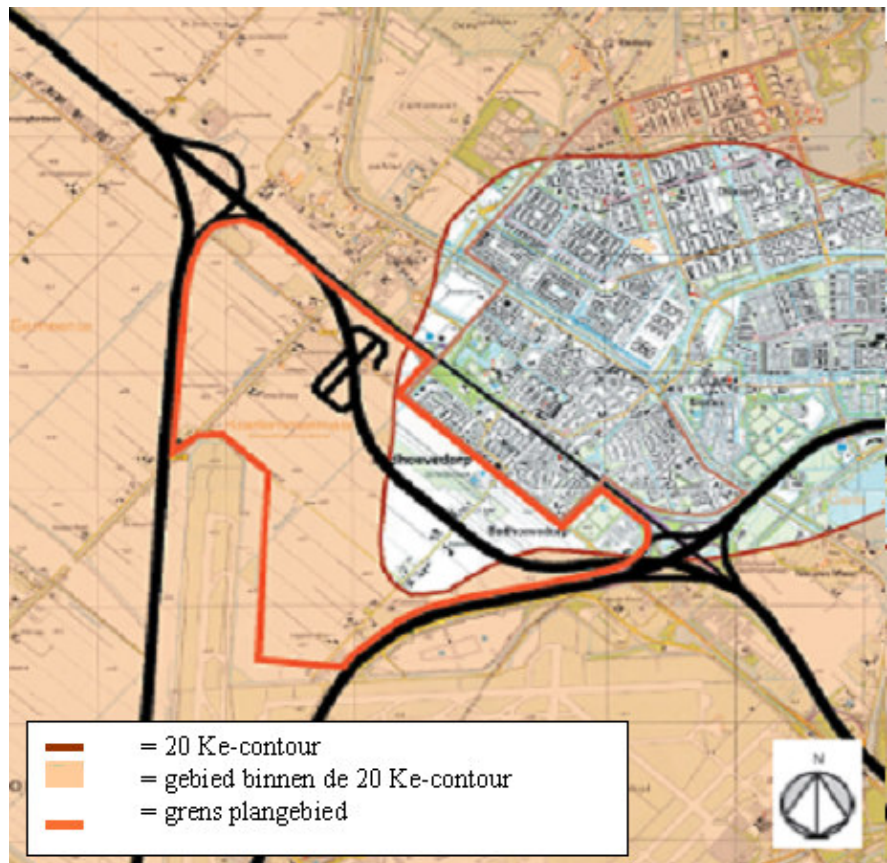
De Europese landschapsconventie (ELC), ook wel het Verdrag van Florence genoemd, is een Europees verdrag gericht op het landschap. De ELC heeft tot doel nationale en regionale overheden te stimuleren goede voorwaarden te scheppen voor de ontwikkeling en het beheer van het landschap. De ELC heeft daarbij betrekking op zowel stedelijke als landelijke landschappen. Het verdrag kent diverse uitgangspunten, waaronder de constatering dat landschap een belangrijk onderdeel vormt voor lokale culturen en voor het Europees natuurlijk en cultureel erfgoed van essentieel belang is. Tevens draagt landschap bij aan het welzijn van de Europese burger en versterkt het door zijn diversiteit de Europese identiteit. Het landschap dient dan ook beschermd te worden door goed beheer en goede planning. Nederland heeft het verdrag in 2005 ondertekend en geratificeerd.

3.1.2 Nationaal beleid: Nota Ruimte

De Nota Ruimte [lit. 1] bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Deze nota vormt het integrale, overkoepelende beleid voor onder andere landschap, ecologie en landelijk gebied. Relevant voor het onderzoeksgebied zijn de volgende ontwikkelingen:

- het Rijk houdt vast aan het uitgangspunt dat Mainport Schiphol zich tot 2030 op de huidige locatie verder moet kunnen ontwikkelen. Het studiegebied ligt op de 'PKB-kaart 3' deels buiten de 20 Ke-contour (zie afbeelding 3.1). Binnen deze contour zijn geen nieuwe stadsuitleg locaties ten behoeve van woningbouw toegestaan;

Afbeelding 3.1. Ligging van de 20 Ke-contour rond Schiphol



- het Rijk richt zich in het ruimtelijk beleid op die delen van de hoofdinfrastructuur (weg, spoor, water), die de beide Mainports, Schiphol en de Rotterdamse Haven, en daarmee de Mainportregio's noord- en zuidvleugel van de Randstad, met de belangrijkste grootstedelijke gebieden in Nederland en het buitenland verbinden;
- integrale gebiedsuitwerking van de zone Haarlemmermeer en omgeving. Hier is een nadere verkenning van de verstedelijkingsmogelijkheden nodig, waarbij rekening wordt gehouden met de ruimtelijke beperkingen van Schiphol en de greenport Aalsmeer, benodigde woningbouw en water;
- het Rijk richt zich op het ontwikkelen van landschappen met kwaliteit. Hieronder wordt verstaan dat algemene landschappelijke, natuurlijke, culturele en cultuurhistorische waarden een volwaardige plaats krijgen bij ruimtelijke afwegingen. Gebieden die over bijzondere kwaliteiten beschikken zijn aangewezen als Nationale landschappen. De Haarlemmermeer maakt echter geen onderdeel uit van een Nationaal Landschap.

3.1.3 Structuurvisie voor de snelwegomgeving 'Zicht op mooi Nederland'

In de structuurvisie voor de snelwegomgeving 'Zicht op Mooi Nederland' zijn negen nationale snelwegpanorama's benoemd. De aanwijziging heeft plaatsgevonden op grond van (inter-)nationale kwaliteiten van het landschap in de omgeving van de snelweg, met name zeldzaamheid, herkenbaarheid, beleving en openheid, de

ruimtedruk en ligging in een Nationaal Landschap (nationale ruimtelijke hoofdstructuur, Nota Ruimte). De A9 kent het panorama Noord-Kennemerland, dat evenwel ter hoogte van Alkmaar/Heiloo en Beverwijk/Uitgeest is gesitueerd. Het tracé van de A9 ter hoogte van Badhoevedorp is niet als snelwegpanorama aangewezen.

3.1.4 Een cultuur van ontwerpen, Visie Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp (VARO)

De Nota 'Een cultuur van ontwerpen, Visie Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp uit 2008' [lit. 15] bevat uitgangspunten voor het ontwerp van de leefomgeving, zowel als het gaat om architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur. Met betrekking tot snelwegen wordt aangegeven dat er architectonische specificaties voor Rijkswegen worden opgesteld. Voor de wegen behorende tot het project 'Routeontwerp' zijn al dergelijke specificaties opgesteld. Uit de Nota 'Zicht op mooi Nederland, Structuurvisie voor de snelwgomgeving' blijkt dat een dergelijke architectonische specificatie voor de A9 nog wordt opgesteld.

De Haarlemmermeer is niet aangewezen als Belvedere-gebied, dus het beleid uit de Nota Belvedere is niet relevant bij de omlegging van de A9, bij Badhoevedorp.

In het routeontwerp A4, dat tot doel heeft het ontwikkelen van een samenhangend ontwerp voor de A4 en zijn omgeving, gaat uit van het versterken van contrasten tussen stedelijke en landelijke gebieden. Naast richtbeelden voor de omgeving van de weg omvat het routeontwerp ontwerpprincipes die erop gericht zijn om de dynamische kwaliteit van het lineaire landschap (dat de A4 is) te verbeteren en de dwarsrelaties in het landschap te versterken. Het route-ontwerp van de A4 kan bij uitwerking in het OTB van belang worden.

3.1.5 Overeenkomst omlegging A9 (2005)

Hierin hebben het Rijk en de regionale partijen afgesproken een omlegging van de A9 bij Badhoevedorp te realiseren. Aanvullend is in dit convenant afgesproken in het gebied 'Groene Carré Noord' een sportpark van 14 ha te realiseren [lit. 6], zie paragraaf 3.2.5, Raamplan Haarlemmermeer Groen, waar het 'Groene Carré' wordt toegelicht.

3.1.6 Provinciaal beleid: Streekplan Noord-Holland Zuid

Het streekplan Noord-Holland Zuid [lit. 5] voorziet in de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp. Met betrekking tot de Haarlemmermeerpolder staat in het streekplan Noord-Holland Zuid aangegeven dat wordt ingezet op het behoud van de droogmakerij als ruimtelijke eenheid en het rechthoekige stelsel van wegen en waterlopen.

In de Haarlemmermeer, die in het streekplan is aangeduid als jong droogmakerijlandschap, staat vernieuwing en ontwikkeling van grote groenstructuren met stedelijke ontwikkeling voorop. Behoud en ontwikkeling van cultuurhistorische waarden is daarbij van belang. Versterking van ruimtelijke en culturele identiteit is daarbij de opgave, zowel in steden en dorpen als in de cultuurhistorisch waardevolle

landschappen. Het rationele karakter van de jonge, grote droogmakerij laat tamelijk grootschalige ontwikkelingen toe.

Haarlemmermeer Groen is een uitwerking van het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer, dat door de provincie Noord-Holland is aangewezen (1.600 ha groengebied). Dit project geeft invulling aan onder meer de groene zone ten zuiden van Badhoevedorp, ter verbetering van het leefmilieu in de Haarlemmermeer. In deze groene zone worden recreatieve uitloop en ecologische relaties met elkaar gecombineerd.

Het studiegebied is onderdeel van een uitwerkingsgebied van het streekplan. Tussen de A4, A5, Schiphol en de bebouwingsrand van Badhoevedorp moeten de grenzen van bebouwd gebied nader worden ingevuld, in samenhang met de verlegging van de A9 en de ontwikkeling van grootschalig groen. In het gebied tussen de Sloterweg, de A4 en de bebouwingsrand van Badhoevedorp wordt een Schiphol gebonden bedrijventerrein ontwikkeld, dat ingepast is in het groen, landscaping conform Convenant Mainport en Groen, zie paragraaf 3.2.5 en afbeelding 3.2.

Het Streekplan is een plan op hoofdlijnen. De hierin uitgezette beleidslijnen zijn vanwege de dynamiek van het gebied en de overige beleidsontwikkelingen globaal gehouden, om flexibel te kunnen inspelen op toekomstige ontwikkelingen en initiatieven van onderaf.

3.1.7 Provinciaal beleid: Beleidskader landschap en cultuurhistorie provincie Noord-Holland

De Nota 'Beleidskader landschap en cultuurhistorie' van de provincie Noord-Holland bevat handvatten voor gemeenten bij het opstellen van beeldkwaliteitplannen. In de nota wordt het principe 'behoud door ontwikkeling' uit de Nota Belvedere als uitgangspunt gehanteerd. Het beleid van de provincie Noord-Holland dat op basis van dit uitgangspunt is geformuleerd kent een viertal pijlers, te weten:

- cultuurhistorische en landschappelijke variatie;
- de leesbaarheid van het landschap;
- de historische en ruimtelijke samenhang;
- de historische samenhang tussen stad en land.

Ten aanzien van de Haarlemmermeer wordt in de nota aangegeven dat de ruimtelijke hoofdstructuur van de Haarlemmermeer met Ringdijk en -vaart en de Hoofdvaart behouden moet blijven. Het traditioneel profiel van tochten en lintbebouwing moet worden versterkt en bij nadere invulling zoveel mogelijk als uitgangspunt dienen. Wat betreft de ontwikkeling van nieuwe functies moet voor de Haarlemmermeer een totaalconcept worden ontwikkeld met het poldergrid als onderlegger.

De beleidsnota kan als inspiratiebron worden gebruikt, maar dient voor de provincie ook als toetskader voor nieuwe ontwikkelingen.

3.1.8 Lokaal beleid: Convenant Mainport Schiphol en Groen

Met het Convenant Mainport Schiphol en Groen [lit. 10] zijn afspraken vastgelegd aangaande de groenontwikkeling rondom de luchthaven Schiphol. De stichting Mainport en Groen houdt toezicht op de uitvoering van de in het convenant vastgelegde activiteiten. De uitvoering van deze activiteiten vindt plaats via projecten. Eén van de in het Convenant opgenomen projecten is het project 'Overgangsgebieden' (project VII). Binnen dit project wordt een aantal deelprojecten onderscheiden, waaronder de deelprojecten Groene Carré Noord, West en Zuid. Het doel van het project 'Overgangsgebieden' is het ombuigen van de nadelige effecten van de situering van de luchthaven Schiphol op de aangrenzende woongebieden in een positieve beleving van het landschap door middel van een groene buffer. Ook het in paragraaf 3.2.5 besproken deelproject landschappelijke inpassing infrastructuur (deelproject IV) maakt onderdeel uit van het Convenant Mainport Schiphol en Groen. Met dit deelproject wordt beoogd negen nieuwe infrastructurele werken, waaronder de omlegging van de A9, op landschappelijk verantwoorde wijze in te passen. Het project heeft hoofdzakelijk betrekking op het gebied direct grenzend aan de betreffende wegen, zie ook afbeelding 3.2.

3.2 Overige relevant ruimtelijk beleid

Naast het beleid waaraan (door lagere overheden) uitwerking moet worden gegeven en waaraan ontwikkelingen getoetst dienen te worden, is er ook beleid dat een uitspraak doet over wenselijke ontwikkelingen. Dit beleid is wel relevant voor de voorgenomen omlegging van de A9, maar geeft geen concrete handvatten voor beoordeling van het voornemen. Dit beleid kan worden opgevat als een kwalitatief kader, waarmee zo veel mogelijk rekening gehouden moet worden.

3.2.1 Nationaal beleid: Monumentenwetgeving

In de Monumentenwet 1988 is de bescherming van archeologische monumenten, beschermde monumenten, kerkelijke monumenten en stad- en dorpsgezichten geregeld. Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. De wet is gericht op de implementatie in de Monumentenwet 1988 van het Europese verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (herzien), tot stand gekomen op 16 januari 1992 te Valletta, Malta. De wet en het besluit op de ruimtelijke ordening bevatten de indirecte opdracht om in het kader van een goede ruimtelijke ordening, bij de besluitvorming over de ruimtelijke inrichting, ook met archeologie rekening te houden. Behoud «in situ» van archeologische waarden (in de bodem) is daarbij het streven. Dit betekent dat bij de planvoorbereiding wordt gekeken naar hetgeen over de archeologie bekend is, of verwacht mag worden in het betrokken gebied.

3.2.2 Nationaal beleid: Cultuurhistorisch beleid

Het plan- en studiegebied liggen niet in een Belvédèregebied en zijn evenmin aangewezen door Unesco tot internationaal belangrijk

cultuurhistorisch landschap. Er hoeft bij de planvorming dus geen rekening gehouden te worden met cultuurhistorische eenheden van nationaal of internationaal belang.

De cultuurhistorische waardenkaart geeft aan welke actuele waarden er zijn (zie paragraaf 5.3). Bij planvorming moet men zich ervan bewust zijn welke waarden er zijn en welke negatieve invloed het voornemen hierop zou kunnen hebben. Behoud van de waarden is maatschappelijk gewenst, maar het is in het beleid niet als harde richtlijn benoemd.

3.2.3 Nationaal beleid: Randstad Urgent

Het programma Randstad Urgent [lit. 2] omvat 35 projecten en heeft als doel de Randstad te versterken. Dit op basis van drie invalshoeken:

1. bereikbaarheid en economische dynamiek;
2. kwaliteit van leven door een aantrekkelijk woon- en werk- en leefklimaat;
3. een klimaatbestendige delta.

Diverse projecten hebben betrekking op de luchthaven Schiphol en de omgeving. Het betreft onder meer de projecten 'Haarlemmermeer', dat is gericht op waterbeheer en de versterking van het internationaal vestigingsklimaat rondom de luchthaven Schiphol. Laatstgenoemde doelstelling staat ook centraal bij het project 'Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol en de luchthaven Lelystad'.

3.2.4 De Groene AS

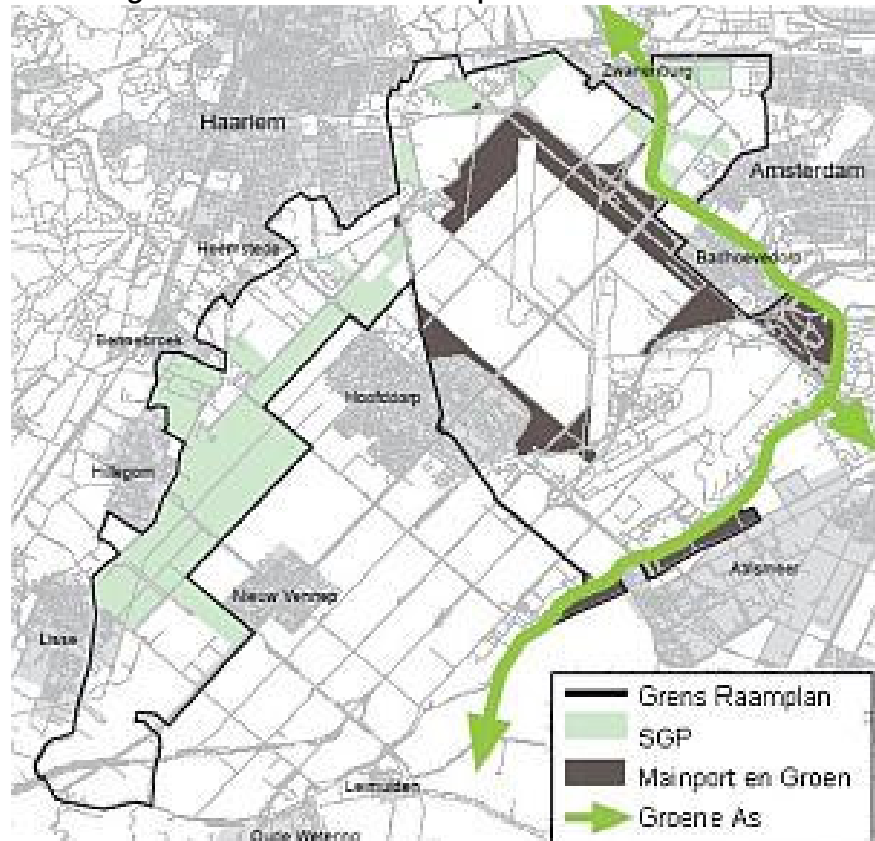
De Groene AS [lit. 3] verbindt grote en kleine natuurgebieden tussen Amstelland en Spaarnwoude met elkaar. Hierdoor ontstaat niet alleen een ecologische verbindingszone, maar ook een aantrekkelijk landschap dat onder meer geschikt is voor recreatie en leefgebied voor dieren. De Groene AS moet een belangrijke schakel in de ecologische hoofdstructuur van Noord-Holland worden. De Groene AS maakt deel uit van de provinciale Ecologische Hoofdstructuur en valt gedeeltelijk binnen het Raamplan Haarlemmermeer Groen.

3.2.5 Raamplan Haarlemmermeer Groen

De provincie Noord-Holland heeft in april 2000 het Raamplan Haarlemmermeer Groen vastgesteld [lit. 4]. In dit Raamplan zijn het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer Groen, het project 'Overgangsgebieden' van het Convenant Mainport Schiphol en Groen en delen van het project 'Groene AS' samengebracht, zie afbeelding 3.2. Van belang voor het studiegebied is het deelproject Het Groene Carré en dan met name het deel Groene Carré Noord. Het Groene Carré vormt een groen raamwerk als een buffer rondom Schiphol en de vijfde baan, de Polderbaan, zie afbeelding 3.3. Zo verbetert de kwaliteit van de leefomgeving rondom Schiphol. In het groen is ruimte voor recreatie. Het Groene Carré zorgt ook voor de recreatieve en ecologische verbindingen met andere groengebieden. In samenspraak met het project 'De Groene AS' wordt een visie ontwikkeld over de mogelijkheden van een groene invulling van de 'buik' van de omlegging van de A9. Ook het deelproject

‘Landschappelijke Inpassing infrastructuur’ (deelproject IV) uit het ‘Convenant Mainport Schiphol en Groen’ is van belang voor de omlegging van de A9. Het doel van dit project is de landschappelijke inpassing van een negental infrastructurele werken, waaronder de A9. Het budget voor dit project bedraagt 1 % van de begroting van alle infrastructuurmaatregelen waar deelproject IV van het Convenant Mainport Schiphol en Groen betrekking op heeft, zie ook paragraaf 3.3.4, Convenant Mainport Schiphol en Groen.

Afbeelding 3.2. Overzichtskaart Raamplan Haarlemmermeér Groen¹



Afbeelding 3.3. Plan het Groene Carré Noord



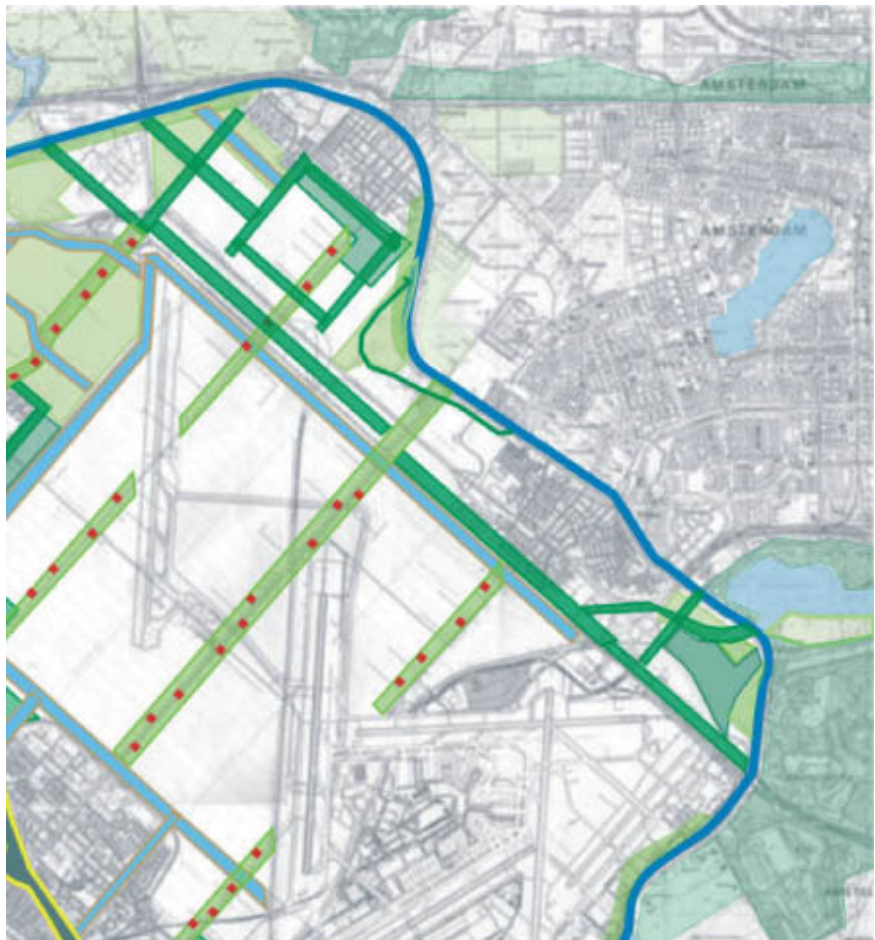
3.2.6 Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek

Het project gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek [lit. 7] is een opdracht van de Minister van VROM aan de provincie Noord-Holland en Zuid-Holland. Doel is een gezamenlijk advies uit te brengen over de mogelijke ruimtelijke inrichting van deze regio. Ter plaatse van het huidige tracé van de A9 is ruimte voor 1.000 woningen en diverse voorzieningen die het huidige winkelcentrum versterken. Naar verwachting eind april 2009 worden de gebiedsuitwerkingen voor het studiegebied aan de Minister van VROM aangeboden.

3.2.7 Lokaal beleid: Nota groen en recreatie in Haarlemmermeer

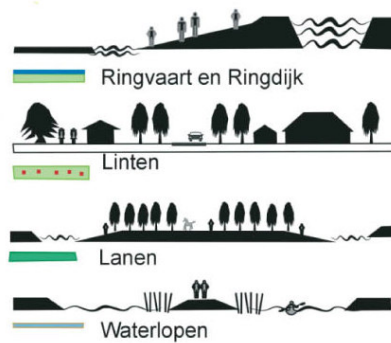
De gemeente Haarlemmermeer stelt alles in het werk om vóór het jaar 2014 nog 1.100 ha aan groengebieden te realiseren. Voor de kwaliteit van het bestaande én het toekomstige groen zijn drie doelen geformuleerd: meer routes en verbindingen, variatie in groengebieden en snelle aanleg van het Park van de 21^e eeuw. De doelen zijn weergegeven in de Visie Groen Blauwe Structuur, zie afbeelding 3.4. De structuur moet uitzicht geven op de realisatie van Haarlemmerméér Groen als strategisch groenproject vóór 2014. Het tracé van de omgelegde A9 doorkruist een aantal elementen uit de Visie Groen Blauwe structuur, te weten een drietal bebouwingslinten, enkele robuuste bomenlanen en een lange waterloop met wandelmogelijkheid erlangs. De Ringvaart en Ringdijk zijn aangegeven als objecten van cultuurhistorische waarden. Deze objecten liggen ten oosten van de A9 en worden niet door het tracé van de omlegging A9 doorsneden.

Afbeelding 3.4. Uitsnede uit visie Groen Blauwe Structuur
Haarlemmermeer 2030, projectie voornemen

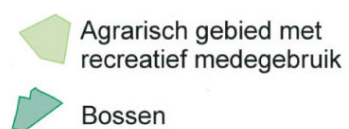


**VISIE
GROENBLAUWE STRUCTUUR
HAARLEMMERMEER 2030**

LANDSCHAPPELIJK RAAMWERK



KARAKTERS GEBIEDEN

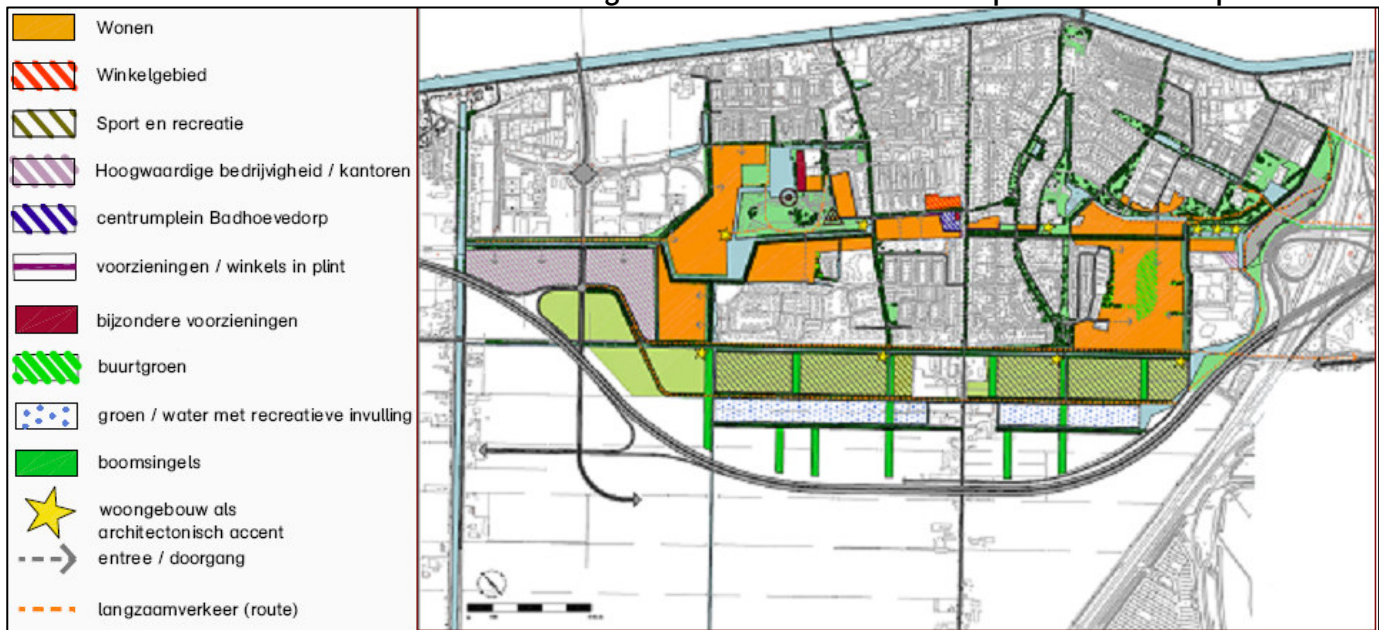


3.2.8 Lokaal beleid: Masterplan Badhoevedorp (2008)

Het Masterplan Badhoevedorp [lit. 8] gaat ervan uit dat de A9 omgelegd zal worden. Dit biedt goede kansen voor het verbeteren van de functionele en ruimtelijke structuur van het dorp. In het Masterplan wordt uitgegaan van 1.100 woningen, die op verschillende plekken gerealiseerd zullen worden (woon- en wandelbos, centrum, Schuilhoeve-Groene Zoom en Schuilhoevesportvelden). In het centrum komen circa 35 ha commerciële voorzieningen erbij en op de locatie Badhoevedorp-Zuid wordt circa 2.500 ha kantoren en bedrijven voorzien. Tot slot wordt circa 14 ha sportvelden voorzien bij Wildenhorst. Op de locaties Lijndershof (11 ha extra) en Schuilhoeve (450 ha) worden uitbreidingen van het bedrijventerrein voorzien, die mogelijk deels als geluidswering voor de omliggende snelwegen kunnen dienen. De Schipholweg wordt bij de omlegging van de A9 afgewaardeerd tot een weg voor lokaal verkeer. De invulling van het gebied 'De Veldhorst' hangt samen met de ontwikkeling van het Groene Carré. Dat is het gebied in de 'buik' van de omgelegde A9, waar een hoogwaardige parkzone en recreatiegebied zal worden ontwikkeld, met ruimte voor diverse sportverenigingen (in afbeelding 3.5 aangegeven met groene velden). Volgens het Masterplan dient grootschalige kantoorontwikkeling direct langs de A9 plaats te vinden. Het gebied van de Groene Carré vormt op deze wijze een scheiding tussen de kantoorontwikkeling en het dorp. De Groene AS, die tussen Spaarnwoude en Amstelland geprojecteerd is, kan als ecologische verbinding onderdeel gaan uitmaken van de nieuwe landschapsstructuur.

Door de ontwikkelingen op de plek van de A9 integraal op te pakken met de directe omgeving, wordt niet alleen de vrijkomende ruimte ingevuld, maar wordt een algehele verbetering van de ruimtelijke structuur voorgestaan. Ook is er bijzondere aandacht voor de noord-zuid verbindingen die het voormalige snelwegtracé kruisen.

Afbeelding 3.5. Plankaart van het Masterplan Badhoevedorp

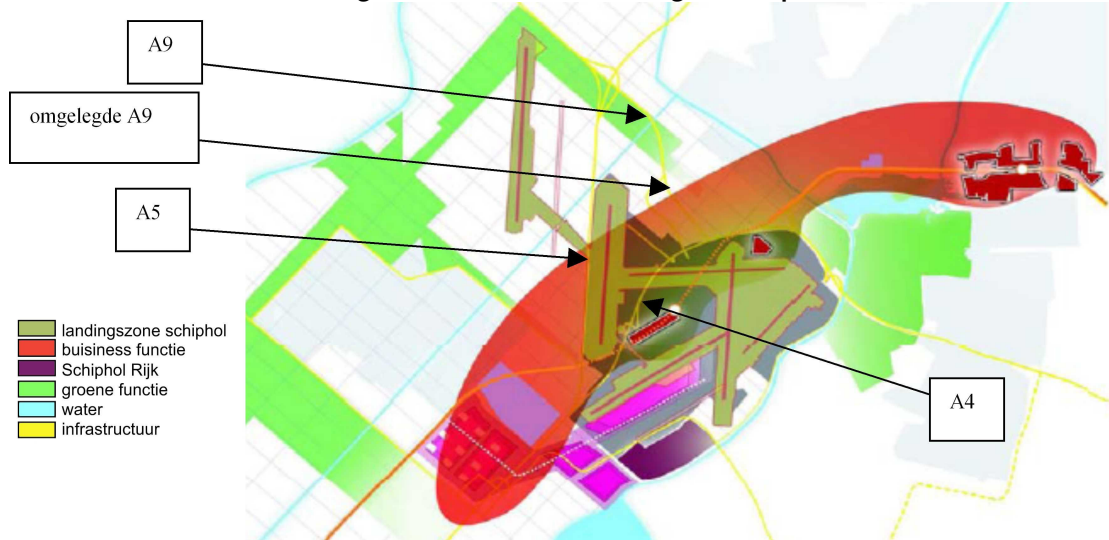


3.2.9 Schiphol: Ruimtelijk Ontwikkelingsplan 2015

Met het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol 2015 [lit. 9], brengt de Schiphol Group het totale beoogde ruimtelijke programma tot 2015 in beeld. Ten aanzien van het aspect regionale bereikbaarheid, wordt in het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan 2015 aangegeven dat de omlegging van de A9 de capaciteit vergroot, de milieuproblematiek in Badhoevedorp verbetert en mogelijkheden biedt voor de ontsluiting van Schiphol-Noordwest en Badhoevedorp-Zuid. Wat landschap betreft wordt onderscheid gemaakt in een tijdongebonden laag (eenduidige bestrating, eenduidige beplanting met berkenbomen en gras volgens de landscaping strategie van Schiphol) en de tijdgebonden laag (plantenbakken met seizoensgebonden bloemen). Deze inrichtingsconcepten beperken zich tot het luchthaventerrein.

In het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol 2015 wordt tevens het concept Airport Corridor beschreven. Deze corridor bestaat feitelijk uit een groot zoekgebied voor de vestiging van luchthavengebonden activiteiten ten westen en noorden van de luchthaven Schiphol, zie afbeelding 3.6, met rood weergegeven. De gebieden werkstad A4, Hoofddorp (de Breukenhorsten), Schiphol, Badhoevedorp-Zuid, Riekerpolder en de Zuid-As worden tot de Airport Corridor gerekend. Ook het studiegebied is in dit zoekgebied voor uitbreiding van Schiphol gelegen.

Afbeelding 3.6. Schematische weergave 'Airport Corridor'²



Uit het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol 2015 blijkt dat het ruimtelijke programma voor de Airport Corridor bestaat uit de realisatie van zakelijke topmilieus als ook de werkstad A4/Haarlemmermeer. Indien aan dit programma concreet invulling wordt gegeven, zal er sprake zijn van een transformatie van het studiegebied van landelijk open polderlandschap naar stedelijk landschap. Tussen de A4 richting knooppunt Badhoevedorp en de Zwanenburgbaan is volgens het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol 2015 ruimte gereserveerd voor nieuwe platforms en nieuwe secundaire functies. Realisatie van deze beoogde ontwikkelingen leidt tot een ander landschappelijk karakter in het gebied ten zuiden en ten oosten van de omlegging van de A9.

Het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol geeft een beeld van de mogelijke ontwikkelingen rondom Schiphol. Het betreft echter geen vastgesteld overheidsbeleid en maakt daarom geen onderdeel uit van het beoordelingskader en de autonome ontwikkeling.

Het ruimtelijk programma voor Airport Corridor moet niet verward worden met het ontwikkelde scenario 'Airport Corridor Schittert', zie paragraaf 2.2.2. Delen van het ruimtelijk programma komen wel terug in dit scenario.

² Bron: Ruimtelijk ontwikkelingsplan Schiphol 2015.

4 Beoordelingskader en methodiek

Voor de verschillende aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie worden hieronder de criteria beschreven. Aan de hand van deze criteria worden de effecten van de basisalternatieven en de varianten op de genoemde thema's bepaald.

4.1 Onderzoeksaspect landschap

4.1.1 Ruimtelijke opbouw en verschijningsvorm

De ingreep wordt beoordeeld op mogelijke directe effecten op de ruimtelijke opbouw en verschijningsvorm van het landschap. Criteria voor de beoordeling zijn:

1. aantasting en versnippering van de ruimtelijke structuur van het landschap. Ofwel de invloed van de alternatieven op de ordening van grote lijnen en vlakken met inbegrip van het verkavelingspatroon;
2. aantasting en versnippering van de ruimtelijke structuur van het dorp. Ofwel de invloed van de alternatieven op de ordening van functies binnen herkenbare stedelijke en groene structuren;
3. aantasting van de openheid van het landschap met grootschalig akkerland als kenmerkend element;
4. de invloed van de alternatieven op de oriëntatie in het landschap;
5. de invloed van de alternatieven op de recreatieve gebruiksmogelijkheden (met name ontsluiting door fiets en wandelroutes).

4.2 Onderzoeksaspect cultuurhistorie

De ingreep wordt beoordeeld op mogelijke directe effecten (ruimtebeslag) op specifieke cultuurhistorische elementen:

1. wettelijk beschermde monumenten en structuren;
2. gebieden waar aan landschappelijke structuren of composities een hoge cultuurhistorische waarde is toegekend.

Het beoordelen van de effecten bestaat uit het toetsen van het tracé aan gewaardeerde cultuurhistorische elementen zoals weergegeven op de signaleringskaart van Kennis Infrastructuur Cultuurhistorie. Deze signaleringskaart omvat alle gegevens die op dit moment beschikbaar zijn op het gebied van cultuurhistorie, waaronder ook de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland.

4.3 Onderzoeksaspect archeologie

De ingreep wordt beoordeeld op mogelijke directe effecten (ruimtebeslag) op archeologische waarden en verwachtingswaarden.

Het beoordelen van de effecten bestaat uit het toetsen van het tracé aan archeologische elementen zoals weergegeven op de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (derde generatie) en Archeologische Monumentenkaart (AMK).

4.4 Overzicht beoordelingskader

Tabel 4.1. Beoordelingskader

onderzoeksaspect	criterium	methodiek
ruimtelijke opbouw en verschijningsvorm landschap	aantasting en versnippering van de ruimtelijke structuur van het landschap, inclusief bebouwingslinten	toetsing van de ruimtelijke gevolgen van de ingreep op kwalitatieve gronden
	versnippering en verstoring van bebouwingslinten langs Hoofdvaart	toetsing van de ruimtelijke gevolgen van de ingreep op kwalitatieve gronden
	aantasting en versnippering van de ruimtelijke structuur van Badhoevedorp	toetsing van de ruimtelijke gevolgen van de ingreep op kwalitatieve gronden, met medeweging van kansen
	aantasting van de openheid	toetsing van de ruimtelijke invloed die de ingreep heeft op aantasting of verlies van openheid
	invloed op de oriëntatie	toetsing van aantasting of verlies van herkenningspunten en -structuren in het landschap
	invloed op de recreatieve gebruiksmogelijkheden	toetsing van door de ingreep veroorzaakte knelpunten in de recreatieve routestructuur en het dwarsbomen van wenselijke ontwikkelingen (met name gericht op landschapsbeleving)
cultuurhistorie	beschermde monumenten	verlies/aantasting beschermde monumenten zoals aangegeven op signaleringskaart van Kennis Infrastructuur Cultuurhistorie (ofwel Cultuurhistorische waardenkaart)
archeologie	archeologische waarden	toetsing of het voornemen van verlies of aantasting van bekende archeologische waarden en beschermde monumenten, zoals aangegeven op de Archeologische Monumentenkaart, tot gevolg heeft
	archeologische verwachtingswaarde	toetsing of het voornemen naar verwachting invloed heeft op onontdekte bodemschatten (ofwel potentiële waarden in het gebied), op basis van de Indicatieve kaart van archeologische waarden

De beoordelingscores worden als volgt aan de criteria toegekend.

Tabel 4.2. Beoordelingscores

score	betekenis
- -	aanzienlijke aantasting ten opzichte van de autonome ontwikkeling
-	geringe aantasting te opzichte van de autonome ontwikkeling
0	geen verandering ten opzichte van de autonome ontwikkeling
+	geringe versterking ten opzichte van de autonome ontwikkeling
+ +	aanzienlijke versterking ten opzichte van de autonome ontwikkeling

5 Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

5.1 Ontstaan van het landschap

De omlegging van de A9 vindt plaats in de Haarlemmermeerpolder. Op de plaats van deze polder was rond de middeleeuwen een veenplas, de Haarlemmermeer. Vanaf 1840 is men begonnen met de aanleg van dijken rondom het meer. Vervolgens heeft men het gebied bemalen waardoor de Haarlemmermeer in 1852 is drooggevalen. De Ringvaart van de Haarlemmermeer, die langs de Ringdijk ligt, is nog steeds van groot belang voor de waterhuishouding van de polder, ondersteund door de Hoofdvaart en de Kruisvaart die dwars door de polder liggen.

Er is een vooraf bedachte verkaveling aangebracht, van grote rechte blokken. Dat wordt een rationele verkaveling genoemd. Er is in de gehele Haarlemmermeer consequent een grid doorgevoerd, met percelen van 1 km bij 250 m. Ongeveer in de richting noordoost-zuidwest loopt precies elke 2 km een weg en precies in het midden daartussen een watergang (vaart of tocht). Dwars daarop, ongeveer in de richting zuidoost-noordwest, loopt om de 3 km een weg, met direct naast de weg een kanaal. De oriëntatie van het patroon is gebaseerd op de lijn tussen Fort Schiphol en Fort De Liede; langs wat nu de Schipholweg is was ooit een inundatiekade gepland.

Langs de wegen en vaarten zijn op enige afstand van elkaar boerderijen gesticht, waardoor een open bebouwingslint is ontstaan. De in bouwstijlen verscheidenheid van de boerderijen in de Haarlemmermeer is groot, omdat veel boerderijen zijn gebouwd in de stijl van de diverse streken waar de boeren oorspronkelijk vandaan kwamen. In de polder zouden daarnaast twee dorpen gesticht worden: Kruisdorp (het latere Hoofddorp) en Venneperdorp (het latere Nieuw-Vennep). Later kwamen er meer dorpen, waarvan Badhoevedorp en Zwanenburg de grootste zijn.

5.2 Het landschap in de huidige situatie

Aanvankelijk was Haarlemmermeer een landbouwgemeente en nog altijd zijn veel kavels als akkerland in gebruik. Vanaf de 20^e eeuw werd de luchthaven Schiphol met diverse start- en landingsbanen ontwikkeld, die zich van de oorspronkelijke landschappelijke structuur niets aantrekt. Dit geldt ook voor de grote infrastructuur, de A4 en de A5, die als autonome lijnen in het landschap zijn aangelegd. De blokvormige kavels en de karakteristieke lijnen die het landschap zijn maat en structuur geven zijn hiermee doorsneden. Doordat het

landschap wel een open karakter heeft is oriëntatie op de oude landschapsstructuren, hoewel bemoeilijkt door de nieuwe vormen, niet onmogelijk, zie afbeelding 5.1. Ook de door Schiphol aangetrokken bedrijvigheid heeft een plek in de Haarlemmermeer ingenomen en is in de omgeving van Hoofddorp zeer beeldbepalend. In het plangebied is momenteel geen Schiphol gebonden bedrijvigheid aanwezig. Wel ligt er een groot parkeerterrein ten behoeve van lang parkeren voor reizigers via Schiphol. Prominenter dan het veranderde landschapsbeeld is eigenlijk nog de voortdurende aanwezigheid van vliegtuigen met bijbehorend verkeerslawaaï, dat een verstorende invloed heeft op de landschapsbeleving in het noordelijk deel van Haarlemmermeer.

Afbeelding 5.1. De Haarlemmermeerpolder (rood omlijnd) en het plangebied (blauw omlijnd)

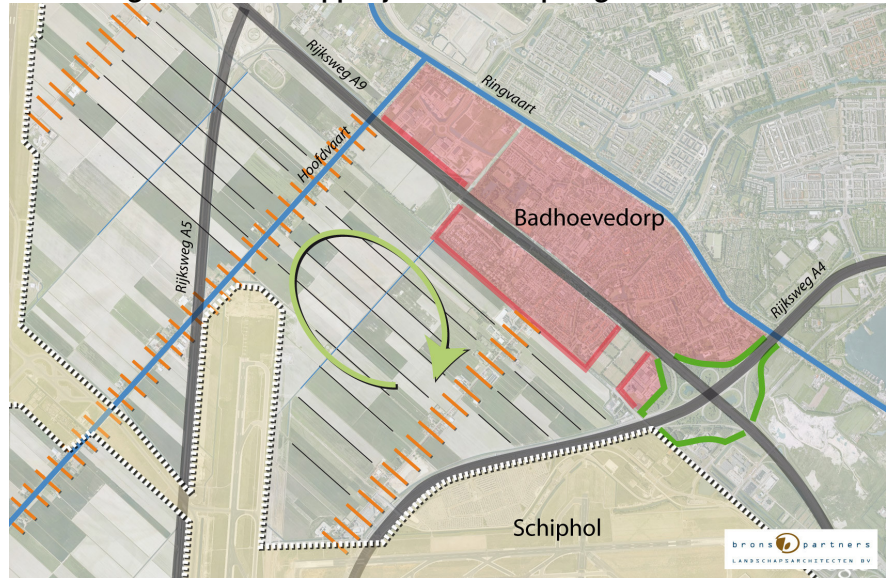


Binnen het plangebied is de karakteristieke openheid van de Haarlemmermeerpolder, in samenhang met het landbouwkundig gebruik van de kavels, nog ervaarbaar. Ook de landschappelijke opbouw van blokvormige kavels en lange lijnen, zoals de Hoofdvaart met aan weerszijden een open bebouwingslint, is nog herkenbaar. In het plangebied is ook langs de Sloterweg een bebouwingslint aanwezig, dat als het ware wegvalt tegen de A4 en Schiphol. De huidige bebouwde kom van Badhoevedorp heeft zich gevoegd in het landschapspatroon; de grenzen van het dorp worden bepaald door landschappelijke grenzen, de Spaarnwoudertocht en de Schipholweg.

Voor toekomstige ontwikkelingen zijn de landschappelijke kwaliteiten van belang, die op afbeelding 5.2 zijn aangegeven. De effecten van de

ingreep op de ruimtelijke structuur worden vooral aan deze waarden afgemeten. In de loop der jaren is veel van de oorspronkelijke 'leesbaarheid' van het landschap verdwenen, doordat er nieuwe lagen overheen zijn gelegd. De eenheid van de Haarlemmermeer als zelfstandig landschappelijk element, is door de recente ontwikkelingen enigszins verminderd, niet het minst door de ontwikkelingen in en nabij het plangebied.

Afbeelding 5.2. Landschappelijke waarden plangebied



Landschappelijke waarde

-  - openheid
-  - oorspronkelijke kavelstructuur Haarlemmermeer
-  - open bebouwingslint

Overige landschappelijke kenmerken:

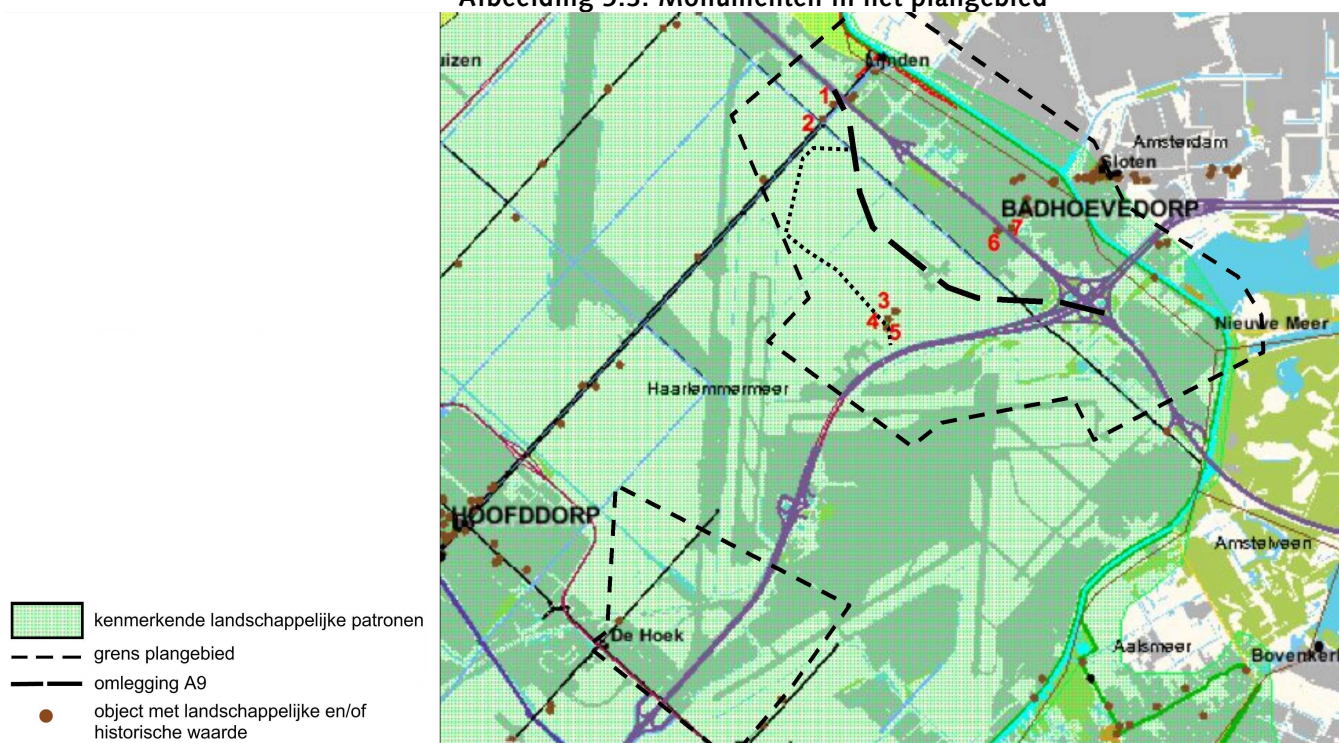
-  - infralandschap in het groen
-  - bebouwingsrand

Ter plaatse van het knooppunt Badhoevedorp is een infralandschap ontstaan, dat momenteel landschappelijk geen bijzondere waarde heeft. Het is een puur functioneel landschap, waar de symmetrie van het volledige klaverblad en de 'gestrooide' bomen in gras (wat op zich een rustig beeld oplevert) inwisselbaar zijn voor een ander snelweglandschap. Het huidige snelweglandschap heeft ter plaatse van het knooppunt geen referentie aan de ligging in de Haarlemmermeer (het knooppunt had overal kunnen liggen) ook doordat het kavelpatroon in de nabijheid volledig is verdwenen.

5.3 Objecten met cultuurhistorische waarden

Hieronder worden de afzonderlijke objecten met cultuurhistorische waarden beschreven. Voor dit onderdeel is gebruik gemaakt van de signaleringskaart van Kennis Infrastructuur Cultuurhistorie (via KICH-site en GIS-bestanden: AMK, IKAW). In deze bestanden zijn alle bekende cultuurhistorische waarden opgenomen, ook de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland. In het plangebied zijn, naast de monumenten, geen structuren of gebieden met cultuurhistorische waarden gevonden. De Haarlemmermeer maakt deel uit van een groot gebied met kenmerkende landschappelijke patronen (groen op de kaart in afbeelding 5.3). Er is niet nader verklaard waaruit deze bestaan en op welke manier hiermee rekening moet worden gehouden.

Afbeelding 5.3. Monumenten in het plangebied



Op afbeelding 5.3 is het plangebied te zien met daarop bruine stippen met een nummer. Over het algemeen betreft het boerderijen die landschappelijke en historische waarden vertegenwoordigen. Deze nummers hebben betrekking op de objectbeschrijving die hieronder volgt:

1. stolpboerderij met aangebouwd woonhuis aan voorzijde en losse stolpschuur rechtsachter aan de noordzijde;
2. een complex dat bestaat uit zaalkerk (1859) en pastorie (1861), beide naar ontwerp van Molkenboer. Kerk en pastorie zijn met achterzijden aan elkaar gebouwd zodat V-vormig grondplan is ontstaan;
3. boerderij inclusief landbouwschuur die van belang is vanwege situering temidden van een in landschapsstijl ingerichte tuin en vanwege de uniciteit van de gevelsteen uit 1941;

-
4. gaaf bewaard gebleven woning die in oorsprong werd gebouwd als dubbele landarbeiderswoning en als zodanig karakteristiek is voor de agrarische geschiedenis van Haarlemmermeer;
 5. gaaf bewaard gebleven woning die in oorsprong werd gebouwd als dubbele landarbeiderswoning en als zodanig karakteristiek is voor de agrarische geschiedenis van Haarlemmermeer;
 6. driebeukige Basiliek met toren op westen. Aan zijde van Adelaarstraat (nummer 15) bevindt zich de pastorie. Aan weerszijden van hoofdportaal sculpturen met voorstellingen uit het Nieuwe Testament;
 7. op L-vormig grondplan gebouwde school van merendeels een en deels twee bouwlagen met kap. In WO II zat hier een onderdeel van de Duitse weermacht, na WO II als openbare basisschool in gebruik genomen.

De Ringvaart en Ringdijk zijn aangegeven als objecten van cultuurhistorische waarden [lit. 11]. Deze objecten liggen ten oosten van de A9 en worden niet door het tracé van de omlegging A9 doorsneden.

5.4 Objecten met archeologische waarden

De archeologische waardekaart (KICH.nl, AMK en IKAW) geeft aan dat het plangebied geen archeologische waarden heeft. Het gebied is aangegeven als gebied met een 'zeer lage trefkans'. Dit geeft aan dat er weinig of geen kans is op het aantreffen van terrestrische archeologische resten van voor circa 1.500 AD. Het betreft in het plangebied bodems van droogmakerijen die bestaan uit wad- en onderwater afzettingen. Hier zijn geen of nauwelijks terrestrische vondsten te verwachten. Vondsten (zoals scheepswrakken) kunnen echter niet worden uitgesloten.

5.5 Autonome ontwikkelingen

Zoals in paragraaf 2.2.2 geschetst, zijn er drie scenario's voor de stedelijke ontwikkeling in het studiegebied. Het referentiescenario is één van deze scenario's, waarbij wordt uitgegaan van de realisatie van de plannen die op dit ogenblik vastgesteld zijn. Een autonome ontwikkeling waarmee rekening moet worden gehouden, is de aanleg van een groenblauw raamwerk, waarvan de Groene AS (natuur) en het Groene Carré Noord (groen en recreatieve uitloop) vooral in het plangebied van belang zijn. Zoals het zich laat aanzien worden de bestaande verkavelingsrichting en maten van de polder benut als basis voor de ruimtelijke opbouw van het te ontwikkelen groengebied. Uit de visie op de groenblauwe structuur Haarlemmermeer blijkt dat gebruik wordt gemaakt van landschappelijke elementen die voortkomen uit de historische opbouw van de polder, zoals lange lanen en waterlopen. Deze groene ontwikkelingen hebben dus een beperkt negatief effect op de huidige openheid van het poldergebied en het gebruik als bouwland en een versterkend effect op de structuur. De recreatieve gebruikswaarde van het gebied zal door de autonome ontwikkeling sterk toenemen.

5.5.1 Groene Carré Noord

Voor een klein deel van het gebied Groene Carré Noord is het mogelijk geweest om grond te verwerven (18,7 ha). Hiermee is voldaan aan de taakstelling voor Stichting Mainport en Groen. Er dient echter nog 120 ha te worden verworven door VROM (rijksbufferzone). De kans is niet groot dat dit daadwerkelijk wordt gerealiseerd in het Groene Carré. Dit komt door flink gestegen grondprijzen en de ruimtelijke ontwikkelingen³. De exacte invulling van het Groene Carré Noord is nog niet bekend. Wel is aannemelijk dat het een parklandschappelijke invulling heeft met ruimte voor recreatie en 'hoogwaardig' groen. In samenhang met project De Groene AS en de ontwikkelingen met de omlegging van de A9 wordt, onder de noemer 'buik van de A9' gezocht naar nadere invulling van het Groene Carré Noord. De invulling van het Groene Carré Noord, als autonome ontwikkeling, is daarmee nog niet uitgekristalliseerd. Het Groene Carré Noord maakt deel uit van de (P)EHS en wordt beoordeeld in het deelrapport flora, fauna en ecologie.

5.5.2 Cultuurhistorie

In gang gezette ontwikkelingen in het kader van het Groene Carré ten noorden van Badhoevedorp, hebben geen effect op cultuurhistorische monumenten. Deze liggen hier direct ten noorden van de Hoofdvaart. De autonome ontwikkelingen in de Haarlemmermeerpolder leiden wel tot aantasting van de ruimtelijke opbouw van de Haarlemmermeerpolder als landschapshistorische eenheid. Maar aangezien deze landschapsstructuren niet zijn gewaardeerd als cultuurhistorisch waardevolle structuren of elementen, is er vanuit het aspect cultuurhistorie geen effect te onderkennen. Het tracé van de omlegging doorkruist geen vlakken en lijnen van cultuurhistorische betekenis. Cultuurhistorische objecten van betekenis, anders dan de monumentale boerderijen, liggen ten oosten van de huidige A9.

5.5.3 Archeologie

In het studiegebied zijn voor zover bekend geen archeologische waarden aanwezig en de verwachtingswaarde is zeer laag. De autonome ontwikkelingen hebben daarmee geen invloed op de archeologische waarden.

³ Bron: Voortgangsverslag 2007, Stichting Mainport en Groen, april 2008.

6 Effecten van de alternatieven en varianten

6.1 Onderzoeksaspect landschap

Bij de beoordeling van effecten op het landschap is rekening gehouden met de ligging van het studiegebied in een dynamisch landschap in het invloedsgebied van Schiphol. De effecten van de alternatieven op het aspect landschap wordt beoordeeld aan de hand van de in paragraaf 4.4 benoemde criteria. Waar mogelijk worden handreikingen gedaan voor een betere inpassing. Zie ook hoofdstuk 8, mitigerende en compenserende maatregelen.

6.1.1 Ruimtelijke opbouw en verschijningsvorm van het landschap

Aantasting en versnippering ruimtelijke structuur van het landschap

De omgelegde A9 wordt, anders dan de andere snelwegen in het plangebied, ontworpen om deels binnen de lange lijnen van het open polderlandschap te passen. Dit geldt voor alle alternatieven. De 'aanloop' naar zowel knooppunt Badhoevedorp als knooppunt Raasdorp past niet binnen het landschapspatroon. Delen van de omlegging zullen dus altijd de landschapsstructuur doorsnijden. Hierdoor wordt de ruimtelijke structuur van dit, toch al veelvuldig doorsneden, landschap verder aangetast. De belangrijkste structuurlijnen worden allemaal door de omlegging doorsneden, te weten de Sloterweg, de Hoofdvaart met zijn dubbele bebouwingslint en de tussengelegen tocht. Ook de Schipholweg en de hierop/hiernaast geprojecteerde lanen en routes worden door het tracé doorsneden in alle alternatieven. Een aandachtspunt voor de inpassing is het visueel en functioneel laten doorlopen van de landschappelijke structuurlijnen, omdat dit de helderheid in de landschappelijke opbouw helpt behouden.

Landschappelijk zijn de aan te leggen bogen in het bogenalternatief en bogen-binnenring-alternatief sterk gekoppeld aan het snelweglandschap van de A9 en A4. Inpassingmaatregelen voor het knooppunt kunnen de samenhang hiervan versterken. Het bogenalternatief en bogen-binnenring-alternatief hebben weinig versturende invloed op de landschapsstructuur (bogen-binnenring iets minder). Het T106-alternatief heeft een extra weg door de polder; de T106. De aantasting van de landschapsstructuur is in dit alternatief dan ook groter dan in de alternatieven waar slechts sprake is van één weg door de Haalemmermeerpolder. De structuurlijnen worden ook dubbel doorsneden, met uitzondering van de Hoofdvaart. Bij deze laatste komt

er een doorgaande weg direct achter het oostelijke bebouwingslint te liggen. Dit heeft een zeer grote invloed op de structuur.

Het verleggen van de A9 biedt meer mogelijkheden voor de ontwikkeling van het Groene Carré Noord. Door het samen opgaan van infrastructurele en groene ontwikkelingen kan erop worden toegezien dat de omlegging van de A9 de landschapsstructuur niet teveel aantast. De groene (en recreatieve) ontwikkelingen dienen daartoe ingezet te worden voor structuurversterking.

De score voor het bogenalternatief en bogen-binnenring-alternatief is '-'. De score voor T106-alternatief is '- -'. De score voor het toetsingsalternatief is '0', omdat zonder omlegging de landschappelijke structuur gelijk blijft, hoewel de aanleg van het Groene Carré Noord minder mogelijkheden biedt.

Van de varianten voor de aansluiting Badhoevedorp nemen Haarlemmermeeraansluiting en kwart klaverblad weinig ruimte in. In de variant Haarlemmermeeraansluiting past de aansluitingsweg in de landschapsstructuur van de polder en liggen de toe- en afritten gebundeld met de weg. De score voor Haarlemmermeeraansluiting is op '0' gesteld, de score voor kwart klaverblad is '-'. De beide overige varianten scoren '- -' vanwege hun groter aantasting van de landschapsstructuur. In combinatie met het T106-alternatief lijkt variant half klaverblad westelijk beter aan te sluiten aan de zuidzijde, waardoor deze score zou kunnen veranderen in '-'.

Versnippering en verstoring van bebouwingslinten langs Hoofdvaart

In alle alternatieven wordt de Hoofdvaart met zijn dubbele bebouwingslint doorsneden. Dit geeft een negatief effect voor zowel de functionele en sociale relaties in het buurtschap, maar ook de positie van de bebouwingslinten binnen de landschapsstructuur verzwakt door deze versnippering. Het T106-alternatief komt als slechtste uit de bus, omdat hierin ook nog de verbindingsweg direct achter de bebouwing komt te liggen. Deze scoort dan ook '- -', terwijl de andere alternatieven, met uitzondering van het toetsingsalternatief, '-' scoren.

De vormgeving van de aansluiting Badhoevedorp is van wezenlijk belang voor de mate van verstoring van de bebouwingslinten langs de Hoofdvaart. De aansluiting in de varianten half klaverblad westelijk en half klaverblad doorstroming liggen dicht bij de bebouwing langs de Hoofdvaart, wat een grote verstoringbron zal zijn. De aansluiting in variant Haarlemmermeeraansluiting is strak gekoppeld aan de A9 en heeft daardoor de minst negatieve invloed op het lint. Het kwart klaverblad ligt voornamelijk in de hoek tussen een bedrijventerrein van Badhoevedorp en het lint. De score voor Haarlemmermeeraansluiting is op '0' gesteld, de score voor het kwart klaverblad is '-'. De beide overige varianten scoren '- -'.

Ontwikkeling van de ruimtelijke structuur van Badhoevedorp

Alle alternatieven bieden grote kansen op een enorme verbetering van de structuur binnen het huidige Badhoevedorp. De verankering tussen

het dorp en het omringende landschap kan hiermee ook worden verbeterd, bijvoorbeeld door het terugbrengen of accentueren van waterlopen behorend bij de oorspronkelijke landschapsopbouw. De door verlegging van de A9 vrijkomende ruimte binnen het dorp moet op een integrale wijze worden opgepakt. Kansen liggen vooral in het herstellen van noord-zuid relaties, het versterken van de binnenstedelijke groenstructuur in relatie tot het omringende landschap, versterking van de stedenbouwkundige structuur door het koppelen van noord en zuid Badhoevedorp en het toevoegen van nieuwe kwaliteiten aan het dorp op een plek waar dat voorheen ondenkbaar was. Een bron van overlast en een barrière in het landschap wordt door de omlegging van de A9 een kans voor verbetering van leefbaarheid, veiligheid, functionele relaties en beeldkwaliteit.

De drie alternatieven zijn op dit punt niet onderscheidend. De 'buik' tussen A9 en bebouwingsrand is in alle alternatieven even groot. Hier kunnen dus dezelfde ontwikkelingen een plaats krijgen. Bij het T106-alternatief wordt de landschappelijke structuur nog meer versnipperd, wat een verdere stedelijke ontwikkeling van het gebied in de hand werkt, zeker in de nabijheid van Schiphol waar al een grote gronddruk bestaat. Deze stedelijke ontwikkelingen zullen Badhoevedorp niet noodzakelijkerwijs sterker. Wanneer de ontwikkelingen van Schiphol en Badhoevedorp in elkaar verlopen dan vertroebelt de eenheid van Badhoevedorp. Een zorgvuldige afronding van het dorp met het Groene Carré Noord biedt een betere inbedding van het dorp. Een en ander is sterk afhankelijk van een eventuele concrete invulling in de toekomst en de relatie met het Groene Carré Noord.

Omdat het referentiealternatief geen wezenlijke verandering inhoudt van de versnipperende werking die uitgaat van de A9 in Badhoevedorp heeft deze een score '0'. Het T106-alternatief scoort een '+' en de andere alternatieven een '+ +'.

Bij de variant 'Haarlemmermeeraansluiting' blijft de meeste ontwikkelingsruimte binnen de landschapsopbouw over, waarmee een logische afbouw van het dorp gerealiseerd kan worden. Deze scoort daarom '+'. Bij de andere varianten wordt aanzienlijk meer verkeersruimte geclaimd, waardoor verankering van Badhoevedorp met zijn omgeving bemoeilijkt wordt. Deze scores daarom '-'.

Aantasting van de openheid

De nadrukkelijke aanwezigheid van de A9 met kruisingen over de Hoofdvaart en Sloterweg en een verhoogde aansluiting op de A4 werkt negatief op de openheid en weidsheid van het polderlandschap. De aanleg van zeer brede bermen langs de weg, waardoor geleiderails overbodig worden, is een geschikte maatregel om de negatieve invloed van de weg op de openheid van het polderlandschap te mitigeren. Dit werkt echter alleen bij een ligging van de weg op of nabij maaiveld. Door beplanting van in de polder passende soorten, zoals rietkragen, in de wegbermen toe te passen, kan het beeld van het op de weg

aanwezige verkeer worden verzacht, terwijl hiermee het open karakter nauwelijks verder wordt aangetast.

Het tracé van de aansluiting A4/A9 in het alternatief T106 doorbreekt het bebouwingslint langs de Sloterweg nogmaals. Bermbeplanting, om het beeld van de weg te verzachten, is hier extra belangrijk.

Alle omleggingalternatieven hebben een versnipperende invloed op het landbouwkundig gebruik in het plangebied. De autonome ontwikkelingen hebben dit overigens ook al in zekere mate. Doorsnijding met nog meer infrastructuur resulteert in meer overhoeken en minder efficiënte kavels. Op die plekken kan dat leiden tot ander beheer, waar mee de openheid mogelijk verder afneemt. Dat kan komen door extensievere vormen van beheer, natuurontwikkeling op overhoeken, stadsrandverschijnselen als ponyweiden, caravanstalling en dergelijke.

De score voor het bogenalternatief en bogen-binnenring-alternatief is '-'. De score voor T106-alternatief is '- -'. De score voor het toetsingsalternatief, is '0'.

Van de varianten voor aansluiting Badhoevedorp nemen Haarlemmermeeraansluiting en kwart klaverblad weinig ruimte in, waardoor de openheid relatief minder wordt aangetast. De score voor deze varianten is '-'. De beide varianten half klaverblad scoren op grond van extra ruimtebeslag '- -'. Het kan voor de openheid nog wel uitmaken of de snelweg zelf of de aansluiting boven maaiveld wordt opgetild. Hierin zou nog een verbetermogelijkheid kunnen zitten.

Invloed op de oriëntatie

Belangrijke herkenningspunten binnen de snelwegen A4, A5 en huidige A9 zijn de Hoofdvaart met lintbebouwing, Sloterweg met lintbebouwing en de Schipholweg langs de rand van Badhoevedorp. Alle alternatieven, met uitzondering van het toetsingsalternatief, doorkruisen de samenhang tussen deze elementen waarmee de oriëntatie in het landschap af zal nemen. De boog van de omgelegde A9 zal een nieuw oriëntatiepunt vormen. De boog A4-A9 (Schiphol-Haarlem) wordt als fly-over aangelegd en fungeert als landmark voor het knooppunt Badhoevedorp. De viaducten en bijbehorende taluds op het tracé van de T106, vormen hoogteaccenten in het gebied die niet aansluiten bij het vlakke polderlandschap van de Haarlemmermeer. Doordat er twee grote wegen, die beide buiten de landschappelijke structuur vallen, vlak bij elkaar in het open landschap komen te liggen wordt de oriëntatie in het gebied onduidelijker. De score voor bogenalternatief en bogen-binnenring-alternatief is '-'. De score voor T106-alternatief is '- -'. De score voor het toetsingsalternatief, is '0'.

De variant Haarlemmermeeraansluiting sluit grotendeels aan bij de verkavelingstructuur van de polder. Voor de variant half klaverblad doorstroming geldt dit voor de oostelijke aansluiting. Beide andere varianten hebben alleen schuin op de verkaveling staande toevoerwegen. De score voor Haarlemmermeeraansluiting is op '0'

gesteld, mede doordat bij deze aansluiting geen desoriënterende bochten hoeven te worden gereden. De score voor half klaverblad doorstroming is '-'. De beide overige varianten scoren '- -'.

Invloed op de recreatieve gebruiksmogelijkheden

De A9 kruist belangrijke recreatieve ontsluitingsroutes, zoals de wegen aan weerszijden van de Hoofdvaart en de Sloterweg. De routes blijven op zichzelf behouden. Recreatieve ontwikkelingen zijn met name gepland in de 'buik' van de boog van de A9. Daar invulling van deze ontwikkelingen mede afhankelijk zijn gesteld van de realisering van de omlegging A9 scoren de alternatieven op dit punt positief ten opzichte van het toetsingsalternatief. De score voor alle alternatieven, met uitzondering van het toetsingsalternatief, is '+'. De varianten leiden ertoe dat een gedeelte van het Groene Carré Noord doorsneden wordt door infrastructuur. De bereikbaarheid van het Groene Carré als recreatie- en uitloopegebied is goed, dankzij de afwaardering van de Schipholweg. Het ruimtebeslag binnen het Groene Carré is bij de varianten half klaverblad westelijk en kwart klaverblad relatief groot. Bij kwart klaverblad is het echter wel mogelijk om de recreatieve oost-west verbinding zonder te ingrijpende richtingveranderingen te laten kruisen met de aansluiting. Wellicht moet de aansluiting daartoe iets naar het noorden worden verlegd. De variant half klaverblad westelijk scoort '- -' en de overige varianten scoren '-'.

De varianten leiden ertoe dat een gedeelte van het Groene Carré Noord doorsneden wordt door infrastructuur. De bereikbaarheid van het Groene Carré als recreatie- en uitloopegebied is goed, dankzij de afwaardering van de Schipholweg. Het ruimtebeslag binnen het Groene Carré is bij de varianten half klaverblad westelijk en kwart klaverblad relatief groot. Bij kwart klaverblad is het echter wel mogelijk om de recreatieve oost-west verbinding zonder te ingrijpende richtingveranderingen te laten kruisen met de aansluiting. Wellicht moet de aansluiting daartoe iets naar het noorden worden verlegd. De variant half klaverblad westelijk scoort '- -' en de overige varianten scoren '-'.

Het studiegebied is een door mens gemaakte polder en wordt niet als aardkundig waardevol getypeerd. Er zijn daarmee geen effecten op aardkundige waarden⁴.

Tabel 6.1. Overzicht effecten ruimtelijke opbouw van het landschap van de verschillende alternatieven⁵

beoordelingscriterium	autonome ontwikkeling	T106-alternatief	bogenalternatief	bogen-binnenring-alternatief	toetsingsalternatief
ruimtelijke opbouw en verschijningsvorm landschap					
ruimtelijke structuur landschap	0	- -	-	-	0
versnippering en verstoring bebouwingslinten langs Hoofdvaart	0	- -	-	-	0
ruimtelijke structuur Badhoevedorp	0	+	++	++	0
openheid	0	- -	-	-	0
oriëntatie	0	- -	-	-	0
recreatief gebruik	0	+	+	+	0
samenvatting	0	- -	-	-	0

⁴ Bron: Bewogen aarde, aardkundig erfgoed in Nederland, Ministerie van LNV, 2007.

⁵ Beoordeling van de alternatieven ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Tabel 6.2. Overzicht effecten ruimtelijke opbouw van de verschillende varianten⁶

beoordelingscriterium	aansluiting 1 half klaverblad west	aansluiting 2 half klaverblad doorstroming	aansluiting 3 Haarlemmermeeraansluiting	aansluiting 4 kwart klaverblad
ruimtelijke opbouw en verschijningsvorm landschap				
ruimtelijke structuur landschap	- -	- -	0	-
versnippering en verstoring bebouwingslinten langs Hoofdvaart	- -	- -	0	-
ruimtelijke structuur Badhoevedorp	-	-	+	-
openheid	- -	- -	-	-
oriëntatie	- -	-	0	- -
recreatief gebruik	- -	-	-	- -
samenvatting	- -	-	0	-

6.2 Onderzoeksaspect cultuurhistorie

6.2.1 Verlies en aantasting van cultuurhistorische monumenten

T106-alternatief

In dit alternatief zal als gevolg van de omlegging A9 object 1 moeten wijken, zie afbeelding 5.3. Het gaat hier om een stolpboerderij met aangebouwd woonhuis aan voorzijde en losse stolpschuur rechtsachter aan de noordzijde.

Object 4 en 5 komen in het gedrang als gevolg van het geschetste tracé van de T106. Het gaat hier in beide gevallen om een gaaf bewaard gebleven woning die in oorsprong werd gebouwd als dubbele landarbeiderswoning en als zodanig karakteristiek is voor de agrarische geschiedenis van Haarlemmermeer. De score is '- -'.

Bogenalternatief

In dit alternatief zal als gevolg van de omlegging A9 object 1 moeten wijken. Het gaat hier om een stolpboerderij met aangebouwd woonhuis aan voorzijde en losse stolpschuur rechtsachter aan de noordzijde. De score is '- -'.

⁶ Beoordeling van effecten ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Bogen-binnenring-alternatief

In dit alternatief zal als gevolg van de omlegging A9 object 1 moeten wijken. Het gaat hier om een stolpboerderij met aangebouwd woonhuis aan voorzijde en losse stolpschuur rechtsachter aan de noordzijde. De score is '- '.

Toetsingsalternatief

Het toetsingsalternatief heeft geen effect op cultuurhistorische monumenten. De score is '0'.

Varianten aansluiting Badhoevedorp

Geen van de varianten heeft effect op de cultuurhistorische betekenis van objecten. De score is '0'.

Tabel 6.3. Overzicht effecten cultuurhistorie van de verschillende alternatieven⁷

beoordelingscriterium	autonome ontwikkeling	T106-alternatief	bogenalternatief	bogen-binnenring-alternatief	toetsingsalternatief
cultuurhistorie					
verlies/aantasting van monumenten	0	- -	-	-	0

Tabel 6.4. Overzicht effecten ruimtelijke opbouw van de verschillende varianten⁶

beoordelingscriterium	aansluiting 1 half klaverblad west	aansluiting 2 half klaverblad doorstroming	aansluiting 3 Haarlemmermeer-aansluiting	aansluiting 4 kwart klaverblad
cultuurhistorie				
verlies/aantasting van monumenten	0	0	0	0

6.3 Onderzoeksaspect archeologie

In het studiegebied zijn geen bekende archeologische waarden aanwezig. Geen van de alternatieven valt buiten de zeer lage archeologische verwachtingswaarde die op het plangebied rust. De te verwachten archeologische waarden is dan ook niet onderscheidend bij de alternatieven en varianten. Wanneer er bij aanleg van de weg echter

⁷ Beoordeling van de alternatieven ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

vondsten worden gedaan (dat is zelfs met een lage trefkans niet onmogelijk), moet hieraan vanzelfsprekend aandacht worden besteed. De score voor alle alternatieven en varianten is derhalve '0'.

Omdat het plangebied deel uitmaakt van een droogmakerij waar nauwelijks archeologische waarden verwacht worden, wordt nader onderzoek niet nodig geacht.

Tabel 6.5. Overzicht effecten archeologie van de verschillende alternatieven⁸

beoordelingscriterium	autonome ontwikkeling	T106-alternatief	bogenalternatief	bogen-binnenring-alternatief	toetsingsalternatief
archeologie					
verlies/aantasting van monumenten	0	0	0	0	0
archeologische verwachtingswaarde van invloed op aanleg alternatief	0	0	0	0	0

Tabel 6.6. Overzicht effecten archeologie van de verschillende varianten⁷

beoordelingscriterium	aansluiting 1 half klaverblad west	aansluiting 2 half klaverblad doorstroming	aansluiting 3 Haarlemmermeer-aansluiting	aansluiting 4 kwart klaverblad
archeologie				
verlies/aantasting van monumenten	0	0	0	0
archeologische verwachtingswaarde van invloed op aanleg variant	0	0	0	0

6.4 Effecten tijdens aanlegfase

Tijdens de aanlegfase zullen er effecten optreden op het landschap, bijvoorbeeld als gevolg van het aanbrengen van een ballastbed op het tracé of het aanbrengen van gronddepots in de vorm van reliëf. Hierdoor zullen zichtlijnen doorbroken kunnen worden. Met de locatie van werkterreinen kan rekening gehouden worden met de landschappelijke structuurlijnen.

⁸ Beoordeling van de alternatieven ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Al deze aspecten zijn van tijdelijke aard, waardoor gesteld kan worden dat de effecten tijdens de aanlegfase te verwaarlozen zijn.

6.5 Doorkijk naar 2030

Bij de autonome ontwikkeling wordt uitgegaan van een planhorizon tot 2020. Wanneer er voor de aspecten cultuurhistorie en archeologie wordt doorgekeken tot 2030, zal er nauwelijks verandering optreden, ervan uitgaande dat met toekomstige ontwikkelingen rekening zal worden gehouden met cultuurhistorisch hoog gewaardeerde monumenten, ofwel boerderijen in het plangebied. Wel kan de ensemblewerking van monumenten, liggend op een erf en omringd door een open akkerbouwgebied, wijzigen door verdergaande ontwikkelingen.

Voor het aspect landschap is het zeer waarschijnlijk dat binnen dit dynamische landschap, zo tegen Mainport Schiphol aan (waar de gronddruk hoog is) vroeg of laat stedelijke ontwikkelingen zullen plaatsvinden. Het is afhankelijk van het economische tij hoe snel deze ontwikkelingen zullen gaan. Het is de verwachting dat rond 2030 het plangebied voor een belangrijk deel veranderd zal zijn tot een hoogdynamisch stedelijk gebied in relatie tot Schiphol. De landschappelijke karakteristieken van de Haarlemmermeer zullen dan nog voornamelijk in het midden- en zuidelijk deel van de polder te vinden zijn, terwijl deze in het noordelijk deel zullen zijn omgevormd tot stedelijk groen en bebouwde omgeving. Het is daarom belangrijk dat de omlegging van de A9 zodanig wordt ingepast dat Badhoevedorp op een heldere wijze kan worden afgerond en er een blijvende buffer ontstaat naar Schiphol, waarin de recreatieve uitloop voor Badhoevedorp duurzaam geregeld is.

7 Effecten bij andere scenario's

7.1 Scenario 1 'Airport Corridor Schittert'

In dit scenario wordt het gehele gebied tussen Badhoevedorp en Schiphol ontwikkeld. Daarbij gaat de hele landschappelijke opbouw op de schop en zullen de landschappelijke en cultuurhistorische waarden verdwijnen, zie ook afbeelding 2.8. Eveneens zal de openheid van het gebied verdwijnen. In dit scenario maakt het landschappelijk niet veel uit voor welk alternatief gekozen wordt, omdat een heel nieuw landschap verschijnt met een eigen logistiek en dynamiek waarop de A9 aan moet sluiten.

In dit scenario zou de T106 een functie kunnen vervullen in de gebiedsontsluiting en als mogelijke nieuwe structuurdrager van het ontwikkelgebied. Ook in het 'Airport Corridor Schittert'-scenario is het mogelijk dat de oorspronkelijke verkavelingsstructuur een rol blijft spelen in de opbouw van het gebied. Een meer rechtgetrokken tracé verdient daarbij wel de voorkeur (dus voorkomen van de uitbuiging die afwijkt van het bestaande landschapspatroon).

7.2 Scenario 2 'Armoe Troef'

In dit scenario wordt het gedeelte ten zuidwesten van Badhoevedorp tot aan het nieuwe tracé van de A9 ('de buik') ontwikkeld met voornamelijk groene functies, zie ook afbeelding 2.9. Het is zaak om ook door middel van deze groene ontwikkelingen, zonder de financiële bijdrage afkomstig van 'rode ontwikkelingen', te komen tot een zorgvuldige inbedding van de A9 en de nieuwe rand van Badhoevedorp.

Bij dit scenario verdienen het bogenalternatief of het bogen-binnenring-alternatief de voorkeur, omdat bij het T106-alternatief sprake is van een extra doorsnijding van het landschap door de aanleg van nieuwe infrastructuur en zichtlijnen worden doorbroken door de verschillende verhoogde kruisingen met lokale wegen en waterlopen. Daarmee zal de aandacht voor inpassing worden afgeleid van de werkelijke opgave: de invulling van het Groene Carré Noord.

8 Optimaliserende, mitigerende en compenserende maatregelen

8.1 Optimaliserende maatregelen

8.1.1 Obstakelvrije wegbermen voor behoud openheid

Een belangrijk inpassingsvoorstel uit het 'Ambitiedocument Omlegging A9', dat in de ontwerpen voor de alternatieven wordt overgenomen, is het realiseren van brede obstakelvrije wegbermen aan weerszijden van de A9. Door deze bermen minstens 13 m breed te dimensioneren, is het niet noodzakelijk geleiderails aan te brengen waardoor een ongehinderd uitzicht ontstaat op het polderlandschap en de luchthavenactiviteiten ten zuiden van het nieuwe tracé van de A9. Aansluitend op deze obstakelvrije bermen kunnen velden met drassige vegetatie of rietvelden worden gerealiseerd, waarmee het verkeer op de weg qua beeld kan worden verzacht, terwijl de openheid van het gebied er nauwelijks door wordt aangetast.

8.1.2 Beplanting van bermen

Wat beplanting betreft moet aansluiting worden gezocht bij het omliggende polderlandschap, bijvoorbeeld door de aanplant van gras- en kruidensoorten, oever- en waterplanten en rietkragen. Daarbij dient de lineaire en smalle lijnvoering van het polderlandschap als uitgangspunt. Vanuit het oogpunt van zichtbaarheid en openheid dient de aanplant van hogere vegetatie, zoals bomensingels, te worden vermeden. Het bos zal gesitueerd zijn langs de bebouwing van Badhoevedorp, zie paragraaf 5.2.2 van het deelrapport flora, fauna en ecologie. Wel kunnen bomenrijen mogelijk behulpzaam zijn bij het ruimtelijk versterken van bestaande landschappelijke lijnen, maar dan vallen ze juist niet samen met de wegbermen omdat die daar ongeveer haaks op staan. Het beheer en onderhoud van eventuele rietkragen is dan ook van belang om het opschieten van eventuele hogere vegetatie tegen te gaan en de openheid van het landschap te waarborgen. Wel kan, indien de 'buik' van de omlegging van de A9 wordt ontwikkeld tot bedrijfsvestigingslocatie achter deze bebouwingslijn hogere vegetatie worden aangeplant (boomgroepen/singels). Dit maakt dan deel uit van het stedelijk groen.

8.1.3 Vorm van het Groene Carré Noord

Het is van belang dat bij de nadere uitwerking van het Groene Carré Noord, al dan niet gecombineerd met rode ontwikkelingen, de oorspronkelijke landschappelijke opbouw wordt versterkt. Het past niet bij de rationele opbouw van de Haarlemmermeer om het groen te voegen naar een nieuwe infrastructuurlijn, die in wezen autonoom in

het landschap ligt. De omgelegde A9 moet dus geen grens van het Groene Carré Noord worden, maar de landschappelijke inpassing van de weg in de vorm van het Groene Carré Noord moet de landschapsstructuur versterken in een zo veranderend landschap.

8.1.4 Cultuurhistorie

Voor het verdwijnen van de stolpboerderij zijn geen passende compenserende of mitigerende maatregelen nodig. Het verplaatsen van de stolpboerderij wordt in dit geval financieel-technisch niet doelmatig geacht.

8.2 Mitigerende maatregelen

8.2.1 Landschappelijke structuurlijnen behouden

In alle alternatieven blijft het onderliggend wegennet intact, wat in essentie positief is. Wel is het mogelijk om met het concretiseren van het tracé te zoeken naar mogelijkheden om het uitbuigen buiten de bestaande patronen te beperken (uiteraard binnen de technische randvoorwaarden van boogstralen en ontwerpssnelheid en dergelijke).

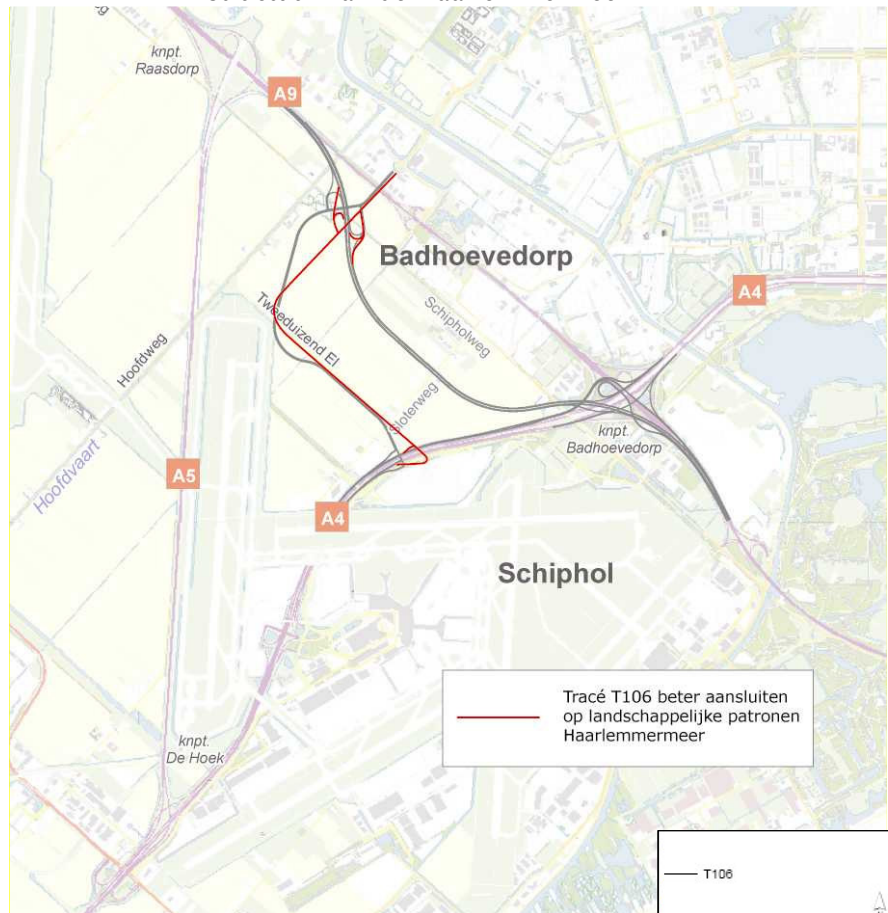
Het landschap wordt zo beperkt mogelijk aangetast wanneer de helderheid van de bestaande structuurlijnen (vaarten, tochten en wegen uit het oorspronkelijke patroon van de Haarlemmermeer) behouden wordt. In het ontwerp moet daarom gestreefd worden naar zo min mogelijk gebiedsvreemde krommingen in wegen en aansluitingen. Vooral structuurlijnen die tevens een weg zijn moeten bij voorkeur niet verlegd worden, omdat dit ook lijnen zijn waarlangs de opbouw van het landschap beleefd wordt.

Indien daartoe in het landschapsontwerp aanleiding bestaat, is het mogelijk om de door de omgelegde A9 aangetaste cultuurhistorische waarden of eventuele archeologische vondsten aan te grijpen voor de vormgeving of publieksvoorlichting. Een combinatie met eventuele kunstuitingen is daarbij denkbaar.

8.2.2 T106-alternatief

Het tracé van de T106 staat in het westen haaks op de A9, wat de langgerekte kavels in tweeën deelt en kavels 'schuin' doorsnijdt. Dit doet afbreuk aan de landschappelijke leesbaarheid van het plangebied. Ook sluit het (deels) bochtige tracé van de T106 niet aan bij de haakse lijnenstructuur van het landschap. Bezien vanuit landschappelijk perspectief is het dan ook aan te bevelen de T106 meer parallel aan de kavelstructuur in te passen en het uitbuigen van boogstralen buiten de kavelstructuur te voorkomen.

Afbeelding 8.1. Tracé T106 beter inpassen in landschappelijke structuur van de Haarlemmermeer



Bovendien kruist het tracé van de T106 de wegen Tweeduizend El en de Sloterweg. Ter hoogte van deze kruising zullen een viaduct en een tunnel worden gerealiseerd. Zowel de viaducten als de bijbehorende taluds vormen hoogteaccenten in het gebied die niet aansluiten bij het vlakke polderlandschap van de Haarlemmermeer. Vanuit het oogpunt om de hoogteaccenten als gevolg van de aanleg van de T106 zo min mogelijk te benadrukken, moet zoveel mogelijk worden afgezien van beplanting van de verschillende taluds.

8.3 Compenserende maatregelen

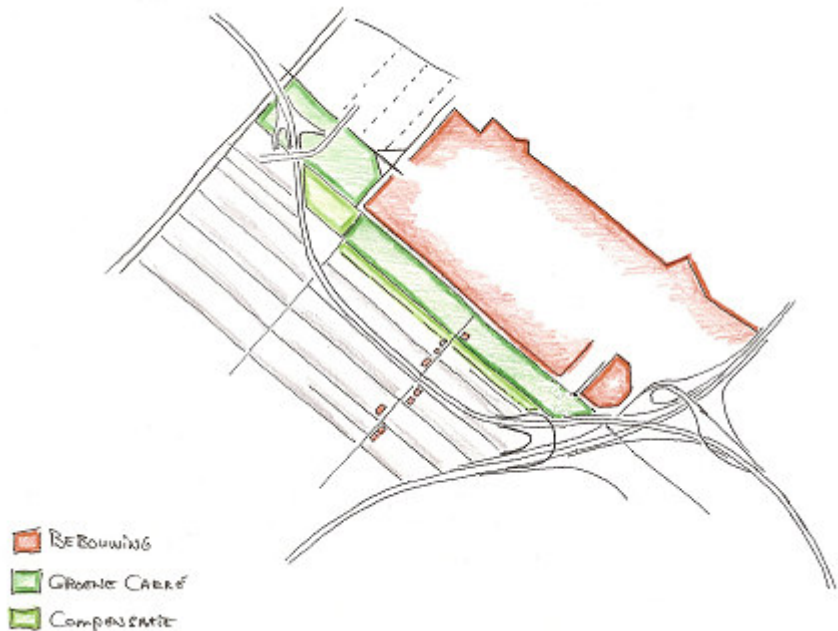
8.3.1 Doorsnijding Groene Carré

De doorsnijdingen van het grondgebied van het Groene Carré als gevolg van het verleggen van de A9 kunnen worden gecompenseerd door de grens van het gebied in zuidwestelijke richting op te schuiven (zie afbeelding 8.2). Dit kan tevens bijdragen aan een robuustere invulling van de Groene AS ('Bypass'), zie bijlage flora, fauna en ecologie.

Belangrijk is wel om het inpassingsgebied (zo mogelijk gecombineerd met natuurcompensatie) zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de verkaveling en landschapstructuur van het poldergebied. Dit betekent

het ontwikkelen van gehele percelen of langwerpige/rechthoekige delen daarvan. Eventuele overhoeken en schuine stukken van percelen behoren niet tot de landschappelijke hoofdstructuur, waardoor ze beter niet met beplanting kunnen worden geaccentueerd.

Afbeelding 8.2. Mogelijke combinatie van landschappelijke inpassing middels Groene Carré, gecombineerd met natuurcompensatie



Bij het bogenalternatief en bogen-binnenring-alternatief wordt het viaduct van de Schipholweg over de A4 verplaatst. Deze verplaatsing leidt ertoe dat de Schipholweg het grondgebied van het Groene Carré Noord aan de zuidoostzijde doorsnijdt. Dit areaalverlies kan aan de zuidwestzijde van het Groene Carré Noord worden aangevuld. Hierdoor ontstaat een aaneengesloten groengebied ten noorden van de A9, zodat het polderlandschap ongemoeid blijft.

De passeerbaarheid van de Schipholweg is een belangrijk aandachtspunt. Een aantal nieuwe fiets- en voetgangersvriendelijke passeermogelijkheden moeten zorgen voor een goede bereikbaarheid van het Groene Carré als recreatie- en uitloopgebied.

De varianten voor de aansluiting bij Badhoevedorp leiden ertoe dat een gedeelte van het Groene Carré doorsneden wordt door infrastructuur. Ter compensatie van dit areaalverlies kan het gebied van het Groene Carré Noord worden uitgebreid op de wijze zoals eerder weergegeven. Ook hier geldt als belangrijk aandachtspunt dat recreatieve routes (zoals aangegeven in de rapportage 'Groen en Recreatie in de Haarlemmermeer' [lit. 11]) niet geblokkeerd mogen worden door de omlegging van de A9.

9 Leemten in kennis en aanzet tot een evaluatieprogramma

.....

9.1 Leemten in kennis

In de driehoek tussen A4, A5 en de Oude Schipholweg speelt een groot aantal ontwikkelingen, waaronder een mogelijke ontwikkeling van een tweede terminal voor Schiphol, met bijbehorende ontsluiting via het snelwegennet en het spoor. Dergelijke ontwikkelingen zullen van grote invloed zijn op het ruimtelijk beeld in de omgeving van de omlegging A9 ten zuiden van Badhoevedorp. Van deze ontwikkelingen is echter onvoldoende bekend om de invloed ervan op het landschap in relatie tot de omlegging van de A9 te kunnen beoordelen. Omdat deze plannen nog niet zijn vastgesteld zijn ze ook niet meegenomen in het referentiealternatief. Bij de beoordeling van effecten op het landschap is wel uitgegaan van een dynamisch landschap in het invloedsgebied van Schiphol.

De lage dichtheid van waarden op nationaal en provinciaal niveau geeft echter aan dat dit geen belanghebbend onderwerp is binnen het plangebied. Een uitzondering daarop vormt de verkavelingsstructuur van de Haarlemmermeer, die bij het aspect landschap is ondergebracht.

Het tracé van de omlegging A9 doorkruist een gebied met zeer lage trefkans op archeologische waarden, de trefkans is derhalve niet onderscheidend voor de beoordeling van de verschillende varianten. De aanwezigheid van waarden is echter niet op voorhand uit te sluiten. Nader onderzoek naar (de kans op) archeologische waarden is aanbevolen.

9.2 Aanzet tot een programma voor evaluatie en monitoring

Voor evaluatie zijn de volgende aspecten van belang

Met de omlegging A9 Badhoevedorp kan de ontwikkeling van de Groene AS en Groene Carré binnen het plangebied worden gerealiseerd. Op het eerste oog lijken dit twee tegenstrijdige ontwikkelingen, maar in het kader van de omlegging is landschappelijke inpassing verplicht. Deze kunnen gecombineerd worden ingezet om de groene en recreatieve doelen van Mainport en Groen (deels) te verwezenlijken (zie paragraaf 8.3, Compenserende maatregelen).

Geëvalueerd kan worden of het combineren van een grootschalige landschappelijk recreatieve opgave met de inpassing en compensatie voor een nieuwe weg leidt tot bevredigende resultaten, zowel in

kwantitatieve als in kwalitatieve zin. Het is cruciaal dat de voortgang van het infrastructurele gedeelte onlosmakelijk wordt verbonden met de uitvoering van de landschappelijke inpassing en natuurcompensatie. Dit om het risico uit te sluiten dat er straks wel een weg ligt en er geen groene inpassing van de grond komt. Doordat de groene verplichtingen behorend bij de weg worden ingezet om gemeentelijke doelen te behalen, ontstaat er slechts een gering risico op gemeentelijke weerstand tegen het compensatie en inpassingsdeel van het project (een risico dat bij andere projecten fors kan zijn).

Voor monitoring zijn de volgende aspecten van belang

In hoofdstuk 8 zijn maatregelen opgenomen die erop gericht zijn de openheid van het landschap zoveel mogelijk te waarborgen. Maatregelen hebben onder andere betrekking op beheer van de berm- en oevervegetaties langs de snelweg en aansluitingen. Het beheer is erop gericht struikvorming te voorkomen, zodat het open landschap niet meer dan nodig wordt aangetast. Het is daarom belangrijk om het beheer te monitoren.

Verklarende woordenlijst

.....

20 Ke-contour

Indicator voor geluidshinder door vliegverkeer. Bij een lawaai-belasting van 20 Ke worden vrijwel geen mensen meer ernstig gehinderd.

Archeologie

Wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten.

Archeologische verwachtingswaarde

Trefkans op het vinden van oudheidkundige sporen in de bodem.

Bebouwingslint

Een lijnvormige verzameling van gebouwen langs een weg in het buitengebied.

Beeldkwaliteitsplan

Instrument voor het kwaliteitsbeheer van het ruimtelijk beeld. Het kan uitspraken doen over de visuele kwaliteiten van de openbare ruimte en van de architectuur.

Belvedere

Rijksbeleid van de Ministeries OCW, VROM, LNV en V&W lopend van 1999 tot en met 2009 dat beoogt om de cultuurhistorie meer richtinggevend te laten zijn in de ruimtelijke inrichting van Nederland.

Cultuurhistorie

Archeologische vindplaatsen, historische landschappen en structuren en monumentale gebouwen.

Ecologische verbinding

Veelal lijnvormige groene structuur tussen twee natuurgebieden om verplaatsing van dieren mogelijk te maken.

Fly-over

Hoog gelegen kunstwerk dat deel uitmaakt van een ongelijkvloerse autowegkruising.

Groenstructuur

Ordering van 'groene' lijnen en vlakken in het landschap, zoals bomenrijen, grasland, bosjes et cetera.

Landschap

De omgeving zoals de mens die waarneemt.

Nota Ruimte

De visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen, waarin het nationaal ruimtelijk beleid zoveel mogelijk is ondergebracht.

Openheid van het landschap

Weidsheid van het landschap, de mate waarin vergezichten mogelijk zijn.

Oriëntatie in het landschap

Visuele herkenningspunten in het landschap en deze kunnen benutten voor een correct richtingsgevoel.

PKB-kaart

Kaart Planologische Kernbeslissing Nota Ruimte.

Poldergrid

Ordering van kavels, paden en wegen in een rechthoekig patroon.

Recreatieve uitloopfunctie

Aantrekkelijk (groen) gebied waar het voor diverse doelgroepen mogelijk is kleine en grotere ommetjes vanuit de woonomgeving te maken.

Ruimtelijke structuur van het landschap

De ordering van grote lijnen en vlakken met inbegrip van het verkavelingspatroon.

Stolpboerderij

Vierkante boerderij met een piramidevormig dak.

Terrestrisch

Op of in de bodem voorkomend.

Verkavelingstructuur

Ordering van kavels.

Literatuurlijst

lit.	auteur	jaar	onderwerp
1	Ministerie van VROM	jan. 2006	Nota Ruimte
2	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	okt. 2007	Randstad Urgent
3	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, de provincie Noord-Holland, de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam en Haarlemmermeer	1995	De Groene AS
4	Provincie Noord-Holland	apr. 2000	Raamplan Haarlemmermeer Groen
5	Provincie Noord-Holland	feb. 2003	Streekplan Noord-Holland Zuid
6	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	2005	Overeenkomst omlegging A9
7	Provincie Noord- en Zuid-Holland	2006	Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer - Bollenstreek
8	Gemeente Haarlemmermeer	jun. 2008	Masterplan Badhoevedorp
9	Schiphol Group	feb. 2007	Ruimtelijk Ontwikkelingsplan 2015
10	Ministeries van Verkeer en Waterstaat, VROM en LNV, Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer, de gemeente Amsterdam, NV Luchthaven Schiphol en de Schiphol Area Development Company NV	nov. 2006	Convenant Mainport Schiphol en Groen
11	Gemeente Haarlemmermeer	aug. 2007	Groen en recreatie in Haarlemmermeer.
12	Witteveen+Bos	jun. 2008	Dossier scenarioanalyse
13	Diverse Ministeries Rijksoverheid	juli 1999	Belvedere, beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting + bijlage gebieden
14	Rijkswaterstaat / H+N+S	2008	Routeontwerp A4
15	Ministerie van Onderwijs Cultuur en Wetenschappen, VROM, LNV en Verkeer & Waterstaat	2008	De Nota 'Een cultuur van ontwerpen, Visie Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp VARO uit 2008
