



TN/MER omlegging A9 te Badhoevedorp

Bijlage landschapsvisie

5 maart 2009



TN/MER omlegging A9 te Badhoevedorp

Bijlage landschapsvisie

5 maart 2009

Colofon

Uitgegeven door: Witteveen+Bos
Referentienummer: RW1664-12/dijw/275

Informatie:

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

Uitgevoerd door: Witteveen+Bos

Opmaak: de heer M.G. Blikman MSc., de heer ir. A.H. Janssen

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	19
3	Beleidskader	21
3.1	(Inter)Nationaal beleid	21
3.1.1	Europese landschapsconventie (Verdrag van Florence)	21
3.1.2	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	Traject Landijs/Bewogen aarde	23
3.1.6	Randstad Urgent	23
3.2	Regionaal en provinciaal beleid	24
3.2.1	Beleidskader landschap en cultuurhistorie provincie Noord-Holland	24
3.2.2	De Groene AS	24
3.2.3	Raamplan Haarlemmermeer Groen	24
3.2.4	Streekplan Noord-Holland Zuid	26
3.2.5	Bestuursovereenkomst omlegging A9	26
3.2.6	Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer - Bollenstreek	26
3.3	Lokaal en gemeentelijk beleid	27
3.3.1	Masterplan Badhoevedorp (2008)	27
3.3.2	Schiphol: Ruimtelijk Ontwikkelingsplan 2015	28
3.3.3	Convenant Mainport Schiphol en Groen	30
4	Het landschap vroeger en nu	32
4.1	De ontwikkeling van het landschap	32
4.2	Het landschap in de huidige situatie	32
4.3	Het landschap na autonome ontwikkeling	35
4.3.1	Groene AS	35

4.3.2	Groene Carré	35
5	Visie op het landschap	38
5.1	Voorgenomen ingreep	38
5.2	Inpassing van de alternatieven in het landschap	40
5.2.1	T106-alternatief	41
5.2.2	Bogenalternatief	42
5.2.3	Bogen-binnenring-alternatief	42
5.2.4	Toetsingsalternatief	43
5.2.5	Varianten aansluiting Badhoevedorp	43
5.3	Groene Carré	44
5.3.1	T106-alternatief	44
5.3.2	Bogenalternatief	45
5.3.3	Bogen-binnenring-alternatief	45
5.3.4	Toetsingsalternatief	45
5.3.5	Varianten aansluiting Badhoevedorp	46
5.4	Effecten bij andere scenario's	46
5.4.1	Scenario's voor ruimtelijke ontwikkeling	46
5.4.2	Scenario's voor de gebiedsontsluiting	46
	Literatuurlijst	48

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 landschapvisie.

1.3 Wat kunt u vinden in dit deelrapport?

Deze landschapvisie vormt een aanvulling op het themarapport landschap, cultuurhistorie en archeologie (LCA) en gaat verder in op de inpasbaarheid van de alternatieven in het landschap. Dit rapport presenteert geen effectbeoordeling daar deze reeds in het LCA-deelrapport is opgenomen, maar bevat zienswijzen ten aanzien van de inpasingsmogelijkheden voor de verschillende varianten van de

omlegging van de A9. In de (O)TB-fase wordt deze landschapsvisie op een hoger (detail) niveau uitgewerkt in een landschapsplan.

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 deze visie (hoofdstuk 3). Deze visie is namelijk gebaseerd op ruimtelijke plannen en visies die voor (de omgeving van) het plangebied zijn opgesteld en betrekking hebben op het landschap. Tevens wordt ingegaan op de plannen met betrekking tot het Groene Carré als recreatie- en uitloopegebied en de Groene AS.

Om de inpasbaarheid van de alternatieven goed te kunnen beschrijven, is het belangrijk om te weten wat de huidige landschappelijke situatie is in het studiegebied en wat de te verwachten ontwikkelingen zijn die redelijkerwijs op korte termijn plaats gaan vinden (hoofdstuk 4). Vervolgens wordt een visie gegeven op de inpasbaarheid van de omlegging in het landschap (hoofdstuk 5). Daarbij komen onder meer compenserende en mitigerende maatregelen aan bod en wordt ingegaan op de gevolgen en mogelijkheden voor het Groene Carré en de Groene AS.

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.

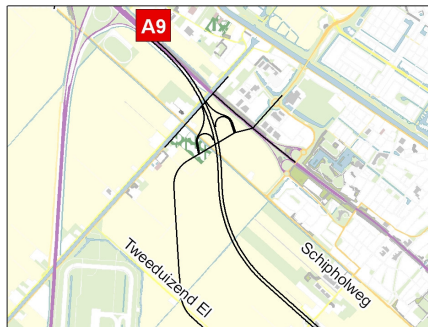
Voor alle alternatieven en varianten geldt dat de Schipholweg wordt verwijderd tussen de Hoofdvaart en de huidige aansluiting met de A9. De Schipholweg zal opnieuw worden aangesloten op het onderliggend wegennet.

Varianten voor de aansluiting Badhoevedorp:

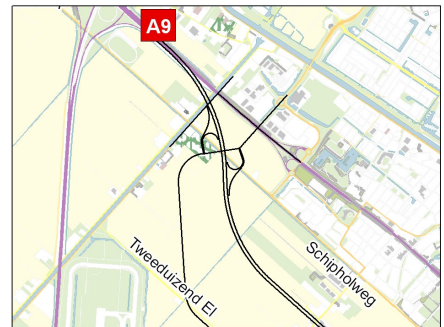
- half klaverblad westelijk:
 - deze variant heeft een half klaverblad ter plaatse van de aansluiting Badhoevedorp. Deze variant ligt qua ruimtebeslag verder van Badhoevedorp af. De variant kan goed worden toegepast in de bogenalternatieven. Bij het T106-alternatief is de variant ongunstiger omdat er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

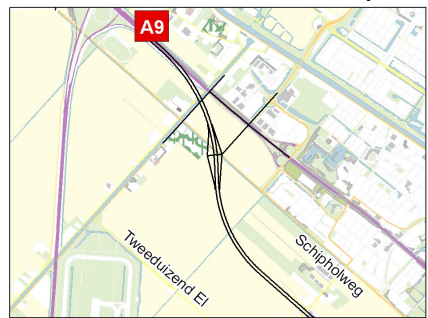
Afbeelding 2.5. Varianten voor de aansluiting Badhoevedorp



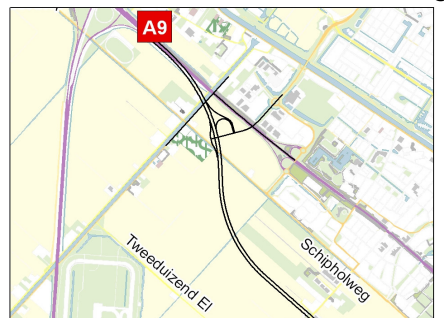
variant half klaverblad westelijk



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. 18].

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?

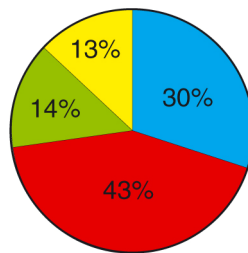
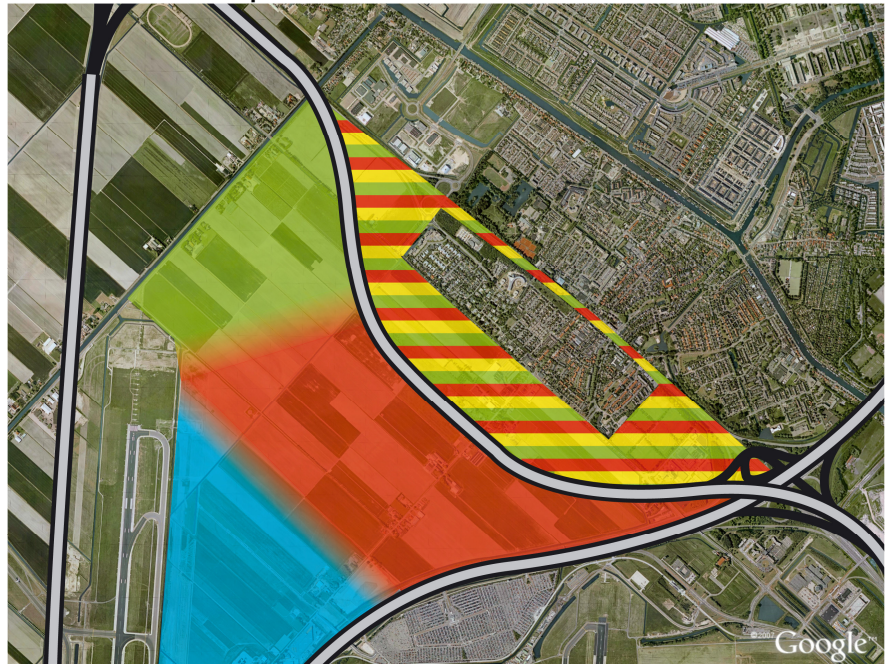
Het referentiescenario

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'



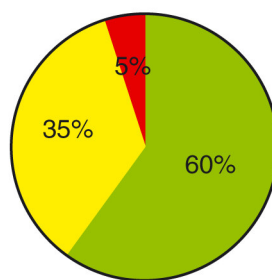
Legenda

- 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

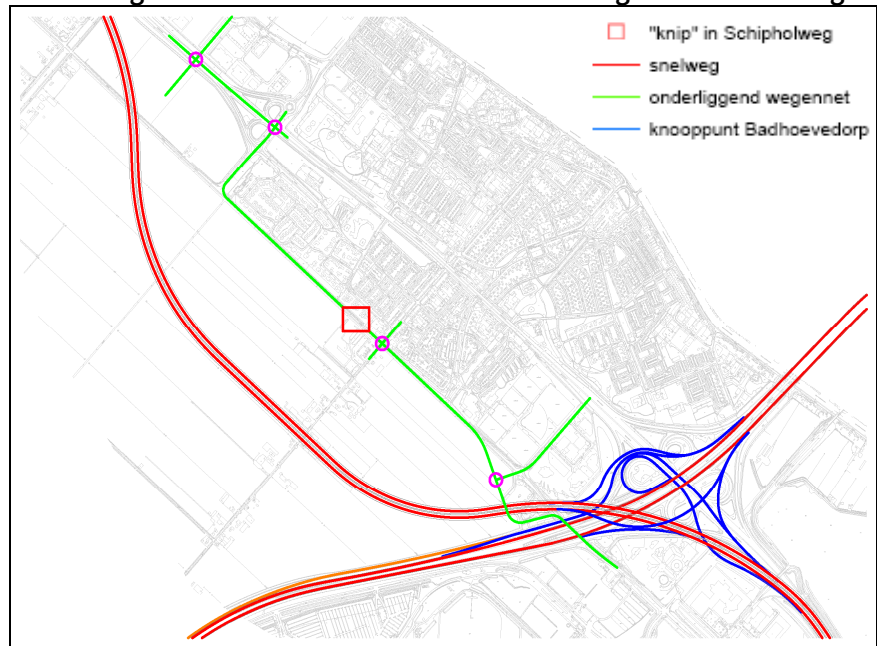
2.2.3 Scenario's voor de gebiedsontsluiting

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

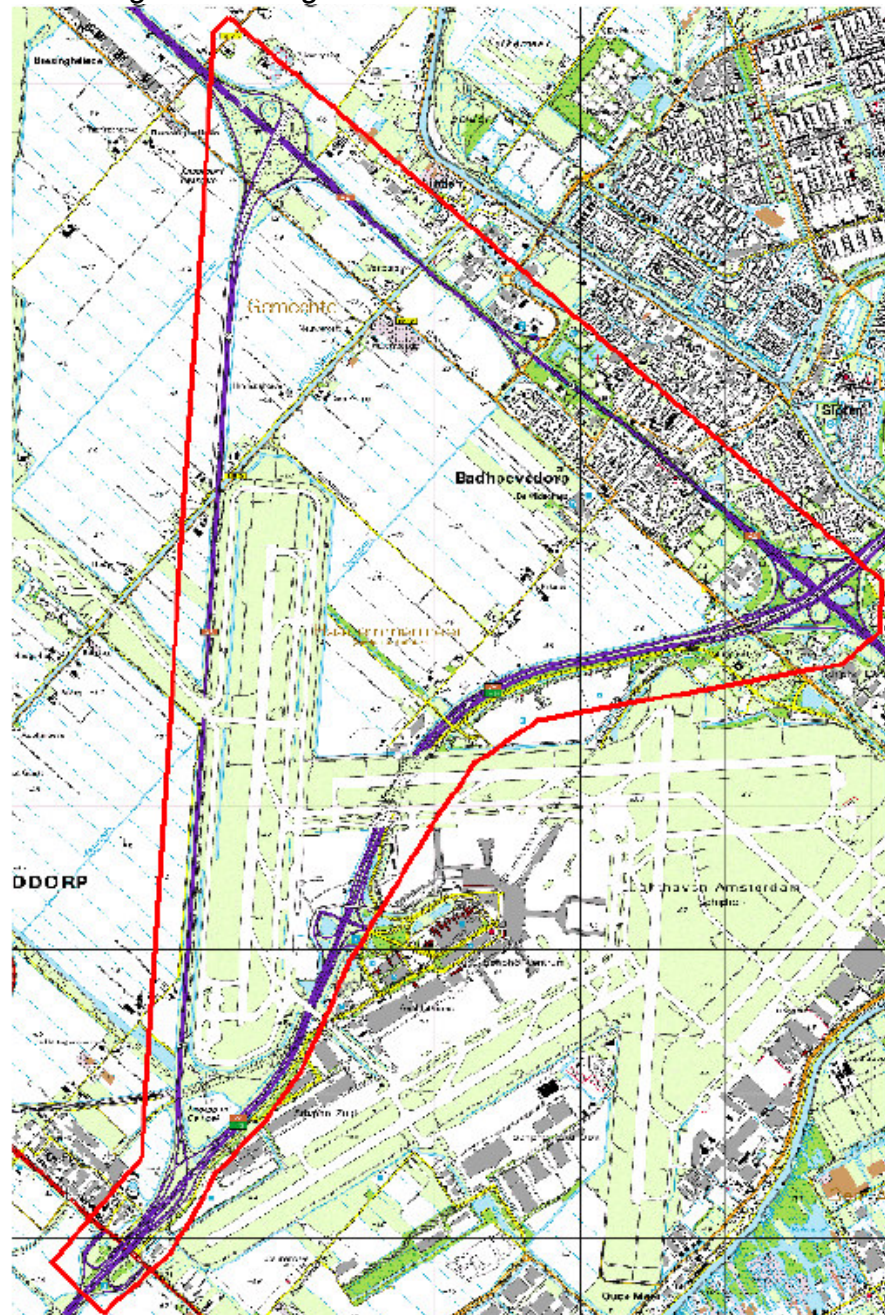


2.3.2 Studiegebied

Het studiegebied is het gebied waar naar verwachting effecten optreden als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied. In het kader van deze landschapsvisie worden de effecten op het landschap onderzocht en wordt tevens een visie gegeven op hoe de verschijningsvorm van het landschap zou kunnen worden. Deze invloeden op het landschap zijn over relatief grote afstand waarneembaar. Een onderscheid is te maken naar waarneming door de automobilist en waarnemingen door personen in het onderliggende landschap. De automobilist, die primair gericht is op de weg zelf en de directe omgeving daarvan, neemt een strook van enkele honderden meters (min of meer) haaks op de snelweg waar. De persoon die

bijvoorbeeld fietst, loopt in het landschap kan veel meer waarnemen, tot wel enkele kilometers ver, afhankelijk van de inrichting van het landschap ter plaatse.

Afbeelding 2.12. Studiegebied



3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader geschetst als basis voor de landschapsvisie. Achtereenvolgens zal het (inter)nationaal beleid, het regionaal beleid, het provinciaal beleid en het lokale en gemeentelijke beleid worden behandeld.

3.1 (Inter)Nationaal beleid

3.1.1 Europese landschapsconventie (Verdrag van Florence)

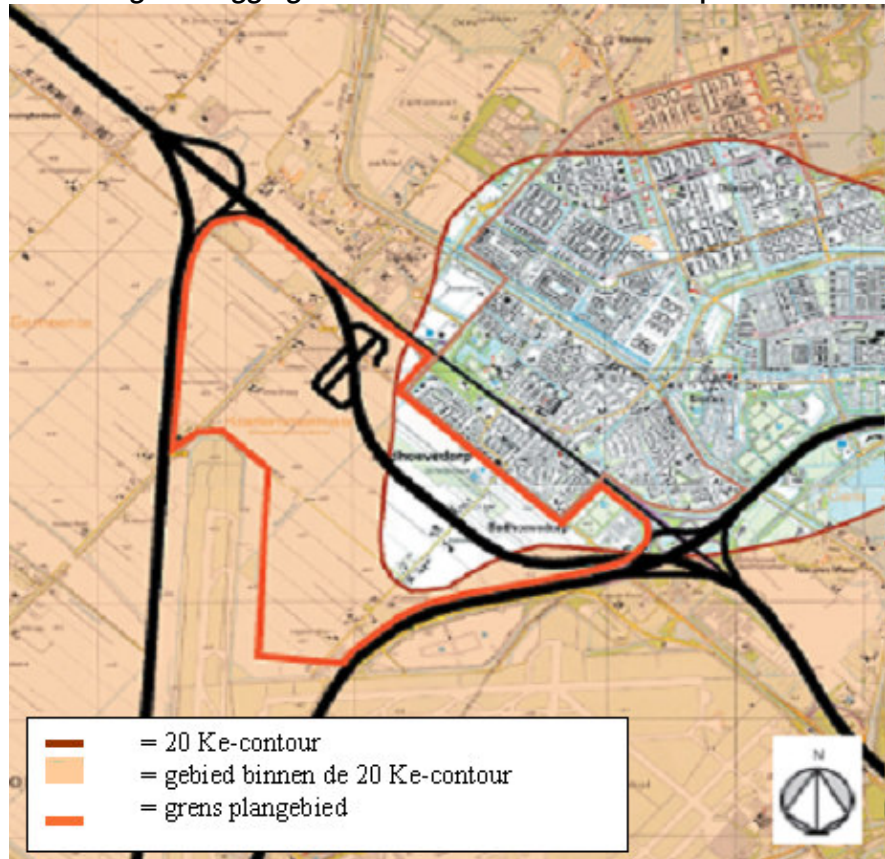
De Europese landschapsconventie (ELC), ook wel het Verdrag van Florence genoemd, is een Europees verdrag gericht op het landschap. De ELC heeft tot doel nationale en regionale overheden te stimuleren goede voorwaarden te scheppen voor de ontwikkeling en het beheer van het landschap. De ELC heeft daarbij 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 Nota Ruimte

De Nota Ruimte [lit. 1] bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. 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. 20] 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', zoals de A4, 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. 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 Traject Landijs/Bewogen aarde

Het traject Landijs van het ministerie van LNV, dat heeft geresulteerd in het boek 'Bewogen aarde', is gericht op de betekenis van aardkundige waarden voor verschillende maatschappelijke functies en de mogelijkheden voor bescherming, beheer en ontwikkeling van deze waarden. Aardkundige waarden worden binnen het traject gezien als onderdeel van het Nederlands erfgoed.

3.1.6 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 Regionaal en provinciaal beleid

3.2.1 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 beeldkwaliteitsplannen. 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 en 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.

3.2.2 De Groene AS

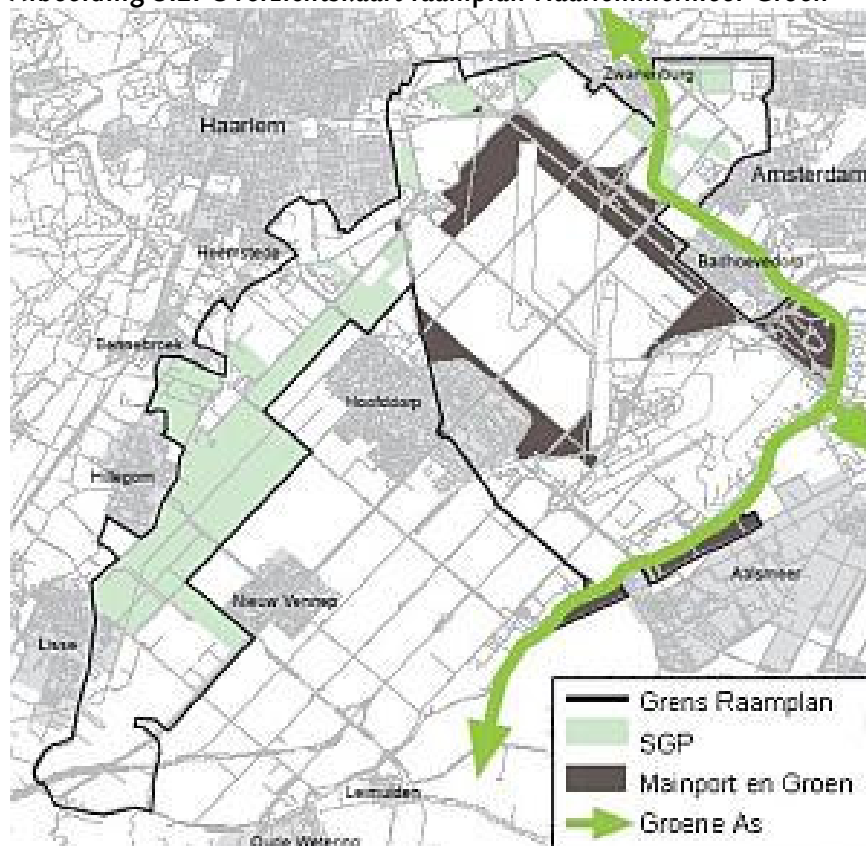
De Groene AS [lit. 3] verbindt grote en kleine natuurgebieden tussen Amstelland en Spaarnwoude met elkaar. Hierdoor ontstaat niet alleen een ecologische verbindingszone, maar ook een aantrekkelijk landschap dat onder meer geschikt is voor recreatie en leefgebied voor dieren. De Groene AS moet een belangrijke 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.

3.2.3 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 Haarlemmermeêr 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. 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 3.3.3, Convenant Mainport Schiphol en Groen.

Afbeelding 3.2. Overzichtskaart raamplan Haarlemmermeér Groen¹



¹ Bron: www.haarlemmermeergroen.nl.

Afbeelding 3.3. Het Groene Carré Noord



3.2.4 Streekplan Noord-Holland Zuid

Het streekplan Noord-Holland Zuid [lit. 5] voorziet in de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp. Het studiegebied is onderdeel van een uitwerkingsgebied van het streekplan. Er gelden in het studiegebied bouwbeperkingen vanwege Schiphol. De locatie Badhoevedorp-Zuid wordt genoemd als Schiphol-gebonden bedrijvenlocatie (kantoren 70 %, gemengde bedrijven en handel 30 %). Deze locatie wordt pas ontwikkeld als het tracé van de A9 is vastgelegd. Het is de bedoeling de locatie groen in te lijsten. 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.

3.2.5 Bestuursovereenkomst omlegging A9

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].

3.2.6 Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer - Bollenstreek

Het project gebiedsuitwerking Haarlemmermeer - Bollenstreek [lit. 7] is een opdracht van de Minister van VROM aan de provincie

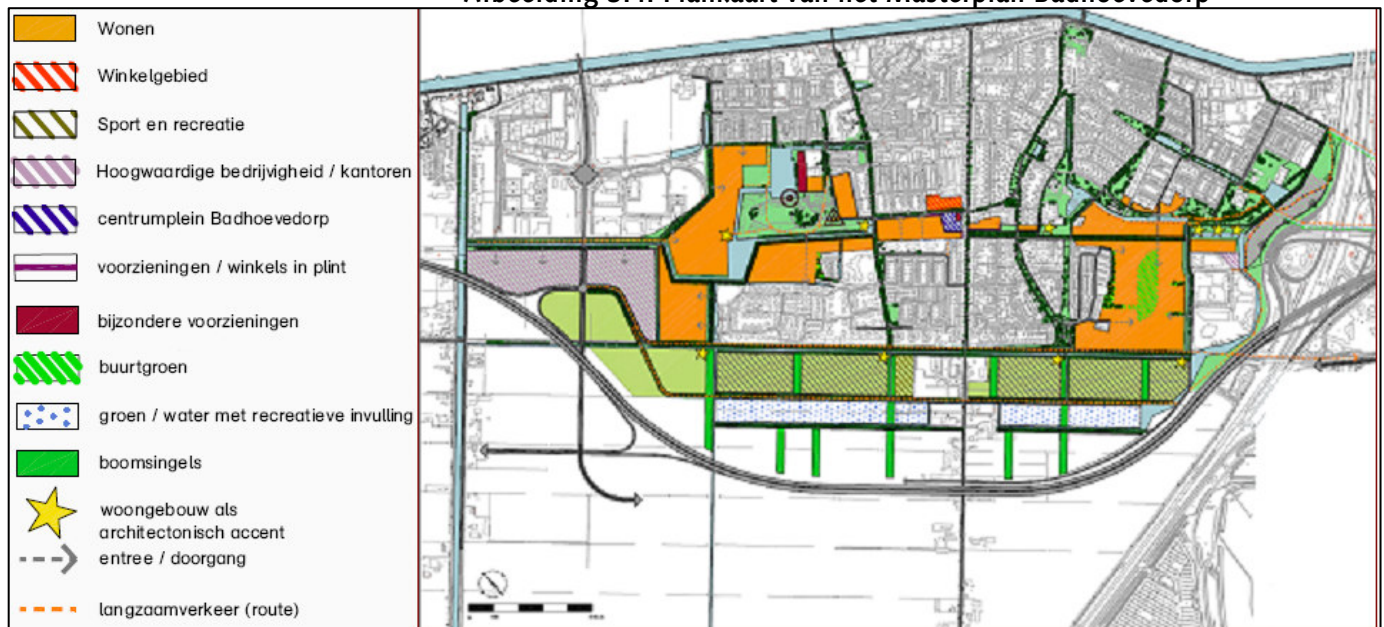
Noord-Holland en Zuid-Holland. Doel is een gezamenlijk advies uit te brengen over de mogelijke ruimtelijke inrichting van deze regio. Ter plaatse van het huidige tracé van de A9 is ruimte voor 1.000 woningen en diverse voorzieningen die het huidige winkelcentrum versterken. Naar verwachting eind april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

3.3 Lokaal en gemeentelijk beleid

3.3.1 Masterplan Badhoevedorp (2008)

Het Masterplan Badhoevedorp [lit. 8] gaat ervan uit dat de A9 omgelegd gaat worden. In dat geval is er een opgave voor 1.000 nieuwbouwwoningen. In het Masterplan wordt uitgegaan van 1.100 woningen, die op verschillende plekken gerealiseerd gaan worden (woon- en wandelbos, centrum, Schuilhoeve-Groene Zoom en Schuilhoevesportvelden). Deze locaties zijn gelegen op en rondom het huidige tracé van de A9. In het centrum wordt circa 35 ha in commerciële voorzieningen voorzien 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) wordt een uitbreiding van de bedrijvigheid 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' (onder andere sportvelden en recreatie, in afbeelding 3.3 aangegeven als de groene velden in de 'buik' van de omgelegde A9) hangt samen met de ontwikkeling van de Groene Carré.

Afbeelding 3.4. Plankaart van het Masterplan Badhoevedorp



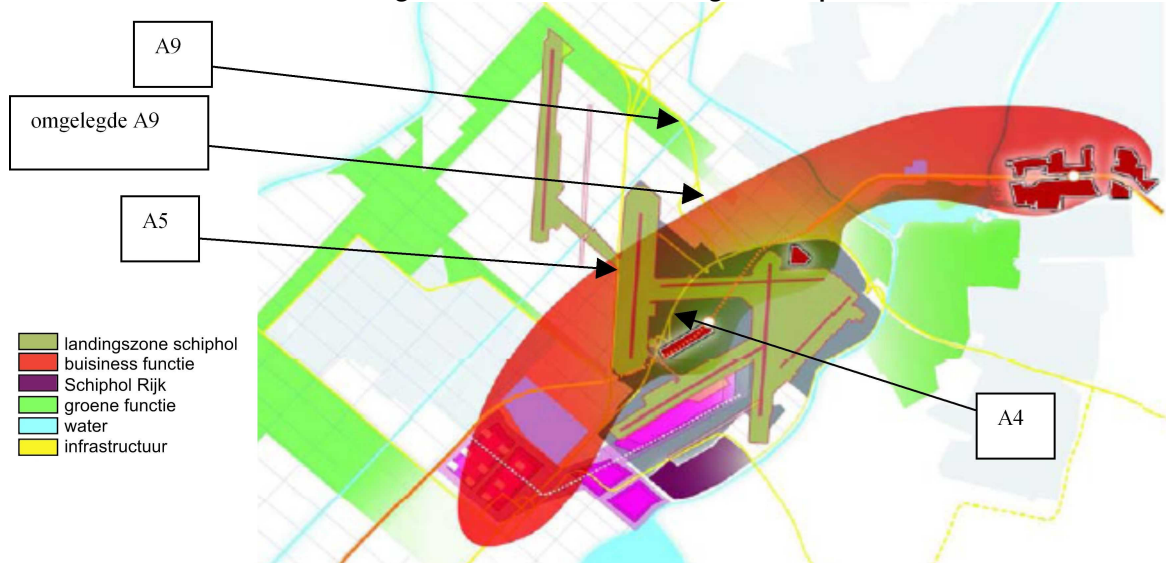
De Groene AS tussen Spaarnwoude en Amstelland kan als ecologische verbindingsstructuur onderdeel gaan uitmaken van de nieuwe landschapsstructuur. Volgens het Masterplan zal het gebied binnen de omgelegde A9 worden ingericht als hoogwaardige parkzone en recreatiegebied, met plaats voor diverse sportverenigingen. Volgens het Masterplan dient grootschalige kantoorontwikkeling direct langs de A9 plaats te vinden. Het gebied van het Groene Carré vormt op deze wijze een scheiding tussen de kantoorontwikkeling en het dorp.

3.3.2 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 3.5, 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 3.5. Schematische weergave 'Airport Corridor'²

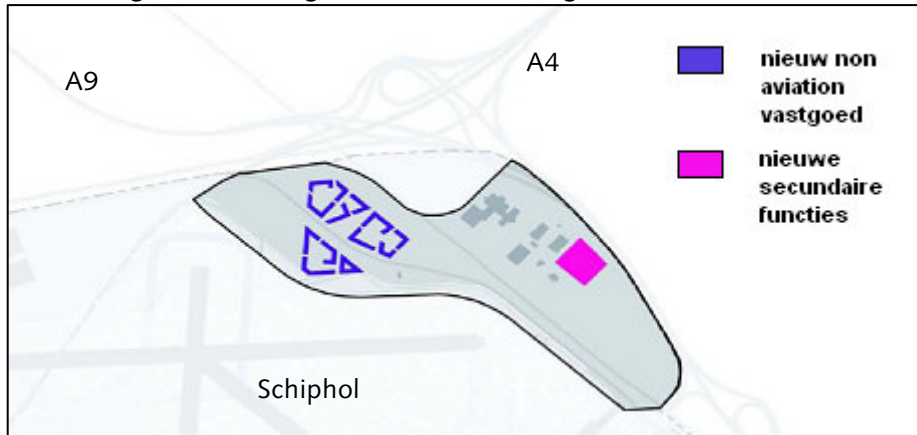


Uit het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol 2015 blijkt dat het ruimtelijke programma voor de Airport Corridor bestaat uit de realisatie van zakelijke topmilieus als ook de werkstad A4/Haarlemmermeer. Indien aan dit programma concreet invulling wordt gegeven, zal er sprake zijn van een transformatie 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.

In het ruimtelijk ontwikkelingsplan Schiphol is ten aanzien van een aantal locaties binnen de Airport Corridor concreet invulling gegeven aan de mogelijke ontwikkelingen. Het gebied ten oosten van de omlegging van de A9, gelegen in de oksel van de A9 en de A4, wordt in het plan aangeduid als de Elzenhof. Deze locatie is aangewezen voor de huisvesting van 'diensten' en wordt omschreven als een businessdistrict (zie afbeelding 3.6).

² Bron: Ruimtelijk ontwikkelingsplan Schiphol 2015.

Afbeelding 3.6. Situering van de ontwikkeling 'Elzenhof'³



In 1998 is voor dit gebied een stedenbouwkundig plan opgesteld, dat in 2006 is vernieuwd. Beoogd wordt een vestigingsmilieu voor het topsegment te realiseren, waarin ruimte is voor circa 200.000 m² kantoren en een hotel. In het inrichtingsconcept is gekozen voor het bouwen in een hoge dichtheid, waardoor het businessdistrict vanuit het omliggende polderlandschap sterk in het oog springt. Ook is er in het plan ruimte voor groen en water, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de aanwezige landschappelijke structuren in het gebied.

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.

3.3.3 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 worden 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. Uit contact met de heer Smilde, directeur van de stichting Mainport Schiphol en Groen, is gebleken dat momenteel wordt gekeken hoe in combinatie met het project Groene AS invulling kan worden gegeven aan het project Groene Carré.

Ook het in paragraaf 3.2.3 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

³ Bron: Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol 2015.

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.

4 Het landschap vroeger en nu

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de ontwikkeling die het landschap in de loop der tijd heeft doorgemaakt. Daarbij zal ook een beschrijving worden gegeven van het landschap zoals dat naar alle waarschijnlijkheid zal ontstaan bij autonome ontwikkeling.

4.1 De ontwikkeling van het landschap

De omlegging van de A9 vindt plaats in de Haarlemmermeer. Op de plaats van deze polder was rond de middeleeuwen een veenplas, de Haarlemmermeer. Vanwege diverse redenen is men vanaf 1840 begonnen met het aanleggen van dijken rondom het meer. Vervolgens heeft men het gebied bemalen waardoor de Haarlemmermeer in 1852 droog is gevallen.

In de polder zouden 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.

Aanvankelijk was Haarlemmermeer een landbouwgemeente. In de 20^e eeuw kwam de glastuinbouw op en werd de luchthaven Schiphol ontwikkeld. Zowel rond Schiphol als Hoofddorp bevinden zich bedrijventerreinen en kantoorparken.

4.2 Het landschap in de huidige situatie

De polder Haarlemmermeer wordt omringd door de Ringvaart. Ongeveer van noordoost naar zuidwest loopt de Hoofdvaart dwars door de polder. De polder wordt droog gehouden door vijf gemalen. De gemeente wordt doorsneden door een strak patroon van wegen en afwateringskanalen. Ongeveer in de richting noordoost-zuidwest (in het dagelijks spraakgebruik in de polder: 'noord-zuid') loopt precies elke 2 km een weg en precies in het midden daartussen een kanaal. Dwars daarop, ongeveer in de richting zuidoost-noordwest ('oost-west'), 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. De kanalen hebben namen die eindigen op 'tocht', behalve de Hoofdvaart en de Kruisvaart. In het noorden van de polder is het patroon inmiddels sterk gefragmenteerd door de start- en landingsbanen van Schiphol (zie afbeelding 4.1).

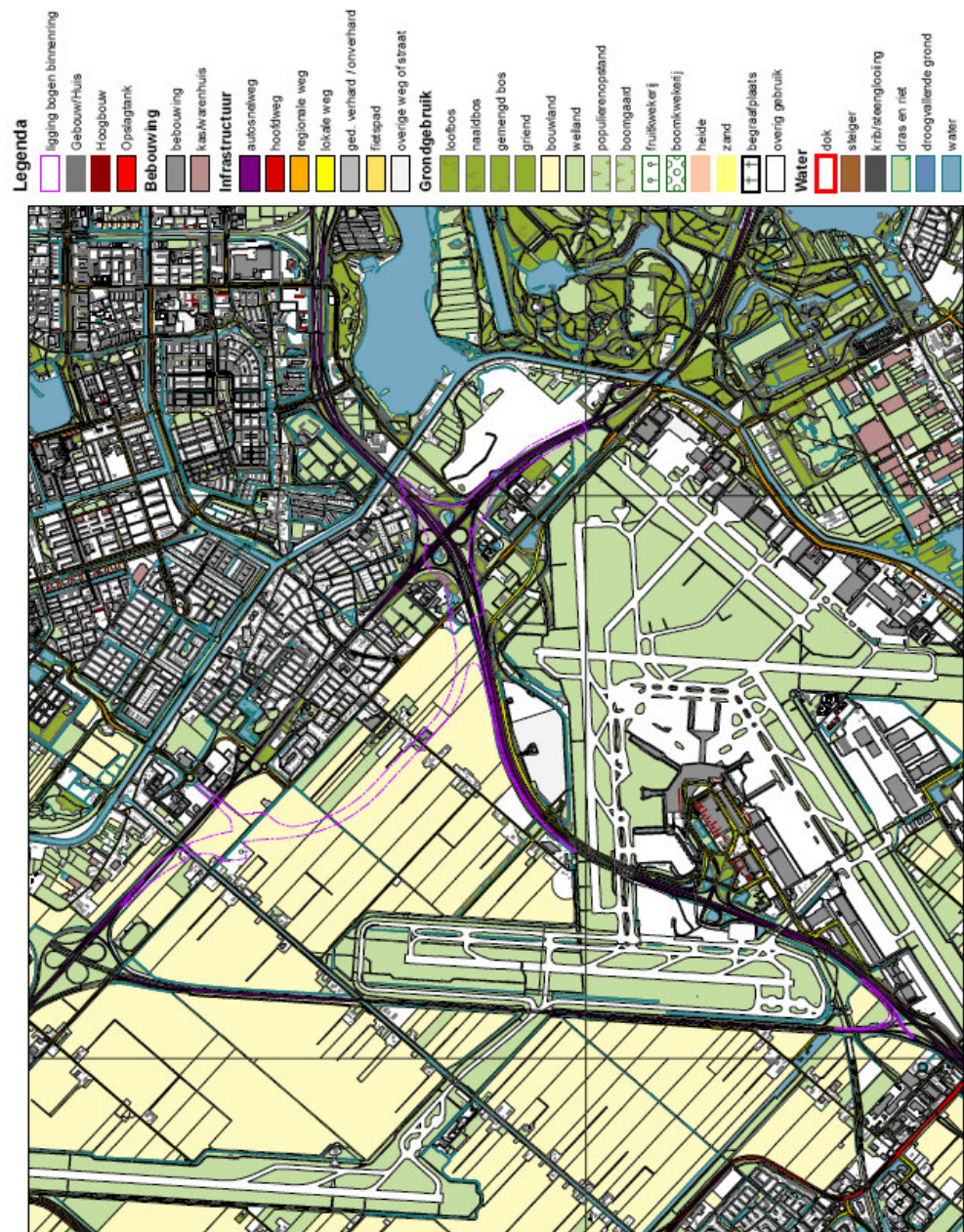
Afbeelding 4.1. De Haarlemmermeerpolder (rood omlijnd) en het plangebied (blauw omlijnd)



Binnen het plangebied, in afbeelding 4.1 met blauwe lijn globaal aangeduid, is de oorspronkelijke verkaveling van de Haarlemmermeerpolder nog wel duidelijk herkenbaar. In het noorden van het plangebied loopt de Hoofdvaart met aan weerszijden bebouwingslinten. De verscheidenheid in bouwstijlen 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 het zuiden van het plangebied is langs de Sloterweg een bebouwingslint aanwezig, waarvan het patroon van de zuidelijke percelen niet meer herkenbaar is als gevolg van de aanleg van de A4. De huidige bebouwde kern van Badhoevedorp wordt duidelijk begrensd door de Spaarwoudertocht en de Schipholweg.

Afbeelding 4.2. Topografische kaart van het studiegebied (gedraaid)



Over het algemeen genomen kan de ruimtelijke opbouw van de hele Haarlemmermeerpolder worden opgevat als 'cultuurhistorisch waardevol landschap'. In de loop der jaren is veel van de oorspronkelijke 'leesbaarheid' van het landschap verdwenen. Juist de nu nog zichtbare opzet van de verkaveling, bijhorende structuren en openheid wordt daarom als 'waardevol' beoordeeld.

In het plangebied staan enkele (cultuurhistorisch) waardevolle elementen, met name boerderijen langs de Sloterweg en Hoofdweg. Samen vormen deze elementen bebouwingslinten, welke volgens het

beleidskader landschap en cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland versterkt dienen te worden.

4.3 Het landschap na autonome ontwikkeling

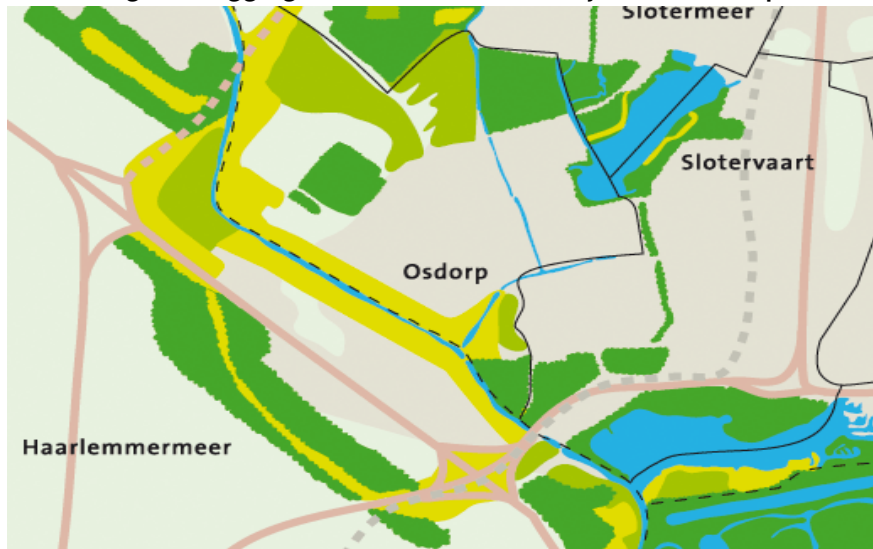
Zoals in paragraaf 2.2.2 geschetst, zijn er drie scenario's voor de stedelijke ontwikkeling in het studiegebied. Het referentiescenario is één van deze scenario's. Bij dit scenario wordt uitgegaan van de realisatie van de plannen die op dit ogenblik vastgesteld zijn.

Een autonome ontwikkeling waarmee rekening moet worden gehouden, is de aanleg van een groen raamwerk. De aanleg van de Groene AS en het Groene Carré zal vooral effect hebben op de huidige openheid van het poldergebied. Wellicht kan de verkavelingrichting en grootte van de polder benut worden als basis van de ruimtelijke opzet van het natuurgebied.

4.3.1 Groene AS

De Groene AS is een ecologische verbindingszone die de veenweidegebieden van het Groene Hart (Amstelland) verbindt met die van Spaarnwoude. De Ringvaart, welke een doorgaande waterverbinding vormt langs het Amsterdamse Bos, Amstelland en Spaarnwoude heeft hierin een belangrijke functie als ecologische verbinding. Op afbeelding 4.3 staat de Groene AS weergegeven waarbij moet worden opgemerkt dat getoonde kaart een schetsontwerp is. Planologische verankering van de Groene AS zal plaatsvinden in gemeentelijke bestemmingsplannen.

Afbeelding 4.3. Ligging van de Groene AS nabij Badhoevedorp⁴



4.3.2 Groene Carré

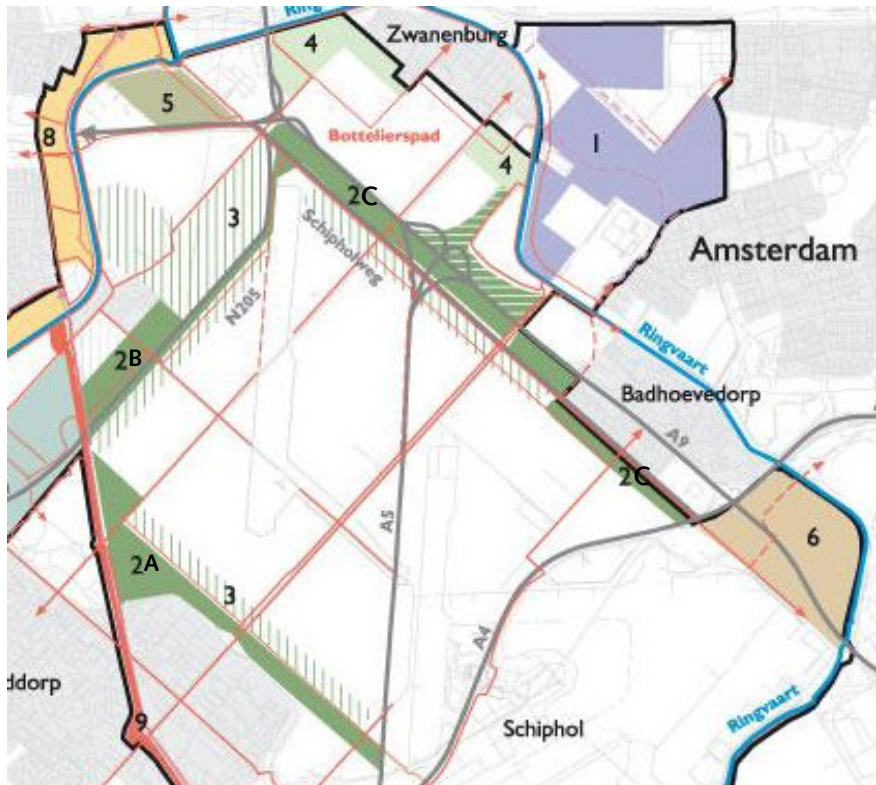
Het Groene Carré, als onderdeel van het nieuw te creëren groengebied, zal in het noorden van de Haarlemmermeer komen te liggen

⁴ Bron: www.degroeneas.nl.

(afbeelding 4.4, donkergroen ingekleurd, onder nummer 2) en bestaan uit drie delen:

- het Groene Carré Zuid: boven Hoofddorp, tussen de A4 en de IJweg (2A);
- het Groene Carré West: langs de N205, tussen de Geniedijk en de Schipholweg (2B);
- het Groene Carré Noord: tussen de Schipholweg en de A9 en ten zuiden van Badhoevedorp (2C).

Afbeelding 4.4. De ligging van het Groene Carré rondom Schiphol⁵



Het Groene Carré Noord valt deels in het plangebied. Naast het feit dat het Groene Carré een groene buffer gaat vormen rondom Schiphol zorgt het ook voor recreatieve en ecologische verbindingen met andere groengebieden in de directe omgeving. Opgemerkt moet worden dat afbeelding 4.4 enkel een visie ten aanzien van het Groene Carré weergeeft. Momenteel wordt in samenwerking met het project de Groene AS onderzocht hoe aan een groene invulling van de buik van de omlegging van de A9 vorm gegeven kan worden.

Ecologische verbindingen

In het kader van Mainport en Groen Schiphol worden onder andere ecologische routes ontwikkeld in het Groene Carré. Er zal onder andere een verbinding moeten komen vanuit het oosten van het Groene Carré met het deelgebied Nieuwe Meer-Oude Haagseweg (afbeelding 4.4,

⁵ Bron: www.haarlemmermeergroen.nl.

lichtbruin ingekleurd, onder nummer 6). Vanuit dit deelgebied zal vervolgens de verbinding worden gemaakt met de Groene AS.

Daarnaast zal in het noorden van het Groene Carré een verbinding worden gemaakt met de deelgebieden omgeving Zwanenburg (afbeelding 4.4, lichtgroen ingekleurd, onder nummer 4) en Landelijk West van Amsterdam (afbeelding 4.4, paars ingekleurd, onder nummer 1) welke weer in verbinding staan met de Groene AS.

Landschappelijke veranderingen

De autonome ontwikkeling in de Haarlemmermeerpolder bevinden zich vooral aan de westelijke en noordelijke rand van de polder en rondom Schiphol. Bij de inpassing van deze ontwikkelingen lijkt rekening gehouden te worden met de oorspronkelijke verkavelingstructuur en -grootte van de polder. Echter door aan de randen te knibbelen verdwijnt de openheid van het landschap.

5 Visie op het landschap

In dit hoofdstuk wordt een visie gegeven op de mogelijke inpassing van de verschillende alternatieven en varianten in het landschap. Allereerst zullen de alternatieven worden beschouwd en worden in het kader van landschappelijke inpassing aandachtspunten aangereikt. Vervolgens zal per alternatief inzichtelijk worden gemaakt hoe de realisatie zich verhoudt tot de plannen rondom de Groene Carré en de Groene AS.

In het kader van deze visie vormt het wegontwerp van de in de TN/MER onderzochte alternatieven het uitgangspunt. Bij deze alternatieven is reeds rekening gehouden met verschillende aandachtspunten uit het 'Ambitiedocument omlegging A9'. Onderhavige visie geeft, ter aanvulling op het ambitiedocument, met name aan welke verschillen er bestaan tussen de alternatieven en hoe het Groene Carré en de Groene AS een plaats kunnen krijgen binnen de plannen.

5.1 Voorgenomen ingreep

De voorgenomen ingreep bestaat hoofdzakelijk uit de verlegging van de Rijksweg A9, het aanleggen van verbindingen met de A4 (en A5) en het realiseren van een nieuwe aansluiting op het lokale wegennet van Badhoevedorp aan de westzijde van het dorp.

Voor alle alternatieven is de ligging van de omgelegde Rijksweg A9 gelijk. De weg ligt op een afstand van circa 600 m ten zuiden van de rand van de bebouwing van Badhoevedorp en wordt op een hoogte gebracht van circa 1,20 m boven het huidige maaiveld [lit. 19]. Deze verhoogde ligging komt voort uit het feit dat de weg vorstvrij aangelegd dient te worden en op een zandbed ligt van circa 1 m dikte. In het 'Ambitiedocument omlegging A9' wordt aangegeven dat, omwille van het houden van contact met de omgeving, de plaatsing van geluidsschermen niet de voorkeur verdient. Uit de bijlage 'geluid en trillingen', behorende bij deze TN/MER, lijkt hier vooralsnog geen noodzaak toe te bestaan. Als er toch schermen geplaatst moeten worden dienen deze een eenheid te vormen en bij voorkeur maximaal contact met het achterliggend gebied mogelijk te maken door een transparante uitvoering.

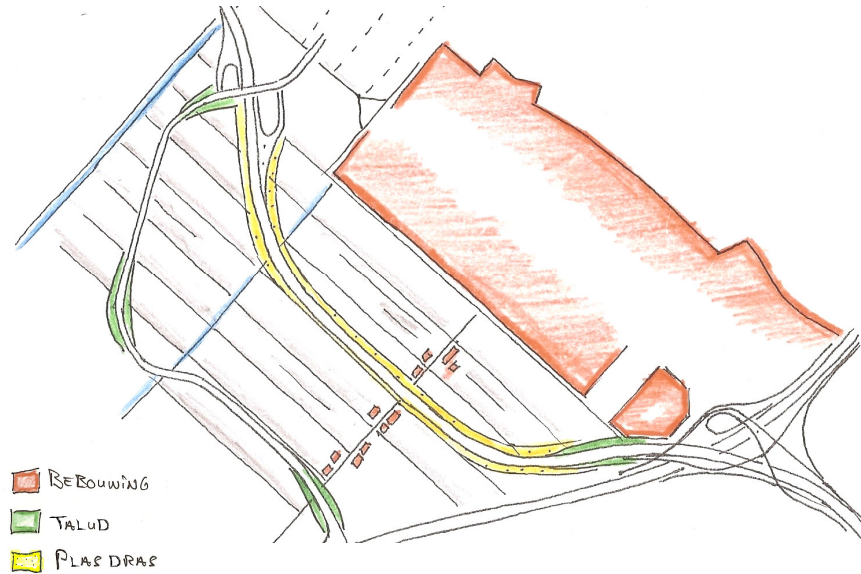
Een belangrijk inpassingsvoorstel uit het 'Ambitiedocument omlegging A9' dat in deze landschapsvisie en in de ontwerpen voor de alternatieven wordt overgenomen, is het realiseren van brede obstakelvrije wegbermen aan weerszijden van de A9. Door deze bermen minstens 13 m breed te dimensioneren, is het 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 worden gerealiseerd, die een mogelijkheid bieden voor aansluiting op het Groene Carré en de Groene AS (met half-natuurlijke natuurdoeltypen zoals riet- en graslanden), een en ander conform het voorstel uit het 'Ambitiedocument omlegging A9'. Zodoende kan er een groter areaal aan aaneengesloten gebied voor recreatie en ecologie gerealiseerd worden. Volgens het, bij deze TN/MER behorende, deelrapport 'bodem en water' is er daarbij sprake van noodzakelijke reserveringen voor watercompensatie. In overleg met het hoogheemraadschap Rijnland is vastgesteld dat na verrekening van het toekomstige en het huidige verharde oppervlak voor de A9 het meeroppervlak voor 15 % gecompenseerd moet worden. Voor het bogenalternatief en het bogen-binnenring-alternatief betekent dit een compensatieopgave van circa 3.000 m². Voor het T106-alternatief, waarbij er sprake is van een grotere toename van het verhard oppervlak door de aanleg van de T106, geldt er een compensatieopgave van 6.000 m². Aan beide compensatieverplichtingen kan, wat oppervlakte betreft, binnen de zone met drassige vegetatie worden voldaan. Tevens kan in deze gebieden nieuw leefgebied worden gecreëerd voor de bittervoorn, één van de compensatiemaatregelen uit het deelrapport flora, fauna en ecologie behorende bij deze TN/MER.

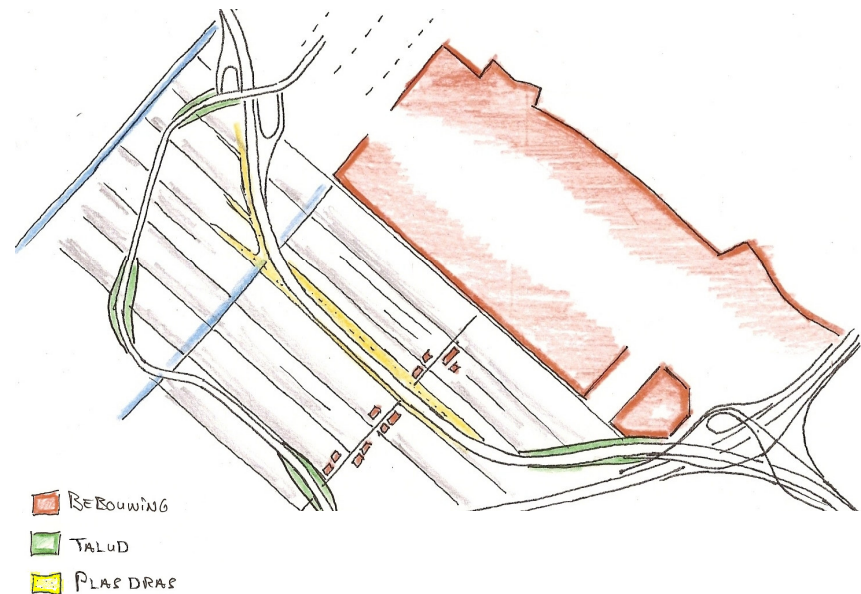
Wat beplanting betreft moet aansluiting worden gezocht bij het omliggende polderlandschap, bijvoorbeeld door de aanplant van gras- en kruidensoorten, oever- en waterplanten en rietkragen. Daarbij dient de lineaire en smalle lijnvoering van het polderlandschap als uitgangspunt. Dit kan door, wat situering betreft, het wegprofiel van de A9 te volgen (zie afbeelding 5.1). Een andere mogelijkheid is de zone met drassige vegetatie op bepaalde plaatsen in de verkavelingstructuur door te laten lopen (zie afbeelding 5.2). Vanuit het oogpunt van zichtbaarheid en openheid dient de aanplant van hogere vegetatie, zoals bomensingels, te worden vermeden. 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 bedrijfsvestiginglocatie, achter deze bebouwingslijn hogere vegetatie worden aangeplant (boomgroepen/singels) zoals ook in het Masterplan Badhoevedorp als inrichtingsvoorstel is opgenomen [lit. 8].

Wat betreft aan te leggen kunstwerken, wordt wederom aangesloten bij het reeds genoemde 'Ambitiedocument omlegging A9', waarin als ambitie staat opgenomen om kunstwerken architectonisch verwant te laten zijn en deze ingetogen en doelmatig vorm te geven.

Afbeelding 5.1. Inrichtingsmogelijkheid 1



Afbeelding 5.2. Inrichtingsmogelijkheid 2



5.2 Inpassing van de alternatieven in het landschap

Met betrekking tot de alternatieven voor de omlegging en verknoping van de A9 moet opgemerkt worden dat een tweetal alternatieven grote overeenkomst vertonen qua ontwerp en situering. Het betreft de alternatieven 'bogen' en 'bogen-binnenring'. Wat betreft de landschappelijke inpassing van deze alternatieven zullen de mogelijkheden dan ook nagenoeg gelijk zijn. Voor de volledigheid wordt onderstaand toch van alle alternatieven een beschrijving en visie gegeven op de inpassing in het landschap.

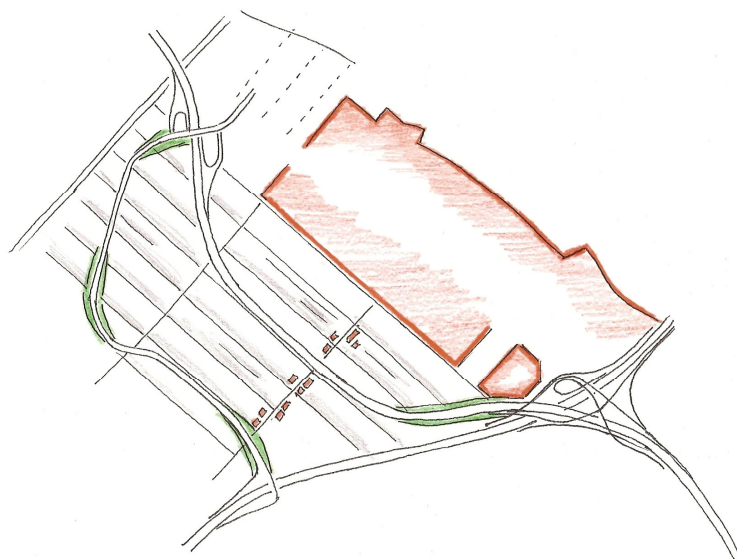
5.2.1 T106-alternatief

De doorgaande lijn van de A9 past in de gestrekte kavellijnen van de polder en is daarmee een logische 'vervolgstap' in de ontwikkeling van de Haarlemmermeer. Dit geldt in mindere mate voor de bochten in het tracé van de omgelegde A9 die breken met de haakse lijnenstructuur van de Haarlemmermeer. Voordeel van deze verlegging van de A9 is wel, dat deze landschappelijk te verankeren is met het Groene Carré (zie afbeelding 3.3).

Het geschetste tracé van de T106 is op een wijze ingepast, waarbij deze in het westen haaks op de A9 is gelegd, de langgerekte kavels in tweeën deelt en een hoek van 45 graden maakt, waardoor kavels 'schuin' worden doorsneden. 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.

Bovendien kruist het tracé van de T106 de wegen Tweeduizend El en de Sloterweg. Ter hoogte van deze kruising zullen viaducten worden gerealiseerd. Zowel de viaducten als de bijbehorende taluds vormen hoogteaccenten in het gebied die niet aansluiten bij het vlakke polderlandschap van de Haarlemmermeer (zie afbeelding 5.3). Ook wordt door het nieuwe tracé het bebouwingslint langs de Sloterweg doorbroken en doorsnijdt het aan te leggen viaduct over de Sloterweg een aantal zichtlijnen. Dit heeft direct invloed op de belevingsmogelijkheden van de lintbebouwing langs de Sloterweg en werkt negatief op de beleving van de weidsheid van het polderlandschap. 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 en de wegbermen.

Afbeelding 5.3. T106-alternatief

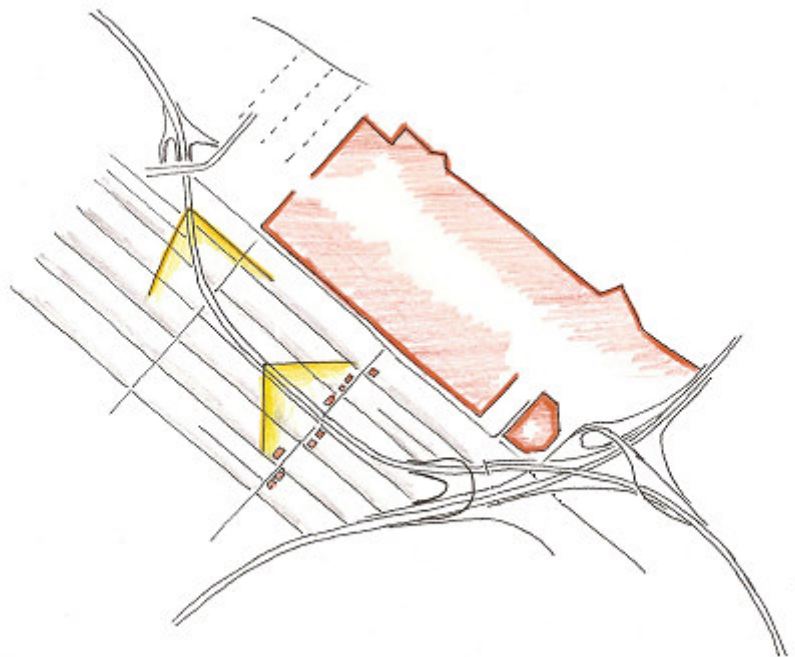


5.2.2 Bogenalternatief

Bij het alternatief 'bogen' is er geen sprake van een extra wegtracé voor de verbinding van Haarlem en Schiphol. In plaats daarvan zal deze verbinding tot stand worden gebracht door twee verbindingsbogen tussen de A4 en de omgelegde A9 te realiseren. Deze bogen maken onderdeel uit van het knooppunt Badhoevedorp. Landschappelijk zijn de aan te leggen bogen sterk gekoppeld aan het snelweglandschap van de A9 en A4. De boog A9-A4 (Haarlem-Schiphol) zal op maaiveld worden aangelegd en de boog A4-A9 (Schiphol-Haarlem) wordt als fly-over aangelegd. Laatstgenoemde boog fungeert dan ook als landmark voor het knooppunt Badhoevedorp. De bogen bevinden zich aan de randen van het plangebied en sluiten aan op de 'vormtaal' van de snelwegen.

Vanaf de A9 richting Schiphol is er ten zuidwesten van Badhoevedorp door de situering van de omlegging een fraai overzicht over het polderlandschap dan wel eventuele toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Dit zicht moet door het open houden van het gebied direct langs de A9 zoveel mogelijk behouden worden, waarmee wordt aangesloten bij de twee peilers 'contact' en 'contrast' uit het routeontwerp voor de Rijksweg A4. Ook is er goed zicht op de lintbebouwing langs de Sloterweg (zie afbeelding 5.4).

Afbeelding 5.4. Bogenalternatief

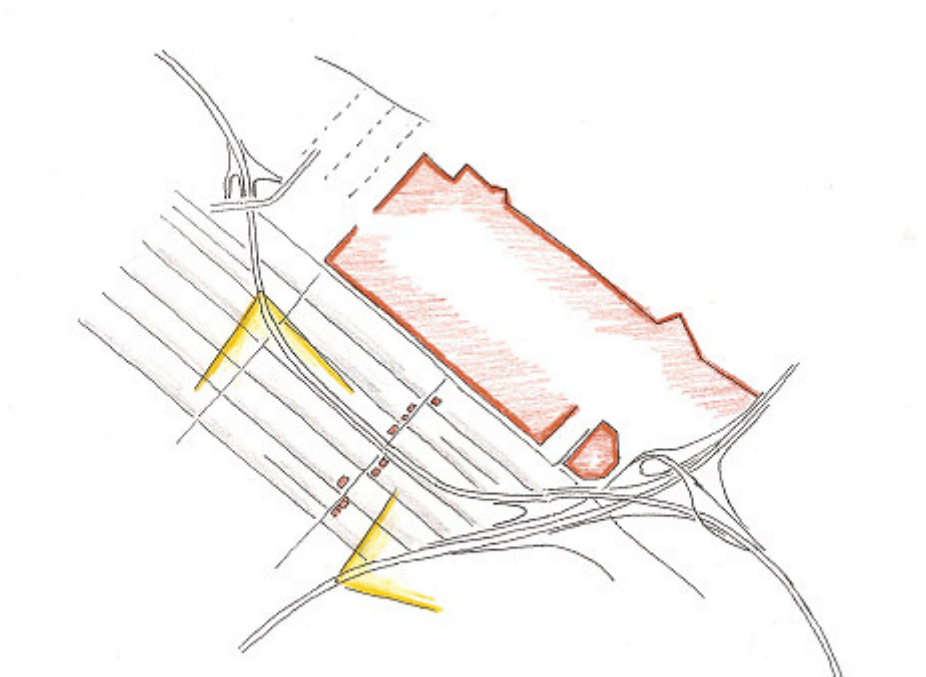


5.2.3 Bogen-binnenring-alternatief

Bij het bogen-binnenring-alternatief is er eveneens sprake van twee verbindingsbogen, die echter op verschillende knooppunten worden gerealiseerd. Bij knooppunt Badhoevedorp wordt de verbindingsoog A9-A4 voor de richting Haarlem-Schiphol aangelegd. Voor de

aansluiting Schiphol-Haarlem wordt bij knooppunt De Hoek een verbinding gerealiseerd tussen de A4 en de A5. Ook voor het bogen-binnenring-alternatief geldt dat de aan te leggen bogen landschappelijk sterk gekoppeld zijn aan het snelweglandschap van de A9, A4 en A5. De bogen bevinden zich aan de randen van het plangebied en sluiten aan op de 'vormtaal' van de snelwegen. Zodoende wordt het landschappelijk waardevol terrein niet of nauwelijks aangetast. Bovendien wordt ook bij dit alternatief nauwelijks beslag gelegd op economisch waardevol terrein en is er vanaf de A9 richting Schiphol sprake van uitzicht op het polderlandschap dan wel eventuele toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, dat door openheid van de wegbermen zoveel mogelijk behouden moet worden.

Afbeelding 5.5. Bogen-binnenring-alternatief



5.2.4 Toetsingsalternatief

Voor dit alternatief geldt hetzelfde als bij de autonome ontwikkeling. Het plangebied en de kern van Badhoevedorp zullen in deze variant niet wezenlijk veranderen. Landschappelijk gezien heeft het toetsingsalternatief weinig tot geen effecten.

5.2.5 Varianten aansluiting Badhoevedorp

De varianten 'Haarlemmermeeraansluiting' en 'kwart klaverblad' nemen weinig ruimte in. De voorkeur gaat uit naar de aansluiting Haarlemmermeer, aangezien deze grotendeels aansluit bij de verkavelingstructuur van de polder.

5.3 Groene Carré

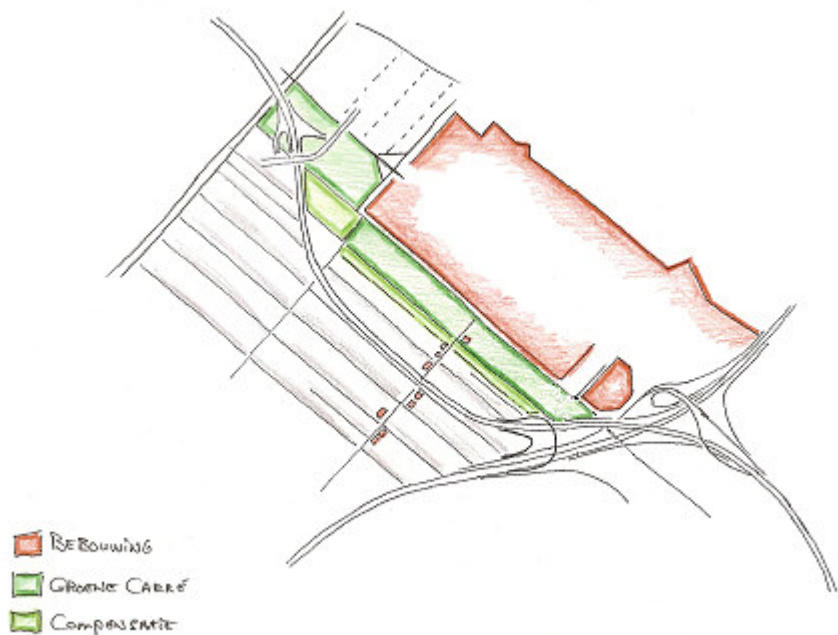
Het Groene Carré is volgens de oorspronkelijke visiekaart direct ten zuiden van Badhoevedorp geprojecteerd (zie afbeelding 4.4). De omlegging van Rijksweg A9 leidt bij alle alternatieven tot een doorsnijding van het gebied van de Groene Carré op een tweetal plaatsen, te weten daar waar het nieuwe tracé van de A9 afbuigt, en daar waar het tracé weer aantakt op het huidige tracé. Per alternatief is gekeken naar invloed op de voorgenomen ontwikkeling van het Groene Carré. Ook is in beeld gebracht op welke wijze het ruimtebeslag van de omlegging van de A9 binnen het gebied van de Groene Carré gecompenseerd kan worden, daarbij uitgaande van de visie zoals op afbeelding 4.4 weergegeven.

5.3.1 T106-alternatief

Bij het T106-alternatief is er, naast het omleggen van Rijksweg A9, sprake van de realisatie van de T106 als verbinding tussen Schiphol en Haarlem. Deze weg zal ten zuidwesten van de A9 worden gerealiseerd en leidt daarom niet tot een extra doorsnijding van het 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 5.6). Beperking daarbij is de beoogde bedrijfsontwikkeling langs de A9, waar voldoende ruimte voor moet blijven. De uitbreiding van het Groene Carré in zuidwestelijke richting kan mogelijk als overgangszone dienen tussen het Groene Carré en Groene AS en de stedelijke ontwikkeling langs de voormalige A9. Dit sluit aan bij de visie uit het masterplan Badhoevedorp [lit. 8] zoals weergegeven in afbeelding 3.4. Belangrijk is wel om het compensatiegebied zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de verkaveling van het poldergebied. Dit betekent het aanleggen van langwerpige/rechthoekige percelen groen en het voorkomen van vierkante blokpercelen.

Door het ruimtebeslag van het Groene Carré zoveel als mogelijk te beperken tot het gebied tussen de omlegging en het stedelijk gebied van Badhoevedorp, wordt een nieuwe landschappelijke eenheid tot stand gebracht. Ten zuiden van de omlegging van de A9, enerzijds het open polderlandschap en anderzijds ten noorden van de omlegging van de A9 het meer besloten (stedelijk) landschap met het uitloopgebied en het woon-/werkgebied van Badhoevedorp. Bovendien wordt het leefklimaat voor Badhoevedorp maximaal versterkt door het aanleggen van het Groene Carré als (geluids)buffer tussen de omgelegde A9 en het dorp. Overigens is de bereikbaarheid van het Groene Carré als recreatie- en uitloopgebied goed, dankzij de afwaardering van de Schipholweg.

Afbeelding 5.6. Compensatie Groene Carré



5.3.2 Bogenalternatief

Bij het bogenalternatief is er, als gevolg van de verknoping van de A4 en de A9, sprake van een noodzakelijke verplaatsing van het viaduct van de Schipholweg over de A4. Deze verplaatsing leidt ertoe dat de Schipholweg het grondgebied van het Groene Carré aan de zuidoostzijde doorsnijdt. Dit areaalverlies kan aan de zuidwestzijde van het Groene Carré worden gecompenseerd. Hierdoor ontstaat een aaneengesloten groengebied ten noorden van de A9, zodat het polderlandschap ongemoeid blijft.

In dit alternatief vormt de passeerbaarheid van de Schipholweg een belangrijk aandachtspunt. Een aantal nieuwe fiets- en voetgangersvriendelijke passeermogelijkheden moeten zorgen voor een goede bereikbaarheid van het Groene Carré als recreatie- en uitloopegebied.

5.3.3 Bogen-binnenring-alternatief

Ook bij het alternatief 'bogen-binnenring' wordt het viaduct van de Schipholweg over de A4 verplaatst. De compensatiemogelijkheden van de doorsnijding van het Groene Carré zijn gelijk aan die voor het alternatief 'bogen' (zie ook afbeelding 5.4). Tevens moet in dit alternatief ook zorg worden gedragen voor een goede passeerbaarheid van de Schipholweg voor voetgangers en fietsers.

5.3.4 Toetsingsalternatief

Het toetsingsalternatief is landschappelijk nagenoeg gelijk aan de huidige situatie in het studiegebied. Aangenomen wordt dat de Groene AS en het Groene Carré Noord gerealiseerd zijn.

5.3.5 Varianten aansluiting Badhoevedorp

De varianten voor de aansluiting bij Badhoevedorp zoals omschreven in paragraaf 2.1.2 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 weergegeven in afbeelding 5.6.

5.4 Effecten bij andere scenario's

5.4.1 Scenario's voor ruimtelijke ontwikkeling

Scenario 1: 'Airport Corridor Schittert'

Onder het scenario 'Airport Corridor Schittert' is er sprake van een sterke economische groei en een toenemende vraag naar ruimte voor luchthavenfaciliteiten en aanverwante functies zoals bedrijvigheid. Dit zal resulteren in een toenemende verstedelijking in het gebied van de Airport Corridor en het verdwijnen van het open en vlakke polderlandschap. De infrastructuur zal een integraal onderdeel uitmaken van de diverse ruimtelijke ontwikkelingen en sluit qua beleving goed aan bij het stedelijke karakter dat het gebied krijgt. Er is zodoende sprake van inpassing van de infrastructuur in een nieuw stedelijk landschap. De keuze voor een bepaalde variant zal daarbij hoogstwaarschijnlijk voornamelijk worden ingegeven door historisch-stedenbouwkundige en verkeerstechnische overwegingen. Mogelijk kan door de situering van infrastructuur worden verwezen naar het lijnenspel van het oorspronkelijke polderlandschap.

Scenario 2: 'Armoe Troef'

Bij het scenario 'Armoe Troef' wordt uitgegaan van een slecht draaiende economie. In lijn hiermee zal er slechts in geringe mate sprake zijn van ruimtelijke ontwikkeling, waardoor er meer ruimte blijft voor realisatie van groene structuren en het handhaven van bestaande groengebieden. Daar, gelet op de economische problematiek, verwacht mag worden dat grootschalige investeringen in uitbreiding van het areaal groen uitblijven, wordt het karakter van het polderlandschap in dit scenario nagenoeg ongemoeid gelaten. In dit scenario is het van belang de eventuele ruimtelijke ontwikkelingen aan te laten sluiten bij de verkavelingstructuur en de wijdheid van de polder. Vanuit deze landschappelijke optiek verdienen het bogenalternatief of het bogenbinnenring-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.

5.4.2 Scenario's voor de gebiedsontsluiting

Structuurvariant 1

Bij structuurvariant 1 is er sprake van het verleggen van het viaduct van de Schipholweg over de A4. Hierdoor neemt de doorsnijding van het gebied behorende tot het Groene Carré toe. Compensatie van dit

areaalverlies is mogelijk op de manier zoals in afbeelding 5.6 weergegeven.

Structuurvariant 2

Onderdeel van structuurvariant 2 is het verplaatsen van de aansluiting op de Schipholweg naar de omgelegde A9, haaks op deze weg. Ook deze variant leidt tot verlies aan areaal voor het Groene Carré en zou idealiter gecompenseerd moeten worden. Compensatie van het areaalverlies is mogelijk zoals weergegeven in afbeelding 5.6.

Literatuurlijst

lit.	auteur	jaar	onderwerp
1	Ministerie van VROM	jan. 2006	Nota Ruimte
2	Ministerie van Verkeer & 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	Ministerie van Verkeer & Waterstaat	jan. 2007	Startnotitie omlegging A9 Badhoevedorp
12	Ministerie van Verkeer & Waterstaat	sep. 2007	Programma van eisen voor het leveren van een TN/MER voor de omlegging A9 Badhoevedorp
13	Ministerie van VROM en Verkeer & Waterstaat	jul. 2007	Richtlijnen voor de TN/MER omlegging A9 Badhoevedorp
14	Zwarts & Jansma Architecten	feb. 2008	Ambitiedocument Omlegging A9
15	Bureau Waardenburg	aug. 2008	TN/MER omlegging A9 te Badhoevedorp, bijlage landschap, cultuurhistorie en archeologie
16	Witteveen+Bos	aug. 2008	TN/MER omlegging A9 te Badhoevedorp, bijlage ruimtegebruik
17	Witteveen+Bos	mrt. 2008	Keuzedocument varianten omlegging A9 te Badhoevedorp TN/MER
18	Witteveen+Bos	jun. 2008	Dossier scenarioanalyse
19	Witteveen+Bos	aug. 2008	Dossier technische basisgegevens
20	Ministerie van Onderwijs Cultuur en Wetenschappen, VROM, LNV en Verkeer & Waterstaat	2008	De Nota 'Een cultuur van ontwerpen, Visie Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp VARO