

urbanism
stedebouw
urbanisme
städtebau
urbanismo

stedebouw

must



Inpassingsvisie

Ring Utrecht A27/A12

Lutmastraat 191 G-H

Postbus 16631
1001 RC Amsterdam

T +31 (0)20 470 20 13
F +31 (0)20 470 05 61

mail@must.nl
www.must.nl

Ontwerpteam

Wouter Veldhuis
Sanneke van Wijk
Ziega van den Berk

In opdracht van

Rijkswaterstaat

Datum

oktober 2014

Samenvatting

Inleiding en werkwijze

1. De Voorkeursvariant

- 1.1 Ontweven
- 1.2 De A12
- 1.3 Omgeving
- 1.4 Geluid

2. Beleid en visies omgeving

- 2.1 Beleid en visies
- 2.2 Kansen

3. Beleid en visies snelweg

- 3.1 Het rijkswegennet
- 3.2 De ring is geen ring
- 3.3 Routes
- 3.4 A12 - regenboogroute
- 3.5 A27 - panoramaroute
- 3.6 Kansen

4. Omgeving en weg

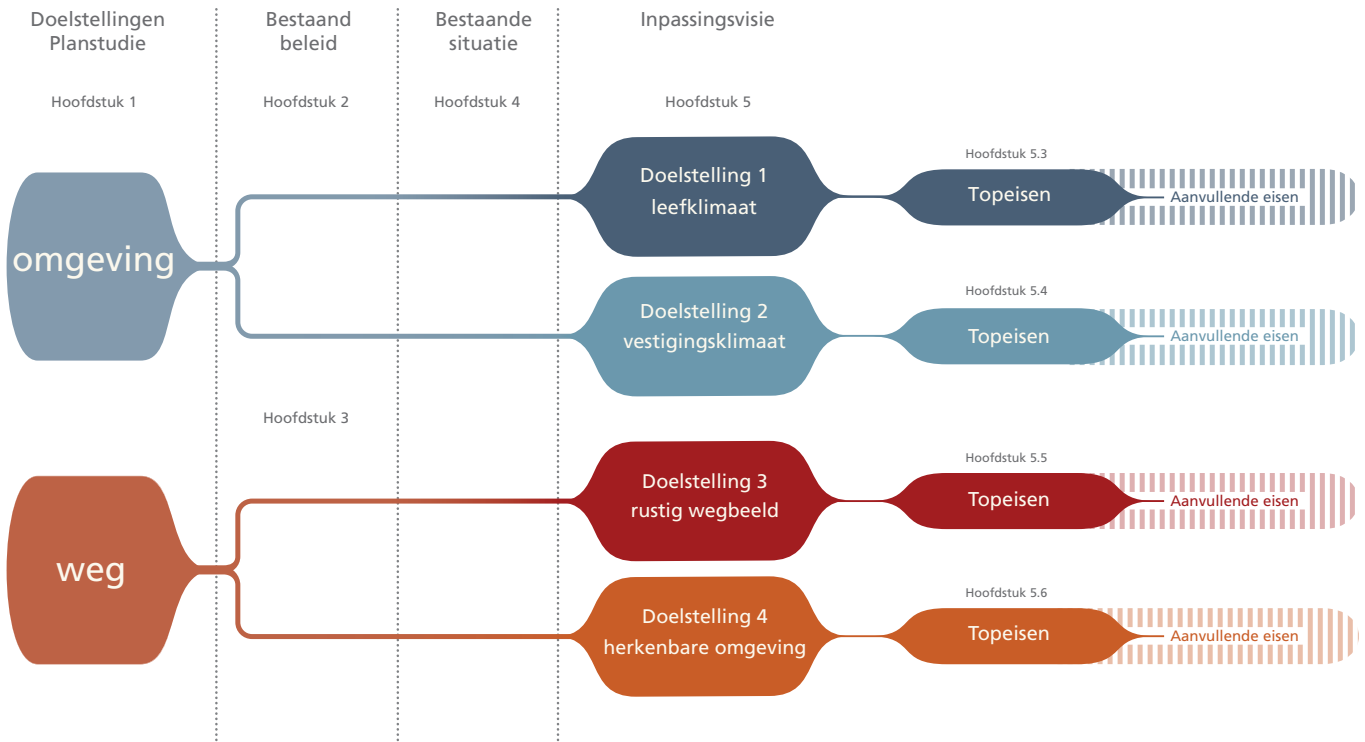
- 4.1 Oostflank
- 4.2 Zuidflank
- 4.3 Vijf trajecten

5. Inpassingsvisie

- 5.1 De inpassingsvisie
- 5.2 Ontwerpkaders snelweg
- 5.3 Verbetering leefkwaliteit
- 5.4 Verbetering vestigingsklimat
- 5.5 Rustig wegbeeld
- 5.6 Herkenbare omgeving

Inpassingsvisie

Ring Utrecht A27/A12



Samenvatting

De Inpassingsvisie geeft het ontwerp kader ten behoeve van de inpassing en de vormgeving van de A12, A27 en A28 binnen de Planstudie Ring Utrecht A27/A12. Vertrekpunt is de Voorkeursvariant (VKV) die in juni 2014 is vastgesteld. De Inpassingsvisie legt de basis voor het in de OTB-fase uit te werken Landschapsplan, conform de *Handreiking ruimtelijke kwaliteit en vormgeving* (RWS oktober 2012).

Doelstelling

De aanleiding voor de planstudie Ring Utrecht is een verkeersprobleem en de ambitie om dit probleem op te lossen. Daarnaast is er de ambitie om de omgeving in elk geval niet meer te belasten en waar mogelijk te verbeteren. De Inpassingsvisie beschrijft de visie op de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing, de vormgeving van de kunstwerken, de weginrichting en de reconstructie van de knooppunten. Daarmee levert deze visie een belangrijke bijdrage aan het borgen van deze tweede doelstelling.

Visie

De Inpassingsvisie kent de navolgende vier doelstellingen:

1. Verbetering leefklimaat. Waar mogelijk wordt de leefkwaliteit in de omgeving verbeterd. Voor de direct aangrenzende woongebieden gaat dit vooral om geluidswerende maatregelen en eventuele maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Voor de ruimere omgeving, de gehele stad Utrecht en omliggende gemeenten, is het van groot belang dat de relatie tussen stad en landschap verbetert.

2. Verbetering vestigingsklimaat. Goede bereikbaarheid is een eerste voorwaarde voor een vitale economie, maar een goede ruimtelijke en functionele inpassing is minstens zo belangrijk voor de verbetering van de economische slagkracht van de stad, de regio en op sommige aspecten de gehele Randstad. De versterking van de verbindingen tussen de stad, Rijnsweerd en de Uithof speelt daarbij een cruciale rol, maar ook het ontwikkelpotentieel van de A12-zone op langere termijn. Daarnaast draagt een betere verbinding met het waardevolle landschap, aan de oostkant van de stad, bij aan het vestigingsklimaat.

3. Rustig wegbeeld. Een belangrijk uitgangspunt voor de vormgeving en inpassing van de snelwegen zelf is het creëren van rust en continuïteit in het wegbeeld door eenheid in wegprofiel, de onderdelen en de vormgeving daarvan, waar mogelijk aansluitend op de principes van de verschillende routeontwerpen en het nationale snelwegennet.

4. Herkenbare omgeving. De belevingswaarde en identiteit van de snelwegen hangt in belangrijke mate af van het zichtbaar en herkenbaar maken van het omringende (stads-)landschap. Dit kan door het versterken van contrasten tussen steden en landschappen, de verbetering van de zichtbaarheid van gradiënten in het landschap of de zichtbaarheid van cultuurhistorische relictten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Maar het gaat ook om het rekening houden met en realiseren van iconen die een belangrijk oriëntatiepunt vormen voor de weggebruiker. Denk daarbij aan de zichtbaarheid van de Domtoren van Utrecht, het Provinciehuis, De Uithof of de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten.

Ontwerpkaders

Op basis van iedere doelstelling zijn de ontwerpkaders geformuleerd voor geluidswerende voorzieningen, kunstwerken, stedelijke dwarsverbindingen, ecologische verbindingen, waterberging, wegmeubilair, etc. Binnen de ontwerpkaders wordt onderscheid gemaakt tussen topeisen, die van primair belang zijn om de doelstelling te realiseren, en aanvullende eisen die van deze topeis zijn afgeleid. De topeisen liggen vast, de aanvullende eisen zijn richtinggevend en kunnen verder aangescherpt, uitgebreid of aangepast worden in het nog uit te werken landschapsplan. Daarbij moet telkens opnieuw beoordeeld worden of deze aanvullende eisen nog wel voldoen aan de bovenliggende topeisen.

Binnen de vier doelstellingen zijn ook een aantal lokaties te benoemen die zo'n belangrijke rol spelen in het succes van de Planstudie dat deze apart behandeld worden als *special*. Hier zijn de eisen voor de inpassing specifieker en gedetailleerder, maar wordt wel dezelfde methodiek gebruikt van topeisen en aanvullende eisen.

Inleiding en werkwijze



Scope en doel

De aanleiding voor de planstudie Ring Utrecht is een verkeersprobleem en de ambitie om dit probleem op te lossen. Daarnaast is er de ambitie om de omgeving in elk geval niet meer te belasten en waar mogelijk de leefbaarheid te verbeteren. De recent vastgestelde Voorkeursvariant (RWS juni 2014) is het resultaat van uitgebreid onderzoek en van inbreng van betrokken overheden en belanghebbenden.

De Voorkeursvariant (VKV) stelt maatregelen voor die een goede doorstroming en verbetering van de verkeersveiligheid op de A27 en het aansluitende deel van de A28 en de A12 moeten garanderen. Op de hiernaast weergegeven kaart is in rood aangegeven welke delen van het rijkswegennet meegenomen worden in deze Planstudie. Een beknopte samenvatting van de verkeerskundige maatregelen en inpassingsmaatregelen die zijn vastgelegd in de VKV is opgenomen in hoofdstuk 1.

Het doel van deze Inpassingsvisie is het geven van een ontwerp kader ten behoeve van de inpassing en de vormgeving van de Ring Utrecht. De inpassingsvisie vertaalt daartoe de ruimtelijke uitgangspunten uit de afgeronde fase van het project in samenhang met de (toekomstige) ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. De Inpassingsvisie legt de basis voor het in de OTB-fase uit te werken Landschapsplan en geeft richting aan het Esthetisch Programma van Eisen, conform de *Handreiking ruimtelijke kwaliteit en vormgeving* (RWS oktober 2012).

Aanpak

Kaderstellend voor de Inpassingsvisie is de Voorkeursvariant. In deze vastgestelde variant zijn reeds een aantal randvoorwaarden en uitgangspunten opgenomen met betrekking tot de vormgeving en inpassing van de aan te pakken snelwegen. De Inpassingsvisie gaat echter een stap verder door breder te verkennen welke randvoorwaarden en uitgangspunten reeds zijn geformuleerd in parallel lopende planprocessen, visies en kaderstellende documenten. Deze verkenning, opgenomen in de hoofdstukken 2 (omgeving) en 3 (de weg), vormt de basis voor de Inpassingsvisie.

Omdat de Inpassingsvisie weg en omgeving samenbrengt is in hoofdstuk 4 de manier van kijken naar de inpassingsopgave verder uitgewerkt. Dit gebeurt op basis van een kwalitatieve beschrijving van de omgeving vanuit twee perspectieven: de weggebruiker en de gebruikers van de omgeving van de snelweg.

De Inpassingsvisie is uitgewerkt in hoofdstuk 5, inclusief concrete ontwerp kaders die meegenomen dienen te worden in het vervolgproces van deze Planstudie.

Hoofdstuk 1

De Voorkeursvariant (VKV)



hoofdrijbaan 100
parallelrijbaan 80

extra capaciteit

ontweven

1.1 Ontweven

De A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd is een schoolvoorbeeld van een weg waar de combinatie van veel verkeer en veel weefbewegingen de verkeersdoorstroming ernstig parten speelt. Dit deel van de A27 is eigenlijk een groot - en heel druk - weefvak. Recent zijn hier, bedoeld als tijdelijke maatregel, extra rijstroken aangebracht. Maar dat is geen structurele oplossing. Immers, een structurele oplossing zal er ook op de een of andere manier voor moeten zorgen dat hier het aantal weefbewegingen fors omlaag gaat: 'ontweven' is voor dit deel van de A27 het parool.

De oplossing voor het verkeer van zuid naar noord is om voor een van de kruisende verkeersstromen een aparte rijbaan te maken: een 'bypass'. Het beste resultaat wordt bereikt met een bypass voor het verkeer dat vanuit het zuiden via de A27 nadert en de weg vervolgt naar de A28 richting Amersfoort. De nieuwe bypass voor deze verkeersstroom buigt al voor knooppunt Lunetten af van de A27 en voegt zich pas bij knooppunt Rijnsweerd weer samen met de A28. De bypass krijgt 2 rijstroken.

Voor het verkeer van noord naar zuid worden tussen Rijnsweerd en Lunetten ook twee rijbanen gemaakt:

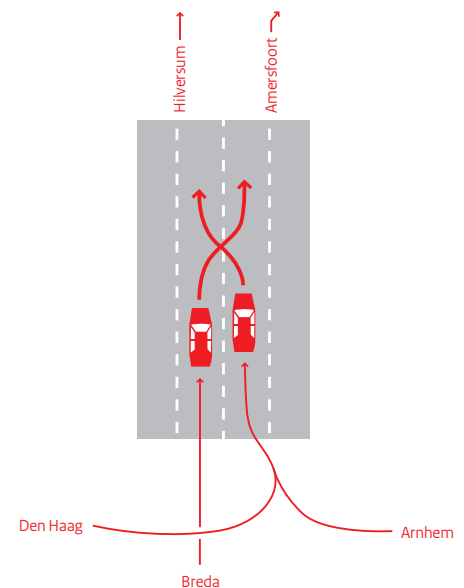
- een rijbaan met 4 rijstroken naar de A12 richting Den Haag;
- en rijbaan met 3 rijstroken voor het verkeer in de richting A27-Breda; ook het verkeer dat naar de A12 in oostelijke richting wil, gebruikt deze rijbaan.

Onderdeel van deze oplossing is dat er ter hoogte van de A28-aansluiting De Uithof een nieuw splitsingspunt komt. Daar maakt het verkeer op de A28 de keuze uit een van de twee hierboven genoemde rijbanen. Op die manier is het verkeer afkomstig van de A28 al voor Rijnsweerd goed opgelijnd. Het aantal weefbewegingen tussen Rijnsweerd en Lunetten gaat daardoor fors omlaag. Het ontweven van het verkeer vereist dus niet alleen aanpassingen tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, maar ook op de aansluitende delen van de A27 en de A28. Op de A27 ten noorden van knooppunt Rijnsweerd speelt verder het probleem dat er te weinig rijstroken zijn voor de grote hoeveelheid verkeer. Daar moet de weg dan ook verbreed worden.

1.2 A12

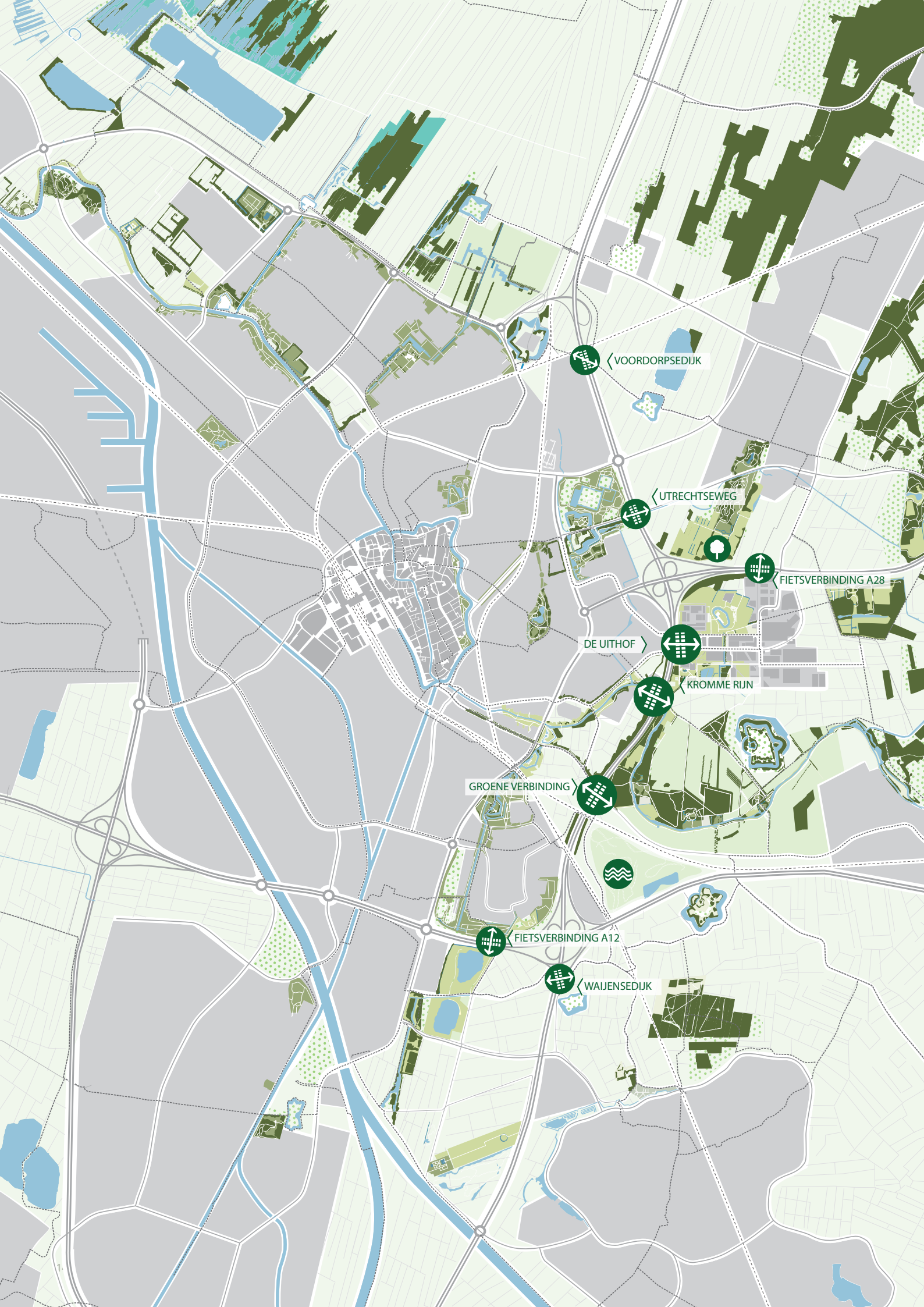
Op de A12 tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten is de Ausgangssituatie wezenlijk anders. De A12 heeft hier hoofdrijbanen voor het doorgaande verkeer. Aan weerszijden van de weg zijn er parallelbanen. Het systeem voorziet erin dat het verkeer al goed is opgelijnd voordat het dit stuk van de Ring bereikt heeft. Weefbewegingen vinden alleen plaats op de parallelbanen, die daar ook voor bedoeld zijn. Het probleem met deze parallelbanen is vooral dat ze een rijstrook tekort komen om het grote verkeersaanbod goed te kunnen verwerken. Daarom komt er een extra rijstrook op de parallelbanen.

Voor een meer gedetailleerde beschrijving van de verkeersmaatregelen kan het beste de brochure over de Voorkeursvariant (juni 2014) geraadpleegd worden.



De huidige weefbeweging op de A27

Bron: Voorkeursvariant, RWS 2014



VOORDORPSEDIJK

UTRECHTSEWEG

FIETSVERBINDING A28

DE UITHOF

KROMME RIJN

GROENE VERBINDING

FIETSVERBINDING A12

WAJENSEDIJK

1.3 Omgeving

De Ring is belangrijk voor de bereikbaarheid van de regio en draagt bij aan de kansen voor economische ontwikkeling. Zowel langs de A27 als de A12 werken veel mensen en zijn toonaangevende bedrijven en instituten gevestigd die de kracht van de Utrechtse economie mede bepalen. De voorgenomen verhuizing van het RIVM naar De Uithof is hiervan een mooi voorbeeld. Tegelijkertijd is diezelfde Ring ook een belasting voor de mensen die in de omgeving van de Ring wonen, werken en recreëren. Dit speelt uiteraard in de woonwijken die dichtbij de snelwegen liggen: Hoograven, Lunetten, Rijnsweerd, Voordorp, Blauwkapel en Groenekan. Maar ook bij alle andere woningen die dicht in de buurt van de snelweg liggen. De bewoners van deze wijken hebben heel direct te maken met de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging die het verkeer veroorzaakt. Een vergelijkbare negatief effect is de verstoring van rust en ruimte in het ecologisch en cultuurhistorisch waardevolle landschap langs de Oostflank van Utrecht. De Ring vormt daarnaast een barrière tussen stad en land. Er zijn weliswaar op verschillende plekken onderdoorgangen en bruggen, maar die zijn niet altijd erg aantrekkelijk en soms ronduit benauwend.

De nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring over het geheel genomen niet tot verslechtering leiden, en waar mogelijk zelfs een verbetering opleveren. De Voorkeursvariant voorziet in tal van maatregelen om negatieve effecten te voorkomen, te beperken of met compenserende maatregelen ongedaan te maken. De verbetering van een aantal belangrijke ruimtelijke verbindingen onder of over de snelweg zijn hiernaast op kaart weergegeven.

In het traject tot aan het vaststellen van de Voorkeursvariant zijn er meedenkbijeenkomsten georganiseerd om te inventariseren welke ideeën en zorgen er leven in de omgeving. De opbrengsten daarvan zijn meegenomen bij het uitwerken van de plannen en raken ook de ontwerpkaders van de inpassingsvisie.

1.4 Geluid

Langs de A27 en A12 zijn nu al op veel plaatsen geluidsschermen aanwezig. Een aantal schermen blijft. Op andere plekken komen er hogere en/of langere schermen dan de huidige. Ook zijn er plekken waar nu nog geen scherm staat maar straks wel. Op dit moment is echter nog niet exact aan te geven welke geluidsmaatregelen op welke plekken nodig zijn. Daarvoor zijn gedetailleerde berekeningen vereist, die pas gemaakt worden in de navolgende OTB-fase. Daarnaast wordt in deze fase onderzocht waar de bovenwettelijke maatregelen (die onderdeel zijn van het budget voor extra leefbaarheids- en inpassingsmaatregelen) kunnen landen.

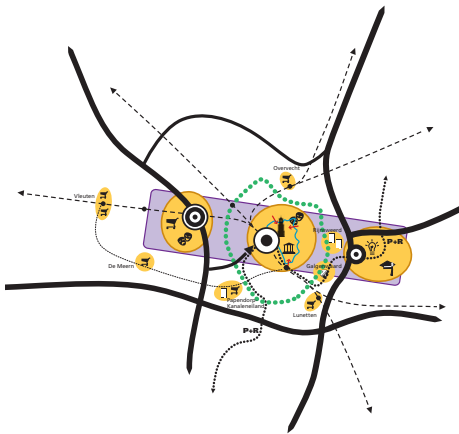


Ruimtelijke impact op de omgeving

Bron: Voorkeursvariant, RWS 2014

Hoofdstuk 2

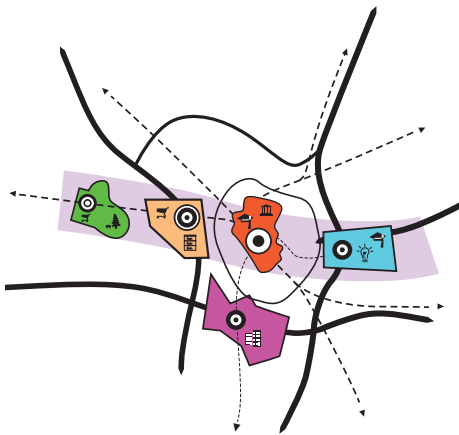
Beleid en visies omgeving



1. Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar



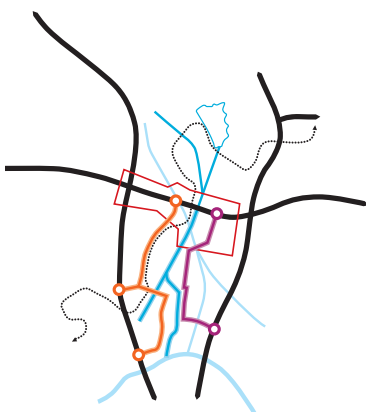
2. Structuurvisie De Bilt



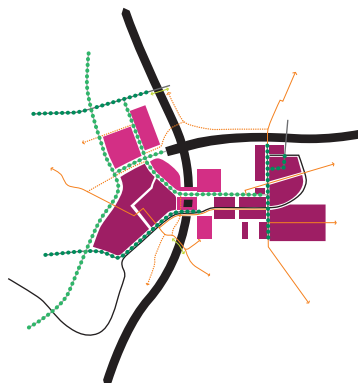
3. Economische Visie 2020



4. Gebiedsuitwerking A27 Utrecht Oost



5. Nieuwegein verbindt



6. Ontwikkelingsrichting De Uithof-Rijnsweerd

2.1 Beleid en visies

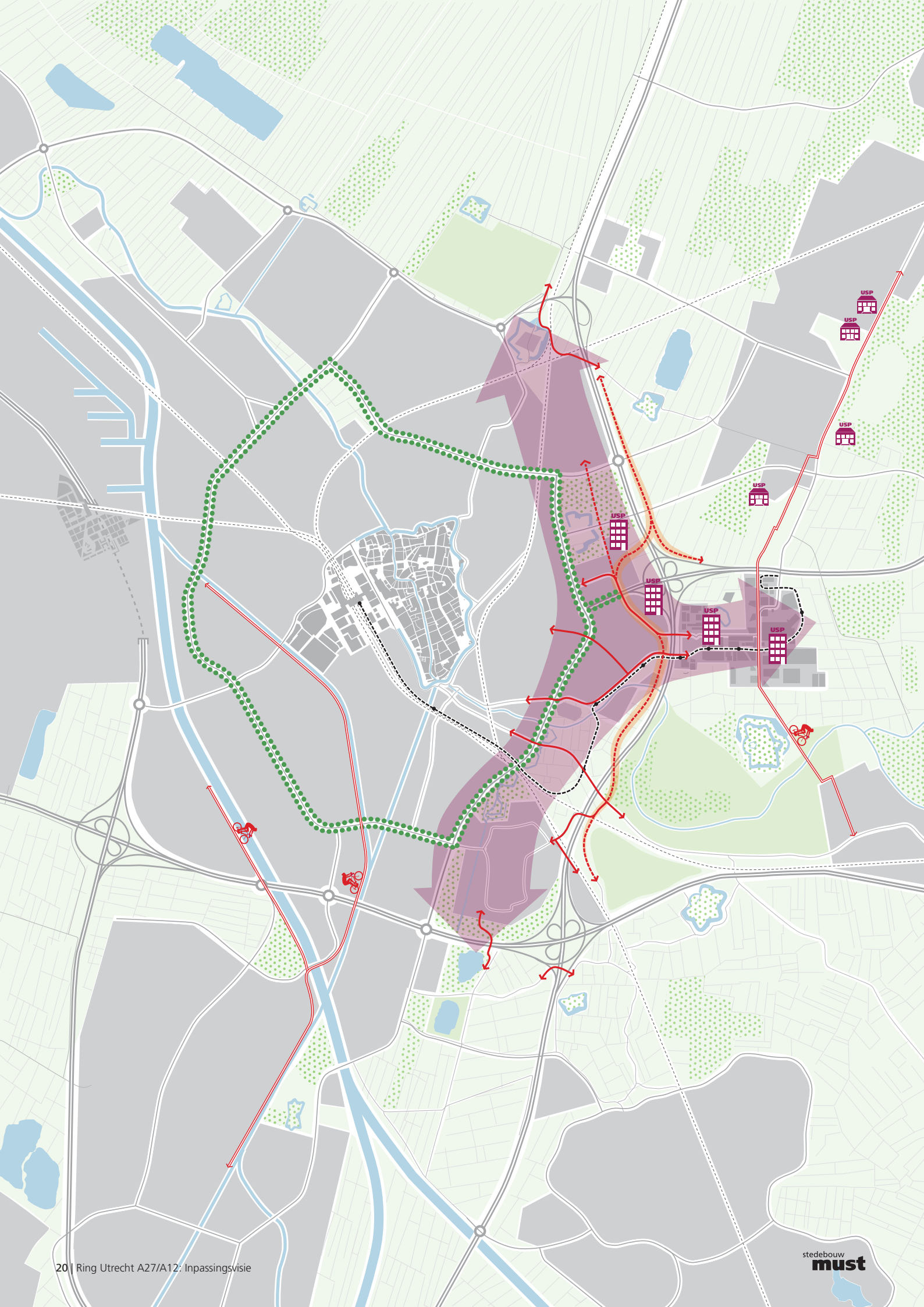
De stad Utrecht, met de bijbehorende randgemeenten, is een geliefde plek om te wonen, te werken, te studeren en te bezoeken. De historische binnenstad is aantrekkelijk en ook de omliggende landschappen hebben veel kwaliteit te bieden. Daardoor levert Utrecht een belangrijke bijdrage aan het ruimtelijke en economische succes van de Randstad. Toch zijn er tal van verbeterpunten. Daarom is er de afgelopen jaren door verschillende overheden gewerkt aan ruimtelijke, economische en verkeerskundige visies op de verdere ontwikkeling van Utrecht en omgeving. Voor de inpassing van de A27 zijn de navolgende visies van groot belang:

1. Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar (Gemeente Utrecht)
2. Structuurvisie De Bilt (Gemeente De Bilt)
3. Nieuwegein verbindt, structuurvisie 2030 (Gemeente Nieuwegein)
4. Economische Visie 2020 (provincie Utrecht)
5. Gebiedsuitwerking A27 Utrecht-Oost (Provincie Utrecht)
6. Ontwikkelingsrichting De Uithof-Rijnsweerd (Gemeente Utrecht)

Sommige visies waren al vastgesteld voordat de plannen voor de Ring Utrecht concreet werden, andere visies spelen al in op de oplossingsrichting die in de Planstudie Ring Utrecht is gekozen. Het rijk, de provincie en de gemeenten hebben in de afgelopen jaren op het gebied van ruimtelijke en economische ontwikkeling beleidsuitgangspunten vastgesteld die goed op elkaar aansluiten. Zowel op nationaal, regionaal als lokaal niveau wordt er veel belang gehecht aan de versterking van het kenniscluster aan de oostkant van Utrecht in combinatie met een verbetering van het vestigingsklimaat. Er wordt ingezet op aantrekkelijke binnenstedelijke leefmilieus die goed zijn verbonden met de waardevolle landschappen in de directe omgeving. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is daarbij een terugkerende rode draad die in vrijwel alle stukken terugkomt.

Gezien vanuit het perspectief van de scope van de Planstudie Ring Utrecht zijn er vier belangrijke thema's die telkens terugkomen en richtinggevend zijn voor de inpassing en vormgeving van de A12, A27 en A28:

1. Verbeter het leefklimaat in de wijken langs de A12 en A27;
2. Versterk het vestigingsklimaat op De Uithof en Rijnsweerd (nabije toekomst) en de A12 zone (lange termijn);
3. Benut de kwaliteit van het waardevolle (historische) landschap;
4. Verbeter de verbindingen tussen wijken en tussen stad en landschap, vooral op en rond de A12, A27 en A28.



2.2 Kansen

Op basis van de voorgaande analyses van beleid en visies kunnen een aantal concrete kansen benoemd worden die direct gerelateerd zijn aan de Planstudie Ring Utrecht A27/A12. Sommige kansen kunnen direct gerealiseerd worden met de inpassing en vormgeving van de A12, A27 en A28. Andere kansen vallen buiten het bereik van de Planstudie, maar kunnen door een goede inpassing wel makkelijker of beter gerealiseerd worden. Voor de overzichtelijkheid zijn deze kansen gegroepeerd in stedelijke kansen en landschappelijke kansen.

2.2.1 Stedelijke kansen

- 1. Verbeteren leefkwaliteit Oostflank.** Door de spoorwegen en de weginfrastructuur is de gehele Oostflank van Utrecht een versnipperd gebied met veel milieuhinder. Door de aanpak van de Ring Utrecht zijn er kansen om de leefkwaliteit te verbeteren door enerzijds de milieuhinder van de snelweg te verminderen en anderzijds de ruimtelijke samengang te verbeteren.
- 2. Groei Utrecht Sciencepark naar Rijnsweerd.** De verbetering van de verbindingen in het onderliggende wegennet rondom knooppunt Rijnsweerd biedt kansen om De Uithof en Rijnsweerd beter met elkaar te verbinden en te ontwikkelen tot een samenhangend en aantrekkelijk nieuw stedelijk knooppunt met een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven, instituten en studenten.
- 3. Life Science-landgoederen.** In het aantrekkelijke De Bilt liggen kansrijke locaties die ontwikkeld kunnen worden tot ontspannen Life Science-landgoederen die profiteren van de nabijheid van De Uithof en Utrecht. Daarvoor moeten met name de verbindingen onder en over de A28 wel verbeterd worden.
- 4. Groene Stadsboulevard.** Door de verbeterde doorstroming op de A27 en A12 wordt de Waterlinieweg ontlast. Zo ontstaat er de kans om deze voormalige Rijksweg af te waarderen tot een aantrekkelijke stadsboulevard die onderdeel wordt van het stedelijk weefsel.
- 5. Verbeteren bestaande fietsroutes.** Utrecht is een fietstad, dus iedere verbetering aan bestaande netwerken zal leiden tot intensiever gebruik. Er zijn talrijke kruisende fietsverbindingen bij de A12, A27 en A28 die verbeterd kunnen worden.
- 6. Completeren fietsnetwerk Oostflank.** Door de gefragmenteerde ruimtelijke opbouw van de oostflank is het niet goed mogelijk om van noord naar zuid te fietsen. Hier liggen grote kansen om in de nabijheid van de A27 het netwerk te completeren.
- 7. Fiets Filevrij-routes.** Door het comfort en de snelheid van een aantal fietsroutes te verbeteren wordt de fiets voor een groep mensen een serieus alternatief voor de auto. De verbetering van de kwaliteit van de kruisende verbindingen onder of over snelwegen kunnen hier een belangrijke bijdrage aan leveren.

-  Verbeteren kwaliteit Oostflank van Utrecht
-  Groei Utrecht Sciencepark naar Rijnsweerd
-  Life Science-landgoederen
-  Groene stadsboulevard
-  Verbeteren bestaande fietsroutes
-  Completeren fietsnetwerk Oostflank
-  Fiets Filevrij-routes



2.3.2 Landschappelijke kansen

1. Verbeteren samenhang van het landschap. Het landschap tussen Groenekan en Houten is in de loop der tijd steeds meer versnipperd door infrastructuur en bebouwing. Vanuit cultuurhistorisch, recreatief en ecologisch oogpunt is het wenselijk om de samenhang te versterken. Het landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, zoals beschreven in de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen, is daarbij de belangrijkste drager. Ecologische en recreatieve verbindingen onder en over de A12, A27 en A28 kunnen de samenhang van dit landschap aanzienlijk verbeteren.







2. Verbinding vanuit de stad tot Amelisweerd versterken. De Kromme Rijn loopt tot aan de historische stadswallen van Utrecht. Het geliefde landgoed Amelisweerd ligt aan de Kromme Rijn, maar de A27 vormt een flinke ruimtelijke barriere waardoor het landgoed gevoelsmatig ver van de stad af ligt. Verbetering van de verbindingen over de A27, bij de Koningsweg, levert een belangrijke impuls voor de gebruikswaarde van dit gebied en de leefkwaliteit in de stad.

3. Verbeteren onderdoorgang Kromme Rijn. De Kromme Rijn kruist de A27 en de Waterlinieweg. Beide onderdoorgangen zijn onaantrekkelijk en doen geen recht aan het belang van deze landschappelijke, recreatieve, ecologische en cultuurhistorische waarden van deze verbinding tussen stad en buitengebied. De verbetering van de onderdoorgang bij de A27 kan meegenomen worden in de Planstudie. Bij verbetering van de onderdoorgang van de Kromme Rijn ontstaan er ook kansen om meer ruimte te maken voor de opvang van water van de Kromme Rijn zelf.

4. Kansen voor ecologische verbindingen. Door de ligging in het (stads)landschap zijn er kansen om de ecologische uitwisseling tussen stad en landschap met behulp van fauna-passages te verbeteren.

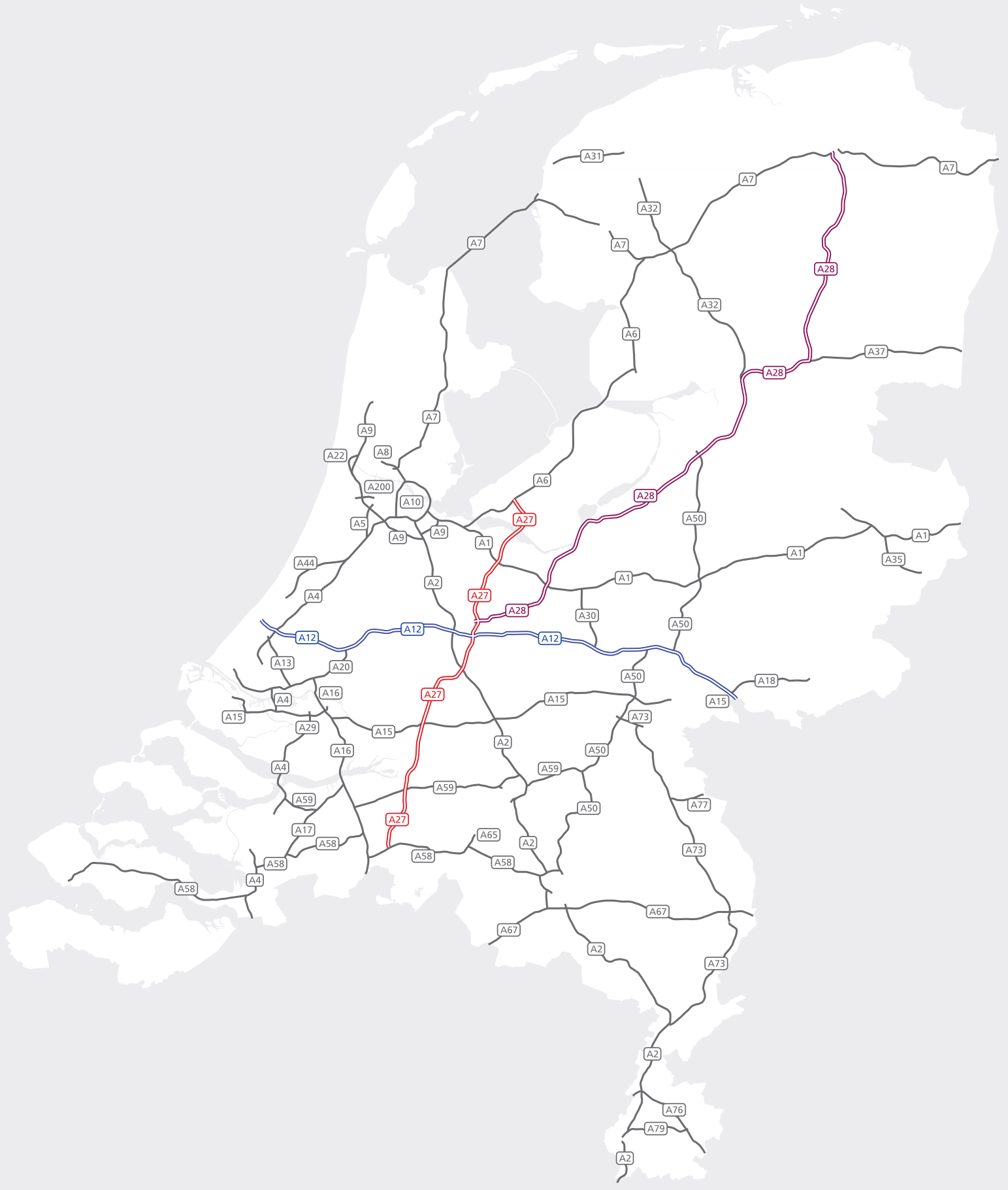
5. Kansen voor waterberging. De verbreding van de snelweg betekent dat de hoeveelheid water die van de weg afstroomt toeneemt. In de directe omgeving van de snelweg moet dus voldoende ruimte beschikbaar blijven om dit op te vangen. Dit levert kansen op voor de landschappelijke inpassing van de snelweg en de versterking van landschappelijke en ecologische structuren.

6. Nieuwe/verbeteren recreatieve verbindingen. Stad en landschap liggen dichtbij elkaar, maar de recreatieve verbindingen zijn op veel plekken onaantrekkelijk of ontbreken. Een nieuwe verbinding van noord naar zuid biedt de kans om verschillende gebieden aan weerszijden van de A27 beter toegankelijk te maken. De verbetering van verbindingen onder en over de snelwegen biedt de kans om bestaande routes aantrekkelijker te maken.

-  Verbeteren samenhang van het landschap
-  Verbinding vanuit de stad naar Amelisweerd versterken
-  Verbeteren onderdoorgang Kromme Rijn
-  Kansen voor waterberging
-  Kansen voor waterberging Kromme Rijn
-  Nieuwe / verbeteren recreatieve verbindingen

Hoofdstuk 3

Beleid en visies snelweg

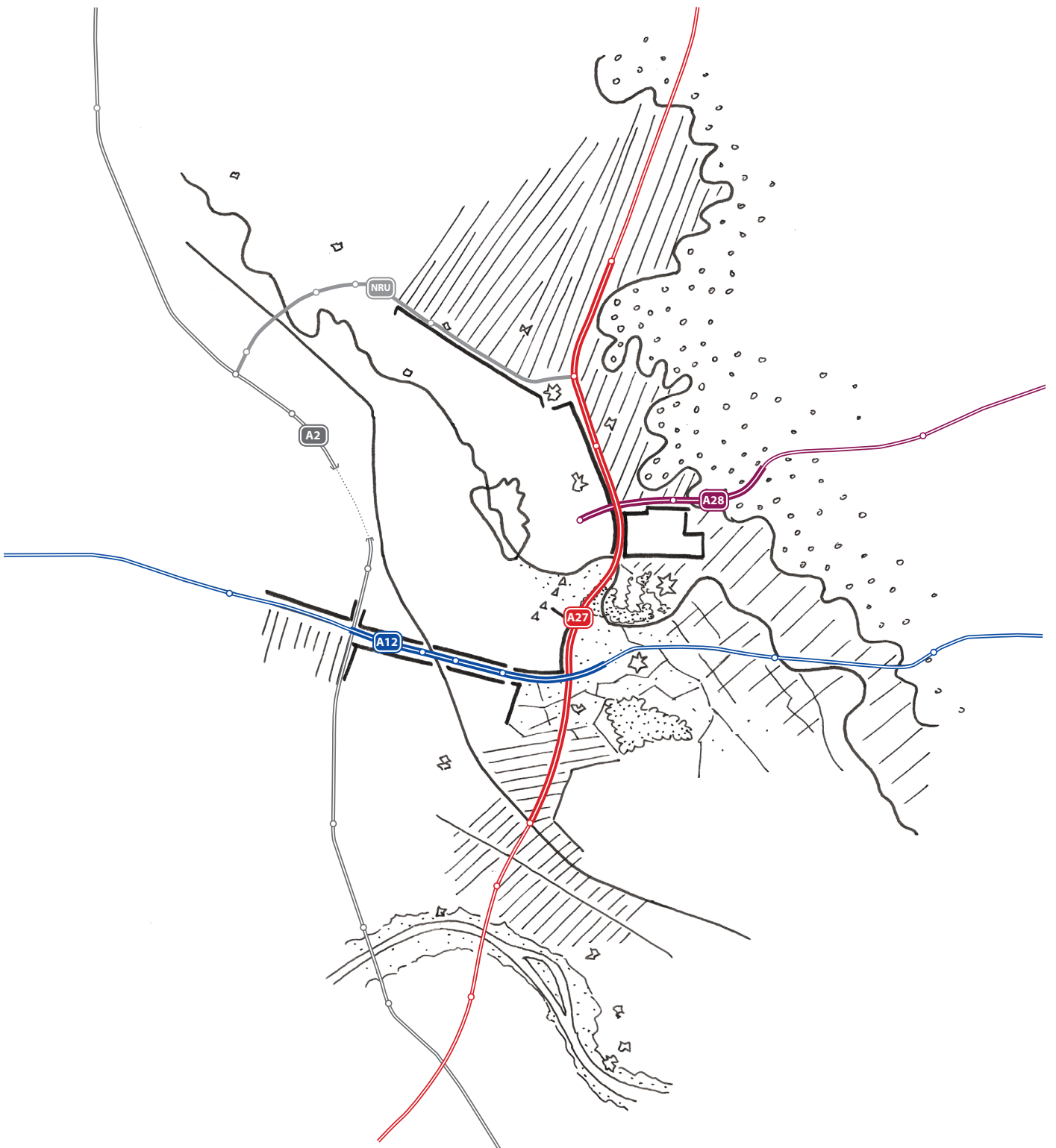


3.1 Het rijkswegennetwerk

Rijkswaterstaat heeft een duidelijk omschreven visie op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen. Deze is ingebed in een lange traditie van ontwerp en inpassing van snelwegen. Centraal staat een herkenbaar en samenhangend snelwegennetwerk. Deze rustige functionele grondtoon laat, door een goede ruimtelijke inpassing en vormgeving van kunstwerken en het wegmeubilair, ruimte aan stad en landschap om de identiteit van snelweg en snelwegomgeving mede te bepalen. Zo ontstaat een aantrekkelijk wegbeeld met karakteristieke landschappen, opvallende gebouwen en markante iconen die de gevarieerde identiteit van de snelwegomgeving representeren en de automobilist helpen oriënteren.

Voor het geheel van Nederlandse snelwegen gelden strikte wetten, regels en richtlijnen. Dit leidt tot een netwerk van snelwegen dat duidelijk als eenheid herkenbaar is. Het beeld van de Nederlandse snelweg wordt in de eerste plaats bepaald door de relatie tussen vorm, gebruik en constructie. Het resultaat is een terughoudend en rustig wegbeeld dat de weggebruiker op een veilige en efficiënte wijze naar zijn bestemming begeleidt. De navolgende vaste inpassingsprincipes spelen voor ieder snelweg een belangrijke rol:

- 1. Versterken van contrasten.** Het gaat daarbij om het versterken van de contrasten tussen steden en landschappen en de verbetering van de zichtbaarheid van gradiënten in het landschap.
- 2. Herstel van dwarsverbindingen.** Veel snelwegen doorsnijden oude landschappelijke, ecologische en stedelijke structuren. Daarom worden overal in Nederland oude verbindingen hersteld en nieuwe verbindingen gelegd over of onder snelwegen.
- 3. Iconen.** Iconen vormen een belangrijk oriëntatiepunt voor de weggebruiker, mits gedoseerd toegepast. De aard en omvang van deze iconen verschilt per situatie. Soms is het een spectaculaire brug, soms een knooppunt, soms een bijzonder geluidsscherm of een gebouw.
- 4. Een huisstijl.** Door verschillende functionele eisen en richtlijnen kennen de Nederlandse snelwegen een rustig en hoogwaardig wegbeeld. Daarom is er geen vormgevingsvrijheid voor het wegdek, de markeringen, de geleiderails, de verkeersborden, de bewegwijzering, de portalen, de schakelkasten en de betonbarrières.
- 5. Clustering van technische voorzieningen.** Clustering en integratie van technische voorzieningen voorkomt een rommelig wegbeeld.
- 6. Ruimte voor een goede inpassing.** Een rustig en aantrekkelijk wegbeeld is gebaat bij een ruim profiel. Dan is er namelijk voldoende ruimte om alle vereiste maatregelen op het gebied van veiligheid, verkeersgeleiding en techniek goed in te passen en ruimte vrij te houden voor een aantrekkelijke landschappelijke inrichting van midden-, tussen- en buitenbermen.

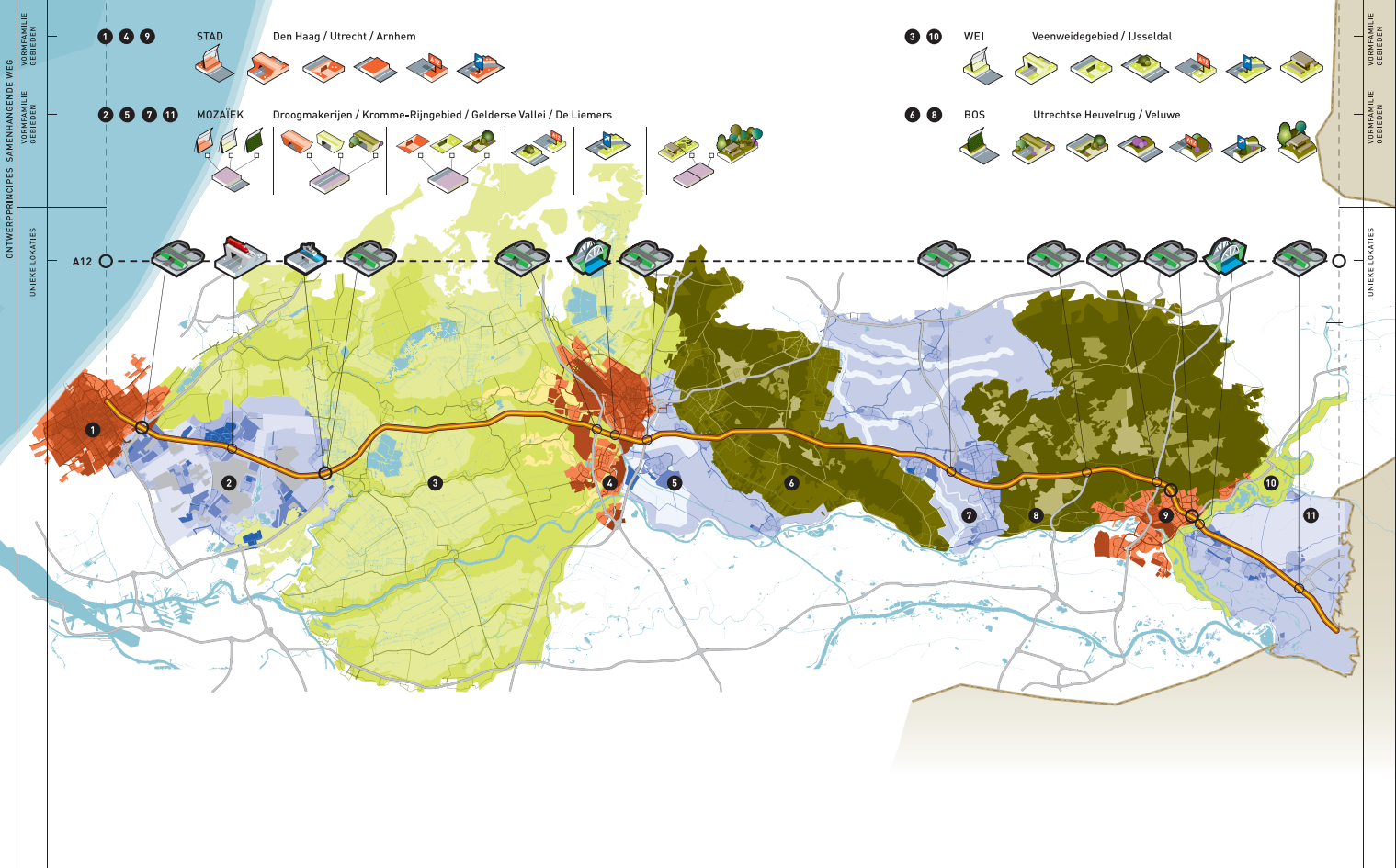


3.2. De Ring is geen ring

In tegenstelling tot wat de naam doet vermoeden, gaat de Planstudie Ring Utrecht niet over de gehele ring van Utrecht. Er is dus ook geen inpassingsopgave voor de gehele ring met uniforme inpassings- en vormgevingsprincipe. De A12, A27 en A28 zijn te verschillend van karakter, mede door de grote verschillen in de omgeving. Bovendien vallen de A2 en de NRU, beiden een belangrijk deel van de Ring Utrecht, buiten de scope van deze planstudie en is de eerste recent al helemaal vernieuwd conform de vormgevingsprincipes van het Routeontwerp A2.

De *Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen* biedt handvaten om deze situatie te kunnen duiden. Rijkswaterstaat onderscheidt drie snelwegtypen met bijpassende vormgevings- en inpassingsprincipes:

- 1. De autonome weg.** Dit is het oudste snelwegtype met lange rechtstanden die op een zelfstandige manier zijn ingepast en vormgegeven. Door de tracering trekt de weg een autonome lijn door het landschap, onafhankelijk van landschappelijke karakteristieken, structuren en elementen. Vaak wordt het lineaire wegbeeld geaccentueerd met een bomenrij aan weerszijden van de snelweg. Delen van de A2 en A12 vallen in deze categorie.
- 2. De landschappelijke weg.** Deze voegt zich zo goed als mogelijk in de omgeving, gezien vanuit het perspectief van de weggebruiker. De karakteristieken van het omliggende (stads)landschap worden zoveel mogelijk zichtbaar gemaakt. Soms gebeurt dit door een specifieke hoogteligging, vaak door een landschappelijke inrichting van de middenberm en buitenbermen die aansluit op de omgeving of het zicht op de omgeving vrij laat. Delen van de A12, A27 en A28 vallen in deze categorie.
- 3. Het infralandschap.** De nadruk ligt op de vormgeving van de elementen binnen het domein van de snelweg en de stad: de verlichting, de beplanting, de geluidswerende voorzieningen, de kunstwerken en de markante bebouwing. Soms is het infralandschap vormgegeven als een microlandschap met geluidswallen, weefvakken en kunstwerken. Soms is het infralandschap vormgegeven als een boulevard met overkluizingen, compacte bebouwing of hoge geluidsschermen die als stadsmuren langs de weg staan. Delen van de A2, A12, A27 en A28 vallen in deze categorie.



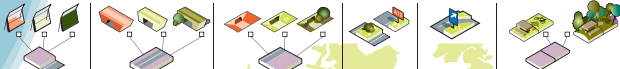
1 4 9

STAD Den Haag / Utrecht / Arnhem



2 5 7 11

MOZAÏEK Droogmakerijen / Kromme-Rijgebied / Gelderse Vallei / De Liemers



3 10

WEI Veenweidegebied / IJsseldal



6 8

BOS Utrechtse Heuvelrug / Veluwe



A12

UNIERE LOKATIES
VORNFAMILIE
GEBIEDEN
BESPREKSLIJDER

© 2014/15 | stedeboom.nl

3.3. De routes

Een tweede ingang om naar de inpassingsopgaven voor de Planstudie Ring Utrecht te kijken is het Routeontwerp. Met de routeontwerpen voor de A2, A4, A12 en A27 is door Rijkswaterstaat verkend of het mogelijk is om op het niveau van de gehele route meer samenhang te realiseren. Hoewel dit in een aantal gevallen heeft geleid tot overtuigende ontwerpprincipes blijkt toch dat deze aanpak moeilijk toegepast kan worden op alle routes in het netwerk. Slechts een beperkt aantal snelwegen wordt in een keer aangepakt. Toch hebben de meeste snelwegen een specifieke kwaliteit en/of identiteit. Dit is het gevolg van de ligging in het landschap. Maar soms komt het ook door een consistente toepassing van ontwerpprincipes voor de tracering, het dwarsprofiel, de hoogteligging of de vormgeving van verschillende wegelementen, zoals verlichtingsarmaturen, kunstwerken en geluidswerende voorzieningen.

De scope van de Planstudie Ring Utrecht bevat twee snelwegen waarvoor een Routeontwerp is gemaakt: de A12 en de A27. Voor deze twee wegen zijn dus al een aantal inpassings- en vormgevingsprincipes bepaald, denk daarbij aan:

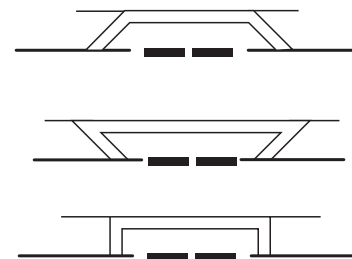
1. Principes voor de inpassing en vormgeving van kunstwerken;
2. Principes voor een thematische aanpak;
3. Principes voor de vormgeving van de geluidswerende voorzieningen.

In de navolgende paragrafen worden de belangrijkste inpassingsprincipes voor de A12 en de A27, die van toepassing zijn voor de Planstudie Ring Utrecht, samengevat. **3.4**

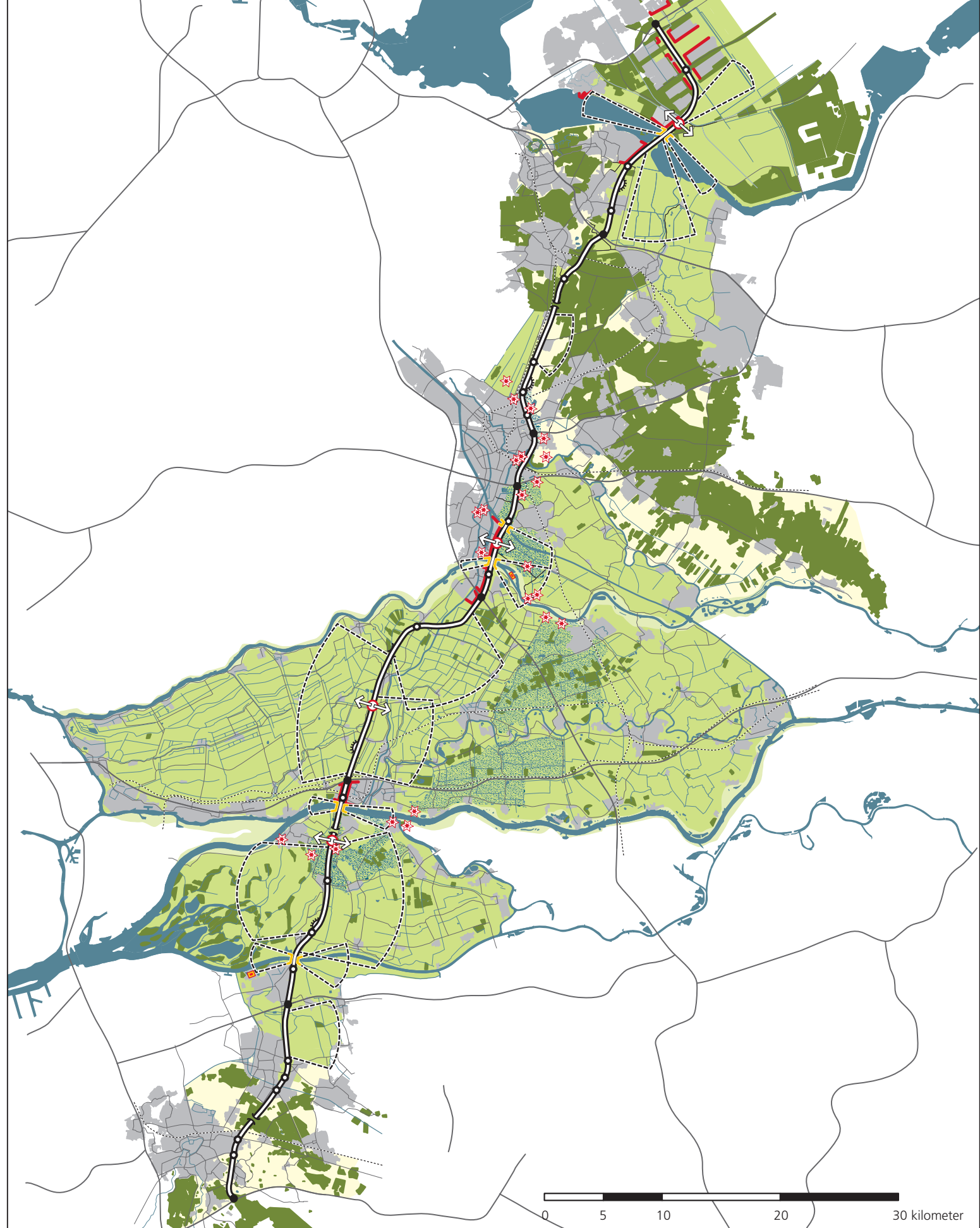
3.4. A12 - regenboogroute

Voor het routeontwerp A12 is de ligging in vier landschapstypen (bos, wei, stad en mozaïek) leidend geweest voor de vormgeving van kunstwerken en geluidsschermen. Waar reconstructies hebben plaatsgevonden zijn deze principes al toegepast. De belangrijkste die van toepassing zijn voor de Planstudie Ring Utrecht zijn:



















- Contrastrijke opeenvolging van steden, open laaggelegen landschappen en hoger gelegen besloten landschappen. De overgang van het landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie naar de hoogstedelijke A12-zone, ten westen van Lunetten, is hier een mooi voorbeeld van;
- Het beleefbaar en herkenbaar maken van het omringende landschap vanaf de weg;
- Vormgeving geluidsschermen en kunstwerken is op routeniveau bepaald en geeft eenheid aan de gehele A12. Het is een vormfamilie met een variatie per landschapstype. De inpassingsopgave van geluidsschermen in Utrecht is echter zo complex dat hier maatwerk moet worden geleverd.
- Bijzondere aandacht geven aan de vormgeving van de unieke locaties zoals knooppunten en de markante bruggen. In dit geval dus de knooppunten Oudenrijn en Lunetten en de Galecopperbrug.



Principe: het landschapstype is zichtbaar in de vormgeving van de viaducten.



Visie A27

 rivier	 besloten landschap	 A 27	 uitvalsbasis	 stadsfront
 bos	 open landschap	 op- en afrit	 rustplaats met uitzicht	 brug
 stedelijk gebied	 uiterwaarden	 knooppunt	 fauna- en ecopassage	
 32 Ring Utrecht A27/A12: Inpassingsvisie inundatievlakte Nieuwe Hollandse Waterlinie	 Fort Nieuwe Hollandse Waterlinie	 spoor	 panorama	

stedebouw
must

3.5. A27 - panoramaroute

Centraal thema voor de A27 is 'De weg als gast in het landschap'. Waar mogelijk wordt de weg terughoudend vormgegeven en wordt het wegmeubilair tot het noodzakelijke minimum beperkt zodat de weg het landschap zo min mogelijk aantast en de weggebruiker ongehinderd door de wegelementen de kwaliteiten in de omgeving kan ervaren. In de grote open landschappen wordt ingezet op een maximale beleving van de panorama's. In stedelijke gebieden wordt de weg zoveel mogelijk ingepast in een groene setting, waar nodig met geluidswerende grondlichamen.

Voor het routeontwerp A27 is de opeenvolging van grote goed herkenbare landschappen met afwisselend een open of gesloten karakter leidend voor de vormgeving en inpassing. De belangrijkste principes zijn:

- Streven naar harmonie in plaats van contrast;
- Het benadrukken van cultuurhistorische en ecologische waarden in het landschap;
- Het leefbaar maken en houden van het landschap, ook voor omwonenden;
- Het creëren en behouden van zichtrelaties met het landschap;
- Behoud van groene inpassing in stedelijk gebied met gedoseerd zicht op de stad;
- Benutten van landschappelijke en stedelijke oriëntatiepunten in de omgeving, zoals markante hoogbouw, kerktorens en relictten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

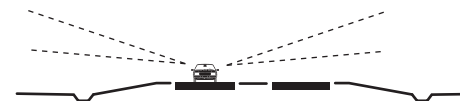
3.6. Kansen

Op basis van de voorgaande analyses van beleid en visies kunnen een aantal concrete kansen benoemd worden voor de inpassing en vormgeving van de snelwegen in de Planstudie Ring Utrecht A27/A12. De belangrijkste zijn:

- Door aan te sluiten op de ruimtelijke karakteristieken in de omgeving ontstaat er een helder onderscheid tussen een deel van de A12 (ten westen van de Waterlinieweg) met de karakteristiek van een infralandschap en de overige delen van de Planstudie vormgegeven kunnen worden als een landschappelijke weg, aansluitend op de inpassingsprincipes van het Routeontwerp A27;
- De Nieuwe Hollandse Waterlinie bepaalt in belangrijke mate het landschapsbeeld;
- Markante bebouwing aan de oostflank van de stad, vooral rondom Rijnsweerd en De Uithof kunnen de stad Utrecht een markant en herkenbaar adres geven aan het rijkswegennet;
- Behoud van groene inpassing in stedelijk gebied langs de A27, A28 en het deel van de A12 ten oosten van de Waterlinieweg kan niet alleen bijdragen aan een groen wegbeeld, maar kan door een goede inpassing ook bijdragen aan een betere inpassing in de groenstroken en parken langs de randen van de aangrenzende woonwijken.



Principe: eenvoudige vormgegeven lijn in een groene omgeving.



Principe: open dwarsprofiel biedt vrij zicht op de omliggende landschappen.

Hoofdstuk 4

Omgeving en weg



Koningin Wilhelminaweg

Groenekan

Groenekansweg

Blauwkapel
Fort Blauwkapel

Fort o/d
Voordorpse Dijk

Voordorp

Voordorpsdijk

De Bilt

Utrechtseweg

Biltsestraatweg

Fort a/d Biltstraat

Sandwijk

Bunnikseweg

Oostbroek

Warka/d Hoofdijk

Rijsweerd

De Uithof

Waterlinieweg

Weg naar Rhijnauwen

Fort Rhijnauwen

Amelisweerd

Bunnik

Papendorp

Kanaleneiland

Hoograven

Lunetten

Park de Koppel

Koningsweg

Fort Vechten

Galecop

Laagraven

Koppeldijk

Fortweg

Waijensdijk

Fort bij 't Hemeltje

recreatieplas
Laagraven

Nieuwegein

Houten

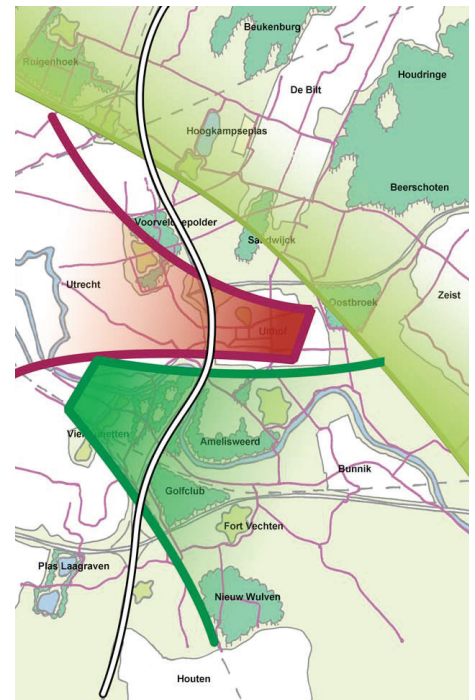
4.1 Oostflank - tussen stad en landschap

De A27 ligt dicht langs de Oostflank van Utrecht. Omdat dit gebied lange tijd een belangrijke schakel was in de Nieuwe Hollandse Waterlinie is het tot halverwege vorige eeuw vrijgebleven van stadsuitbreidingen. Hierdoor ligt het aantrekkelijke landschap van de Kromme Rijn en de Utrechtse Heuvelrug relatief dicht bij de binnenstad van Utrecht. Zodoende was er in de jaren tachtig dus ook ruimte om een snelweg aan te leggen: de A27. De aantasting van het landschap, en dan met name het Landgoed Amelisweerd, leidde tot grote maatschappelijke onrust, maar heeft het Rijk er niet van weerhouden om deze belangrijke schakel in het snelwegennetwerk te realiseren. Wel werd de weg, als geste naar de omgeving, iets naar het westen gebogen en gedeeltelijk verdiept aangelegd om de aantasting van Amelisweerd te beperken.

Pas na de aanleg van de A27 is de ruimte tussen de stad en de snelweg stapsgewijs verstedelijkt. Ten westen van de snelweg ligt nu een lappendeken van woonwijken, bedrijventerreinen, parken, sportterreinen, ingesloten landschappen en relictten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Ten oosten van de A27 is het gevarieerde landschap grotendeels bewaard gebleven. Alleen met de Uithof heeft de stad Utrecht de sprong over de A27 gewaagd. Wie door zijn ooghaan kijkt ziet twee belangrijke dwarsverbindingen over en onder de A27: enerzijds de stedelijke verbinding tussen stad en Uithof, anderzijds de landschappelijke verbinding langs de Kromme Rijn tussen binnenstad en buitengebied. Dit zijn ook precies de twee gebieden met een groot stedelijk belang. De landschappelijke wig van de Kromme Rijn en Amelisweerd wordt steeds intensiever gebruikt door recreanten. De stedelijke wig kent een grote ontwikkeldynamiek door de voortgaande transformatie en verdichting van de Uithof en Rijnsweerd.

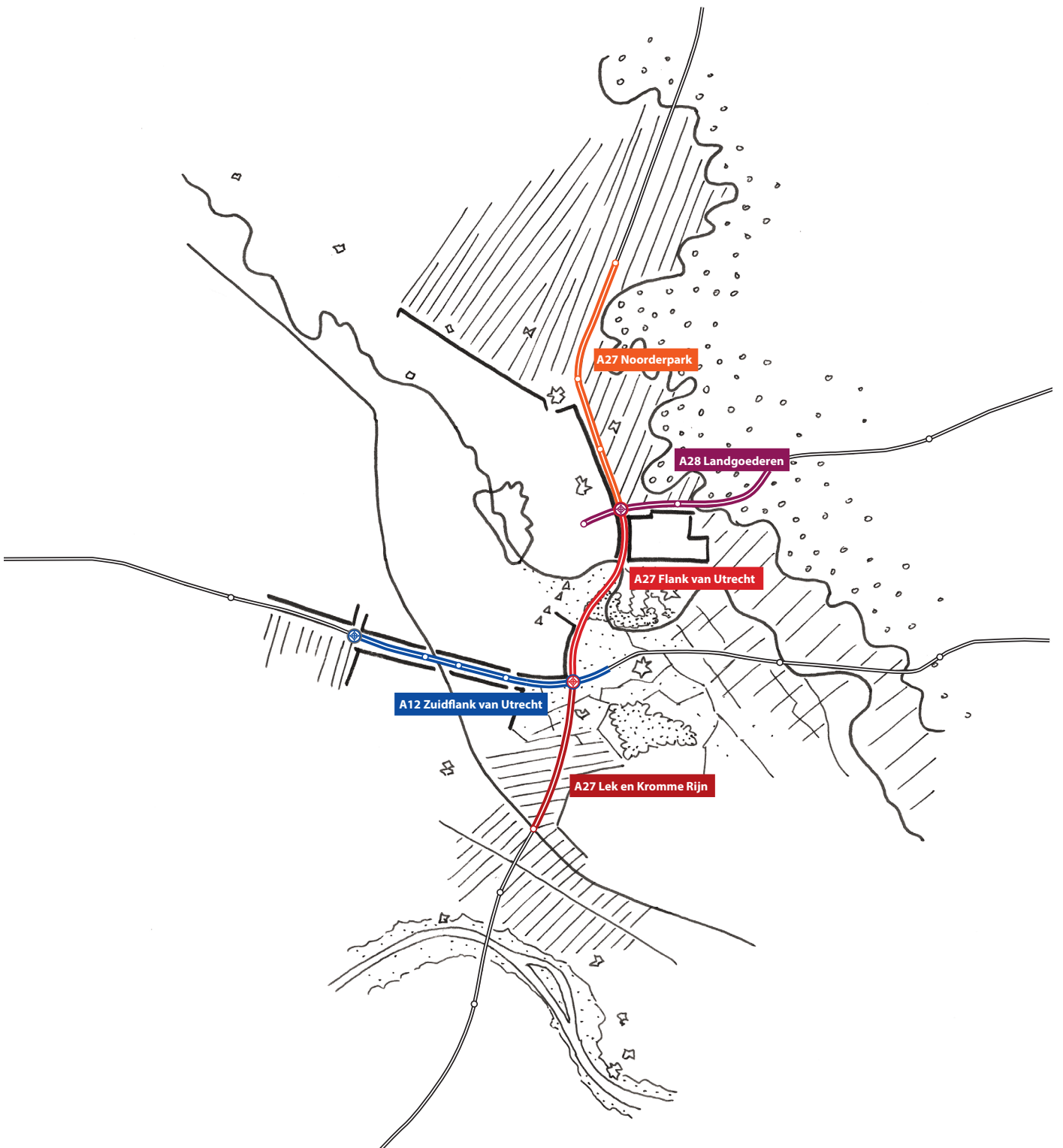
4.2 Zuidflank - A12-zone

Het gebied aan weerszijden van de A12 kent een geheel andere ruimtelijke opbouw. Door de ontwikkeling van Nieuwegein ten zuiden van de snelweg ligt dit deel van de A12 grotendeels in een stedelijke omgeving met woonwijken en bedrijventerreinen. Hier en der zijn nog enkele landschappelijke pockets overgebleven, zoals de Galecopperpolder en het gebied rondom de plas Laagraven en de Waijensedijk. De A12 kruist bovendien twee kanalen die structurend zijn voor de ruimtelijke opbouw van de A12-zone: het Amsterdam Rijnkanaal en het Merwedekanaal. Door het beperkt aantal bruggen over deze kanalen functioneert de A12-zone als een gefragmenteerd gebied met zelfstandige eilanden met een eigen functie en identiteit.



De stedelijke en landschappelijke scheg

Bron: Gebiedsuitwerking A27 Utrecht-Oost



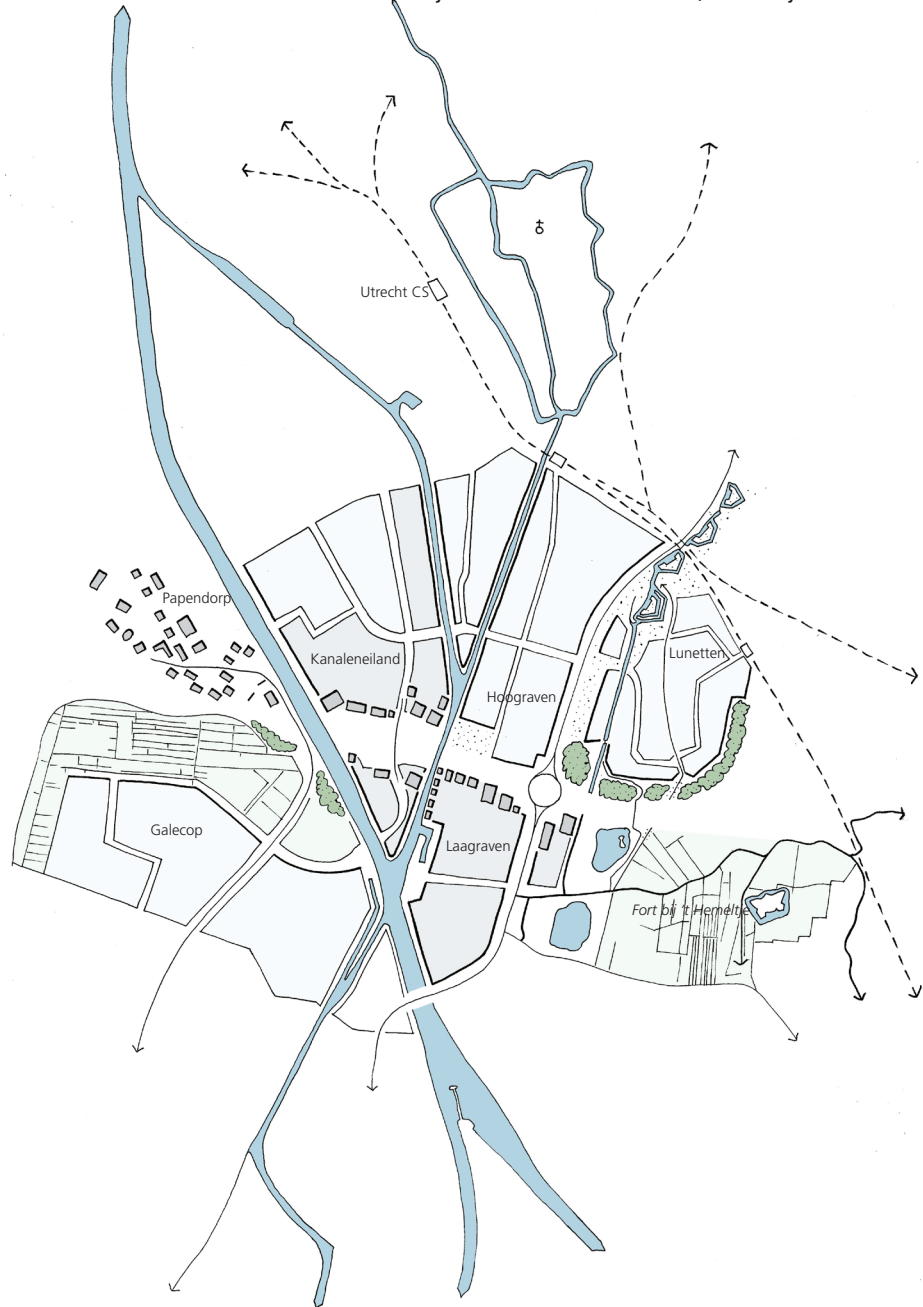
4.3. Vijf trajecten

De Planstudie Ring Utrecht bestaat uit verschillende snelwegtrajecten met een eigen kwaliteit en een eigen inpassingsopgave. Een traject is een deel van een snelweg en/of route met een identieke vormgeving en inpassing. Meestal wordt dit bepaald door de ruimtelijke kwaliteit van het omliggende (stads)landschap. Op basis van de hiervoor beschreven omgevingskenmerken worden er vijf verschillende trajecten onderscheiden:

- A12 Zuidflank van Utrecht
- A27 Noorderpark
- A27 Oostflank van Utrecht
- A27 Lek en Kromme Rijn
- A28 Landgoederen

De trajecten vallen niet altijd samen met de scope van de Planstudie. Als dat het geval is, zoals bij de A27 ten noorden van aansluiting Utrecht Noord, dan wordt per geval bekeken of en op welke wijze de vormgevings- en inpassingsprincipes van het deel van het traject buiten de scope van de planstudie meegenomen kunnen worden in de planstudie.

In de navolgende paragrafen zijn de ruimtelijke karakteristieken van de verschillende trajecten verder uitgewerkt, zowel vanuit het perspectief van de weggebruiker als vanuit het perspectief van de omgeving. En daarnaast zijn op basis van de voorgaande analyses van de verschillende beleidsstukken de belangrijkste opgaven voor omgeving en weg samengevat.



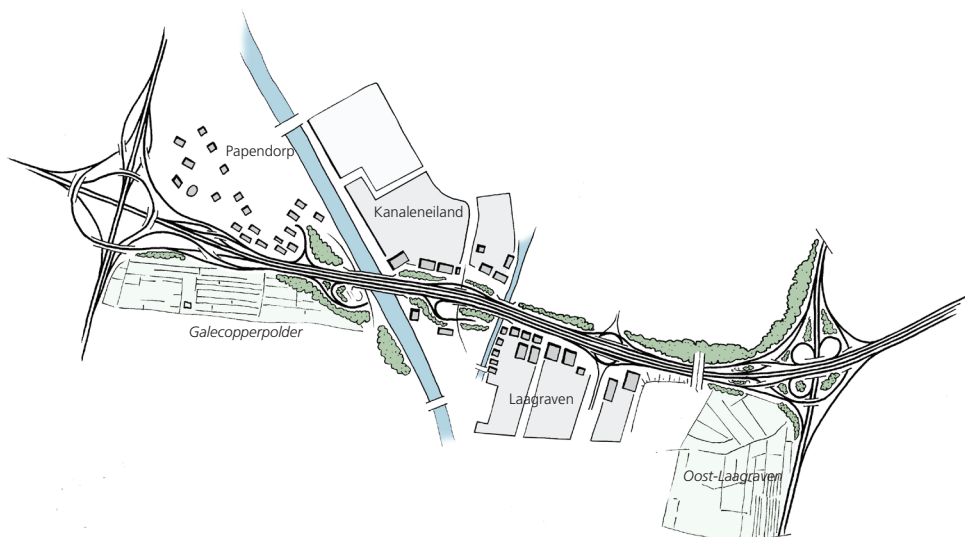
4.4 Traject A12 Zuidflank Utrecht

De zone rondom de A12 is een restgebied tussen de zuidrand van Utrecht en de noordrand van Nieuwegein. Mede door de verschillende kanalen, die maar op weinig plekken gekruist kunnen worden, is de structuur hoofdzakelijk van noord naar zuid georiënteerd, gedomineerd door grote toevoerwegen naar de A12. De ruimtelijke en functionele samenhang tussen de woon- en werkgebieden is daardoor minimaal.

In deze zone is tussen de woonwijken van Utrecht en Nieuwegein een gevarieerd bedrijventerrein ontstaan met kantoren, perifere detailhandel, transport en logistiek en industrie. Deze bepalen het beeld van dit gebied. Het deel ten oosten van de Waterlinieweg heeft echter meer de sfeer van het landschap rondom de Kromme Rijn en Lek met woonwijken achter dichte opgaande beplanting en zicht op het landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

De A12 ligt tussen knooppunt Oudenrijn en de aansluiting Waterlinieweg verhoogd op een dijklichaam. Door het systeem van hoofdrijbanen en parallelbanen is de bundel erg breed. De aansluitingen nemen bovendien veel ruimte in beslag. De brede bundel infrastructuur domineert dus het wegbeeld: het is een echt infralandschap.





Opgaven voor de omgeving

- Versterk de kwaliteit, het comfort en de veiligheid van de noord-zuidverbindingen voor fietsers en voetgangers;
- Benut de kanalen als ruimtelijke drager voor ontwikkelingen en de directe verbinding naar de kernen van Utrecht en Nieuwegein;
- Verbeter de dwarsrelaties tussen de verschillende "eilanden" van de A12-zone;
- Verdichting en menging van de A12-zone.

Opgaven voor de weg

- Vormgeven van het adres van Utrecht aan de A12, rekening houdend met de groene setting aan de noordzijde van de weg;
- Zorgvuldige inrichting van knooppunt Lunetten;
- Verbetering van de kwaliteit van de kruisende verbindingen voor voetgangers en fietsers.
- Vormgeving geluidsschermen en kunstwerken waar mogelijk afstemmen op de vormgevingsprincipes van het routeontwerp A12.





4.5 Traject A27 Noorderpark

Het open veenweidegebied tussen Hollandse Rading en Groenekan ligt prachtig tussen de dichte bossen en landgoederen van de Utrechtse Heuvelrug en de Vechtplassen aan de westkant. Het is een oud landschap met kleine lintdorpen en een lange slagenverkaveling. De spoorlijn tussen Hilversum en Utrecht is als een kaarsrechte lijn in deze slagenverkaveling gevoegd. Door de beplanting en de ruimtelijke ontwikkeling langs het spoor is het landschap daardoor in twee ruimtelijke eenheden verdeeld. Aan de zuidrand van dit gebied kruist de A27 de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De forten en kazematten zijn duidelijk zichtbaar en Fort Blauwkapel ligt pontificaal in het verlengde van de spoorlijn, die op het laatste moment om het fort heenbuigt.

Dit traject van de A27 ligt grotendeels gebundeld met de spoorlijn. Tussen het spoor en de snelweg staat dichte beplanting waardoor de blik van de weggebruiker volledig gestuurd wordt naar de oostkant van de snelweg. Hier is het Noorderpark met het contrast tussen het open veenweidelandschap en de beboste rand van de Utrechtse Heuvelrug prachtig zichtbaar. Tussen aansluiting Utrecht Noord en de Utrechtseweg is de situatie vergelijkbaar. Door de geluidsschermen bij Voordorp wordt de blik van de weggebruiker ook hier naar het open landschap rondom de Voordorpsedijk en de Voordorpspolder geleid. Het traject is nadrukkelijk een landschappelijke snelweg.





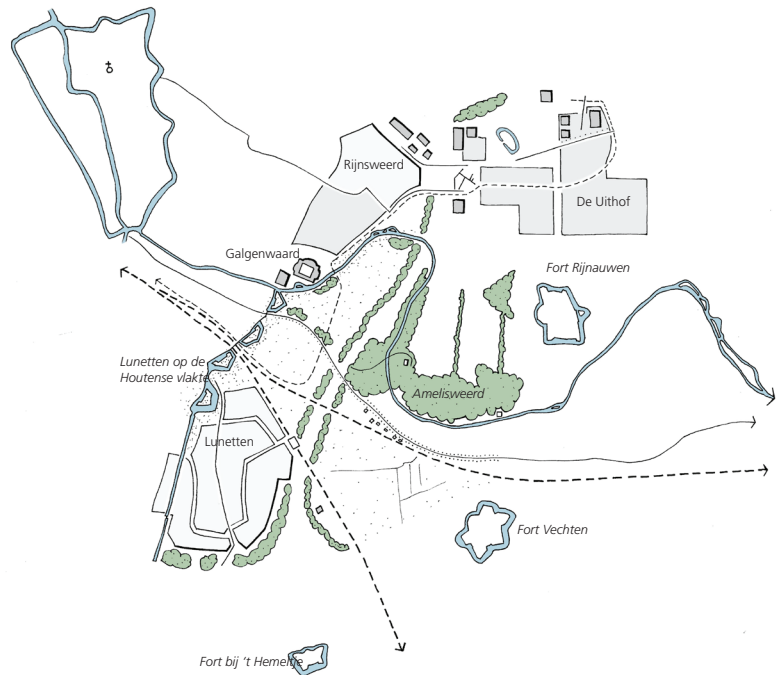
Opgaven voor de omgeving

- Behoud van het open veenweidelandschap;
- Versterk de cultuurhistorische en ecologische waarden in het landschap;
- Versterk de verbindingen tussen de verschillende elementen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie;
- Versterk de ruimtelijke samenhang van de historische dorpslinten;
- Zorgvuldig gepositioneerde hoogbouw in Utrecht geeft de stad een duidelijke adres/ gezicht aan de A27.

Opgaven voor de weg

- Zicht op het karakteristieke Noorderpark en de Nieuwe Hollandse Waterlinie verbeteren;
- Maximale beleving van panorama's in de open landschappen;
- Groene inpassing geluidsschermen bij Voordorp en Veemarkt;
- Waar mogelijk aansluiten bij de principes van het Routeontwerp A27;
- Functionele dwarsrelaties verbeteren;
- Afstemming vormgevings- en inpassingsprincipes Planstudie Ring Utrecht en A27/A1.

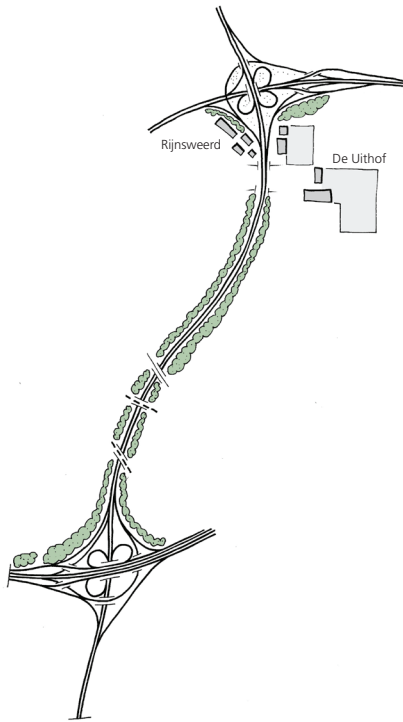




4.6 Traject A27 Oostflank van Utrecht

Tussen de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten doorsnijdt de A27 doorsnijdt oostflank van Utrecht, een gefragmenteerd stadslandschap met een rijke geschiedenis. Het is een gebied dat tussen de Utrechtse Heuvelrug en de stad ligt met open veenweidegebied, het oude rivierlandschap van de Kromme Rijn, landgoederen en forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Tegelijkertijd is het ook een heel erg stedelijk gebied. Er liggen verschillende woonwijken, sportterreinen, bedrijventerreinen, stadsparken en perifere rommelzones. Drie elementen domineren het gebied: de campus van De Uithof, het geliefde bos van Landgoed Amelissewaard en de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Door alle knooppunten, weefvakken, kunstwerken, geluidswerende voorzieningen, grondlichamen en dichte opgaande beplanting, die het zicht op de stad wegnemen, beweegt de weggebruiker zich door een autonoom infralandschap. Het gesloten wegbeeld met veel opgaande begroeiing, korte uitzichten, duikmomenten en strategisch geplaatste markante bebouwing bepaalt de kwaliteit van het wegbeeld.



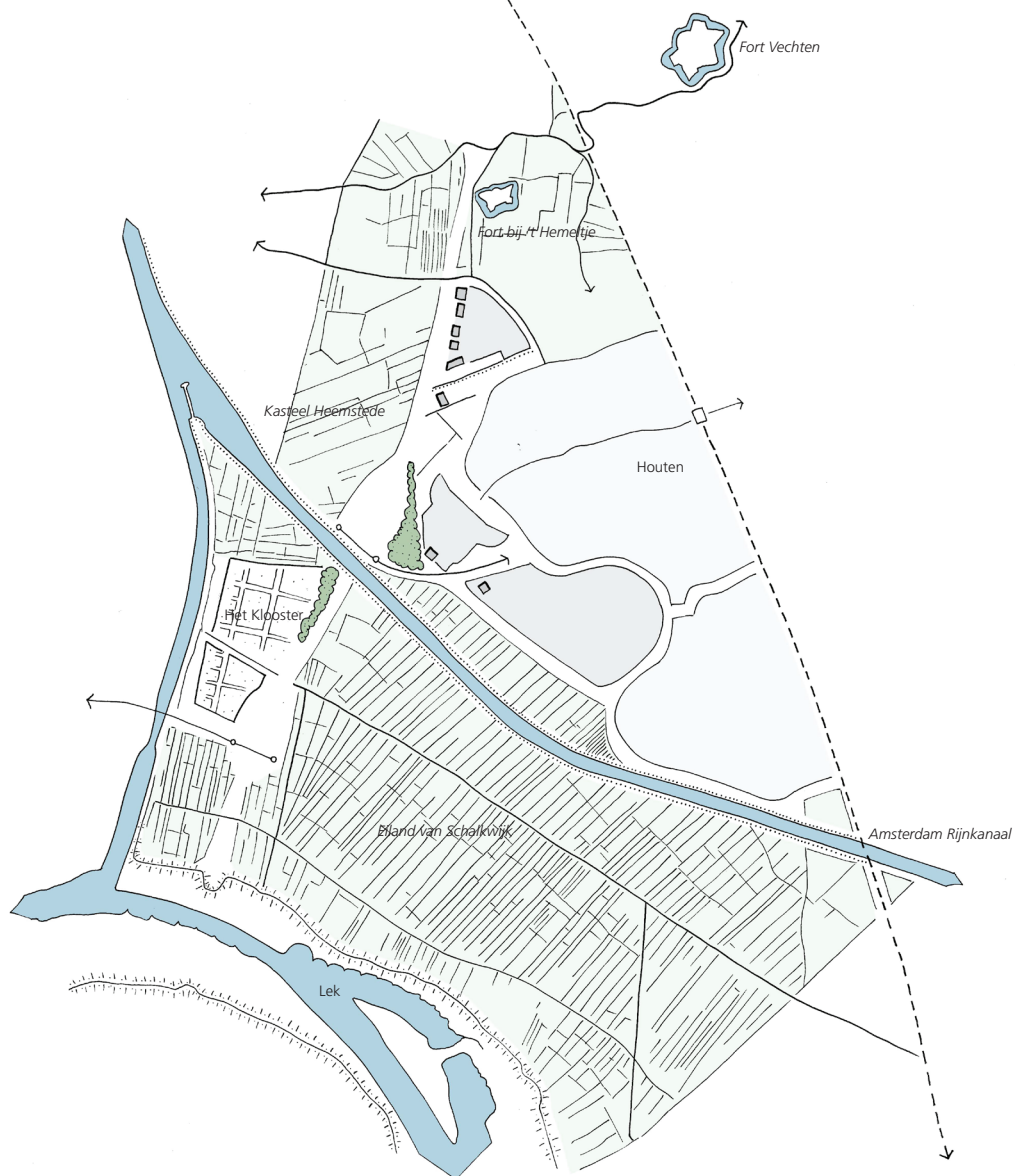
Opgaven voor de omgeving

- Versterk de ruimtelijke en functionele samenhang in de oostflank van Utrecht;
- Verbeter de relatie tussen de stad en de landschappelijke scheg van de Kromme Rijn en Amelisweerd;
- Verbeter de relatie tussen de stad, Rijnsweerd en De Uithof;
- Behoud het scherpe contrast tussen stedelijke en landschappelijke plekken;
- Versterk de recreatieve en ecologische samenhang van noord naar zuid;
- Zorgvuldig gepositioneerde hoge bebouwing geeft de stad een duidelijke adres/gezicht aan de A27.

Opgaven voor de weg

- Brede infrabundel vormgeven als een zelfstandig infralandschap;
- Vensters op de omgeving spaarzaam doseren;
- Groene inpassing van geluidsschermen;
- Waar mogelijk aansluiten bij de principes van het Routeontwerp A27;
- De twee knooppunten zijn belangrijke oriëntatiepunten;
- Functionele dwarsrelaties onder en over de snelweg verbeteren.





4.7 Traject A27 Kromme Rijn en Lek

Ten zuiden van Knoop punt Lunetten doorsnijdt de A27 het landschap van de Kromme Rijn en Lek. Dit landschap is getekend door de Nieuwe Hollandse Waterlinie, waterwegen en de steden Houten en Nieuwegein. Het Eiland van Schalkwijk is een waardevol en aantrekkelijk open landschap dat door de geïsoleerde ligging veel van zijn historische waarden heeft behouden. Bij de aansluiting Nieuwegein is daarom onlangs een recreatief overstappunt gerealiseerd: de Linielanding.

Voor de weggebruiker zijn de bruggen over het Amsterdam Rijnkanaal en de Lek markante herkenningspunten. Vooral vanaf de Lekbrug is het rivierenlandschap mooi zichtbaar. Direct ten zuiden van het Knoop punt Lunetten ligt Waterliniefort 't Hemeltje. Iets verderop, vlakbij de aansluiting Houten, staat het markante Kasteel Heemstede. De A27 heeft het karakter van een landschappelijke snelweg, ingepast met ruimte obstakelvrije zijbermen. Hierdoor is niet alleen het open landschap goed zichtbaar voor de weggebruiker, maar ook de bedrijventerreinen van Houten en Nieuwegein.





Opgaven voor de omgeving

- Behouden van het scherpe contrast tussen stad en landschap;
- Verbeteren van de recreatieve netwerken aan weerszijden van de A27 en het Amsterdam Rijnkanaal;
- Verbeteren van de recreatieve toegankelijkheid van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en het Eiland van Schalkwijk;

Opgaven voor de weg

- Maximale beleving van panorama's in de open landschappen;
- Zicht op karakteristieke elementen zoals Fort 't Hemeltje en Kasteel Heemstede;
- Waar mogelijk behoud van de obstakelvrije zijbermen;
- Functionele dwarsrelaties verbeteren;
- Waar mogelijk aansluiten bij de principes van het Routeontwerp A27;
- Afstemming vormgevings- en inpassingsprincipes Planstudie Houten-Hooipolder;





4.8 Traject A28 Landgoederen

Het landschap tussen De Bilt, Zeist, De Uithof en Rijsweerd is zeer gevarieerd. De nabijheid van de bossen van de Utrechtse Heuvelrug, het open landschap van de Voordorpse-polder en de stad Utrecht is overal voelbaar. Structurerend voor het gebied zijn drie Landgoederen: Sandwijkstraat, Oostbroek en Vollenhoven die als stapstenen in het landschap liggen en het gebied door hun dichte beplantingsstructuren compartimenteren. Daartussen liggen stedelijke gebieden zoals De Bilt, De Uithof en Rijsweerd, duidelijk zichtbaar door markante en hoge bebouwing.

De A28 slingert in ruimte boogstralen door dit gevarieerde landschap. Hierdoor is het perspectief op de omgeving gevarieerd en worden steeds andere markante oriëntatiepunten zichtbaar. Komend vanuit het oosten snijdt de weg zich eerst door stuwwal, met de markante luifel bij Zeist, waarna de stad Utrecht in beeld komt met de Domtoren als spectaculair oriëntatiepunt. De A28 is op dit traject echt een landschappelijke snelweg. De omgeving bepaalt de kwaliteit van het wegbeeld. Dit maakt het ook kwetsbaar, zoals blijkt bij het Transferium van De Uithof dat plompverloren langs de A27 staat. Na de aansluiting Uithof gaat de A28 over in de weefvakken van Knoop punt Rijsweerd en wordt het wegbeeld zo complex dat de beleving van de omgeving op de achtergrond raakt.





Opgaven voor de omgeving

- Behoud van het contrast tussen stad en landschap;
- Stadsgezicht Utrecht zorgvuldig vormgeven;
- Versterk de functionele en ruimtelijke samenhang van de recreatieve en ecologische netwerken;
- Verbeter functionele samenhang tussen het science-cluster in De Bilt en het Science-park De Uithof.
- Versterk de ruimtelijke structuur van de landgoederen.

Opgaven voor de weg

- Stadsentree Utrecht zorgvuldig vormgeven;
- Behoud groene inpassing in stedelijk gebied met gedoseerd zicht op de stad;
- Het creëren en behouden van zichtrelaties met het landschap;
- Maximale beleving van panorama's in de open landschappen;
- Benutten van landschappelijke en stedelijke oriëntatiepunten in de omgeving, zoals markante hoogbouw, kerktorens en de Nieuwe Hollandse Waterlinie;
- Verbeteren fietsverbindingen over en onder de A28;
- Terughoudende vormgeving van de snelweg.



Hoofdstuk 5

Visie en ontwerpkeaders



5.1 De inpassingsvisie

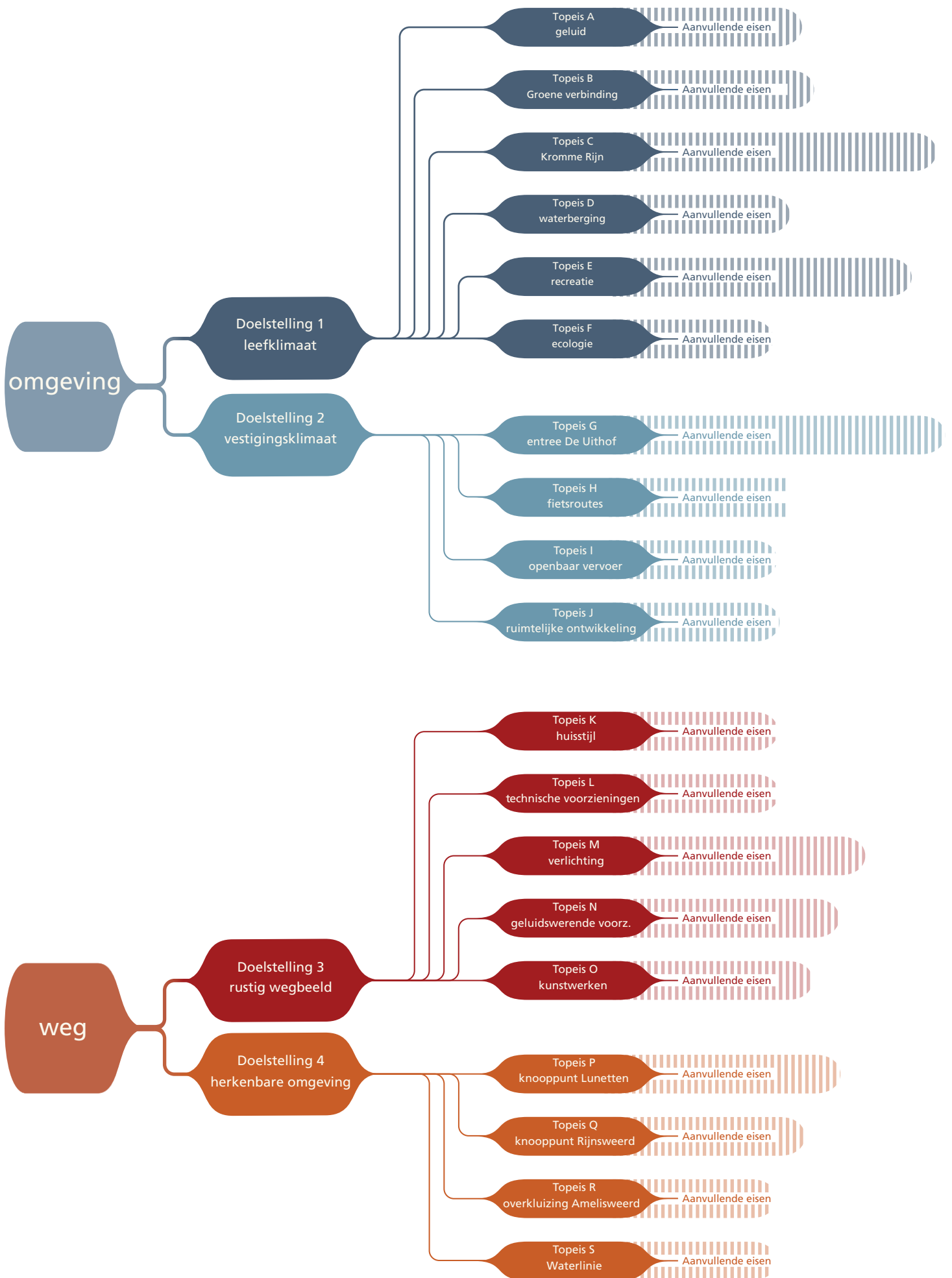
De inpassingsvisie beschrijft uitgangspunten voor de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing, de vormgeving van de kunstwerken, de weginrichting en de reconstructie van de knooppunten. Centraal staat de tweede doelstelling van de Planstudie Ring Utrecht A27/A12: de ambitie om de omgeving in elk geval niet meer te belasten en waar mogelijk de leefbaarheid te verbeteren. Met dit doel als vertrekpunt en de analyses uit de voorgaande hoofdstukken als onderbouwing is de inpassingsvisie opgebouwd rondom de navolgende vier doelstellingen:

1. Verbetering leefklimaat. Waar mogelijk wordt de leefkwaliteit in de omgeving verbeterd. Voor de direct aangrenzende woongebieden gaat dit vooral om geluidswerende maatregelen en eventuele maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Voor de ruimere omgeving, de gehele stad Utrecht en omliggende gemeenten, is het van groot belang dat de relatie tussen stad en landschap verbetert.

2. Verbetering vestigingsklimaat. Goede bereikbaarheid is een eerste voorwaarde voor een vitale economie, maar een goede ruimtelijke en functionele inpassing is minstens zo belangrijk voor de verbetering van de economische slagkracht van de stad, de regio en op sommige aspecten de gehele Randstad. De versterking van de verbindingen tussen de stad, Rijnsweerd en de Uithof speelt daarbij een cruciale rol, maar ook het ontwikkelpotentieel van de A12-zone op langere termijn. Daarnaast draagt een betere verbinding met het waardevolle landschap, aan de oostkant van de stad, bij aan het vestigingsklimaat.

3. Rustig wegbeeld. Een belangrijk uitgangspunt voor de vormgeving en inpassing van de snelwegen zelf is het creëren van rust en continuïteit in het wegbeeld door eenheid in wegprofiel, de onderdelen en de vormgeving daarvan, aansluitend op de principes van de verschillende routeontwerpen en het nationale snelwegennet.

4. Herkenbare omgeving. De belevingswaarde en identiteit van de snelwegen hangt in belangrijke mate af van het zichtbaar en herkenbaar maken van het omringende (stads-) landschap. Dit kan door het versterken van contrasten tussen steden en landschappen, de verbetering van de zichtbaarheid van gradiënten in het landschap of de zichtbaarheid van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Maar het gaat ook om het rekening houden met en realiseren van iconen die een belangrijk oriëntatiepunt vormen voor de weggebruiker. Denk daarbij aan de zichtbaarheid van de Domtoren van Utrecht, het Provinciehuis, De Uithof of de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten.



5.2 Ontwerpkaders snelweg

De inpassingsvisie is verder uitgewerkt in concrete ontwerpkaders. Deze zijn sturend voor het vervolg van het project. De vier doelstellingen van de inpassingsvisie komen een-op-een terug in de ontwerpkaders. Op basis van iedere doelstelling zijn de vormgevings- en inpassingseisen geformuleerd voor geluidswerende voorzieningen, kunstwerken, stedelijke dwarsverbindingen, ecologische verbindingen, waterberging, wegmeubilair, etc.

Binnen de ontwerpkaders wordt onderscheid gemaakt tussen topeisen, die van primair belang zijn om de doelstelling te realiseren, en aanvullende eisen die van deze topeis zijn afgeleid. De topeisen liggen vast, de aanvullende eisen zijn richtinggevend en kunnen verder aangescherpt, uitgebreid of aangepast worden in het nog uit te werken landschapsplan. Daarbij moet telkens opnieuw beoordeeld worden of deze aanvullende eisen nog wel voldoen aan de bovenliggende topeis.

Binnen de vier doelstellingen zijn ook een aantal lokaties te benoemen die zo'n belangrijke rol spelen in het succes van de Planstudie dat deze apart behandeld worden als *special*. Hier zijn de eisen voor de inpassing specifieker en gedetailleerder, maar wordt wel dezelfde methodiek gebruikt van topeisen en aanvullende eisen.



5.3 Doel 1 - Verbetering leefklimaat

Waar mogelijk wordt de leefkwaliteit in de omgeving verbeterd. Voor de direct aangrenzende woongebieden gaat dit vooral om geluidswerende maatregelen en eventuele maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Voor de ruimere omgeving, de gehele stad Utrecht en omliggende gemeenten, is het van groot belang dat de relatie tussen stad en landschap verbetert.

A. Topeis geluidswerende voorzieningen

Geluidswerende voorzieningen hebben twee kanten. Beide kanten, zowel de wegzijde als de omgevingszijde worden behandeld als een voorkant, ingepast in de context. De vormgeving en inpassing aan de rand van parken en plantsoenen, zichtbaar voor omwonenden en passanten, is net zo belangrijk als de vormgeving van de kant die het wegbeeld bepaald.

Aanvullende eisen

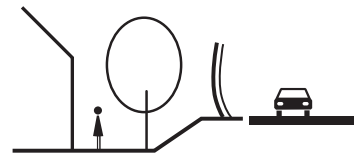
- Het geluidsscherm bij Voordorp wordt gerealiseerd op de plek van het huidige scherm. De stadszijde wordt goed ingepast in de bestaande groenstrook;
- Het geluidsscherm bij Lunetten wordt ingepast in het landschapsontwerp van het park;
- Geluidsschermen langs de A12 tussen knooppunt Lunetten en de aansluiting op de Waterlinieweg sluiten in vormgeving en inpassing aan op de schermen langs de A27, waardoor voor Lunetten een uniforme inpassing gerealiseerd wordt;
- Geluidsschermen bij de wijk Hoograven worden geïntegreerd in het herontwerp van de zuidelijke rand van deze woonwijk.

B. Topeis special Groene Verbinding

De overkluizing bij Amelisweerd is integraal onderdeel van het landgoed en sluit aan op de bestaande landschappelijke structuren en routes. De entree van Amelisweerd aan de Koningsweg, ten westen van de A27, kan worden hersteld waardoor dit geliefde landgoed met zijn bossen aanzienlijk dichterbij de stad komt te liggen.

Aanvullende eisen

- Waar mogelijk behoud van bestaande bomen;
- De inpassing en vormgeving van een aantrekkelijk en continu wegprofiel van de Koningsweg is integraal onderdeel van het ontwerp van de Groene Verbinding;
- Niveaunderschillen tussen de bovenzijde van de overkluizing en de omgeving worden landschappelijk ingepast en vormen een aanleiding voor verbijzondering van het landschapsontwerp;
- Goede aansluiting op (nieuwe) toeleidende recreatieve routes in de omgeving.

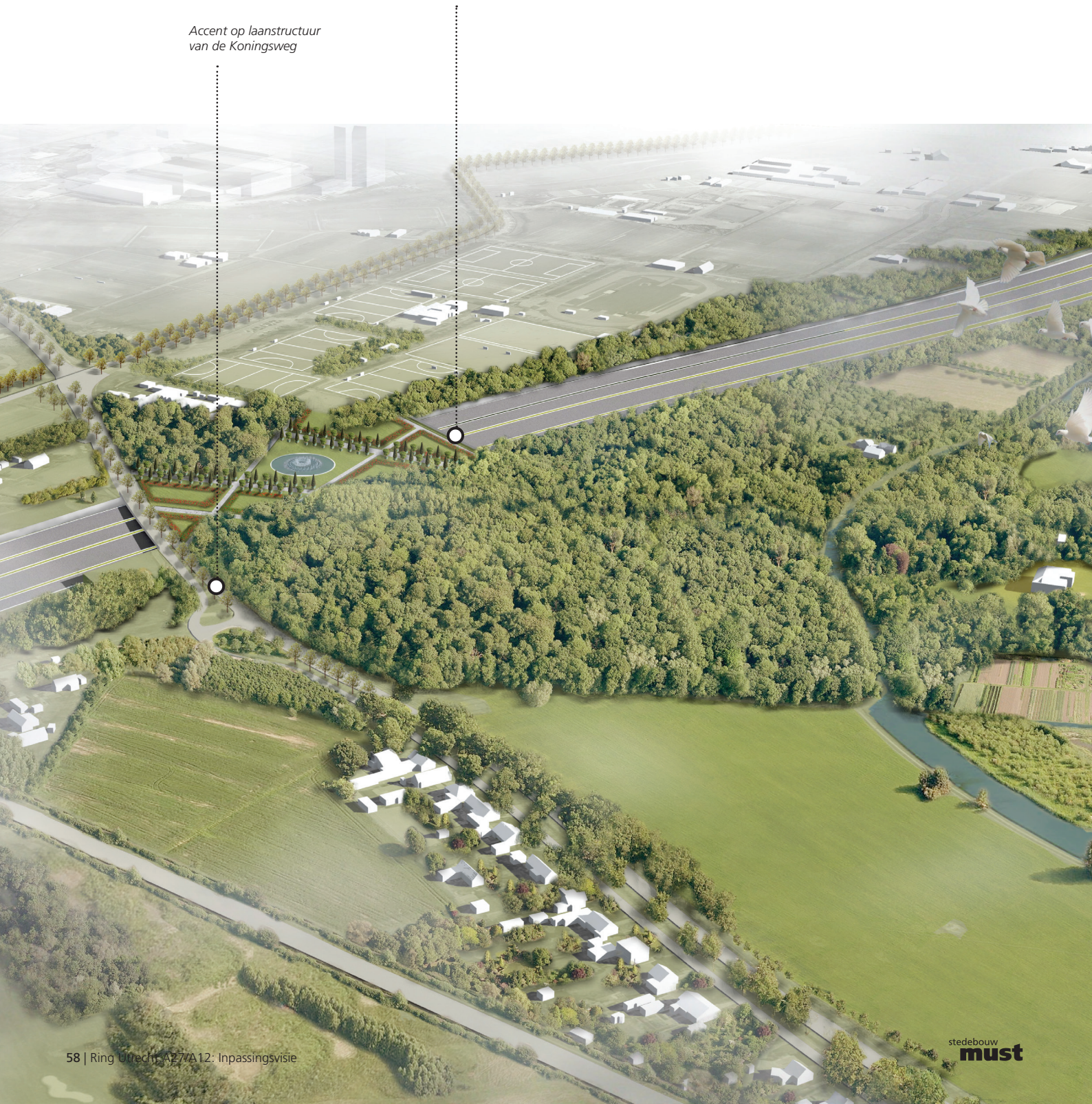


Principe: geluidswerende voorzieningen hebben twee voorkanten.



Overkluizing, maximale lengte
250 meter

Accent op laanstructuur
van de Koningsweg



Visualisaties van de groene verbinding

Een mogelijke (klassieke, ecologische of recreatieve) inrichting van de overkluizing van de A27 nabij Amelisweerd.

C. Topeis special Kromme Rijn

De onderdoorgang van de Kromme Rijn wordt breder waardoor het zicht door de onderdoorgang verbetert en er meer ruimte is voor een goede inrichting en vormgeving van de recreatieve routes, ecologische verbindingen en de oevers van de Kromme Rijn.

Aanvullende eisen

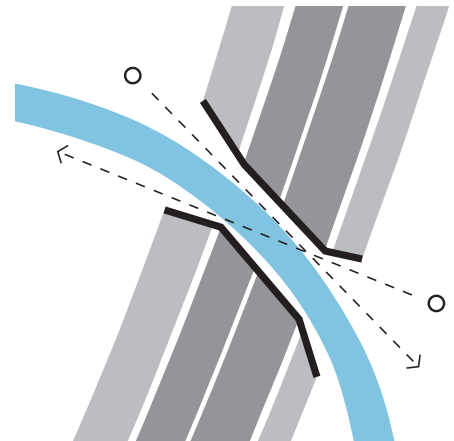
- Streven naar een maximale vrije hoogte;
- De landhoofden van de bestaande kunstwerken worden rechtgezet zodat er ruimte ontstaat om het profiel van de Weg naar Rhijnauwen door te zetten in de onderdoorgang;
- Om het zicht op de omgeving te maximaliseren zijn de toe te voegen nieuwe viaducten vrij van kolommen.
- De vrije overspanning van de nieuwe rijstroken van de A27 wordt zo groot dat er aan weerszijden van de onderdoorgang een vrij uitzicht op het achterliggende landschap ontstaat;
- Versterk het verschil in sfeer tussen de hoofdroute aan de noordzijde en het rustigere Jaagpad aan de zuidzijde van de Kromme Rijn;
- Zorg, waar mogelijk, voor daglicht in de onderdoorgangen;
- Detaillering en afwerking van de onderdoorgang die aansluit op de schaal van de passerende fietsers en voetgangers;
- Goede en aantrekkelijke verlichting;
- Bestaande kunstwerken worden opgeknapt en krijgen dezelfde afwerking en verlichting als het nieuwe deel;
- De materialisering en detaillering is goed te onderhouden en eenvoudig schoon te houden;
- Verbeter, waar mogelijk, deze belangrijkste fauna-passage aan de oostkant van de stad;
- Onderzoek de mogelijkheid van het continueren van het dwarsprofiel van de Kromme Rijn onder de A27 met natuurlijke (ecologische) oevers;
- Onderzoek de mogelijkheid voor waterberging langs de oevers van de Kromme Rijn.

D. Topeis waterberging

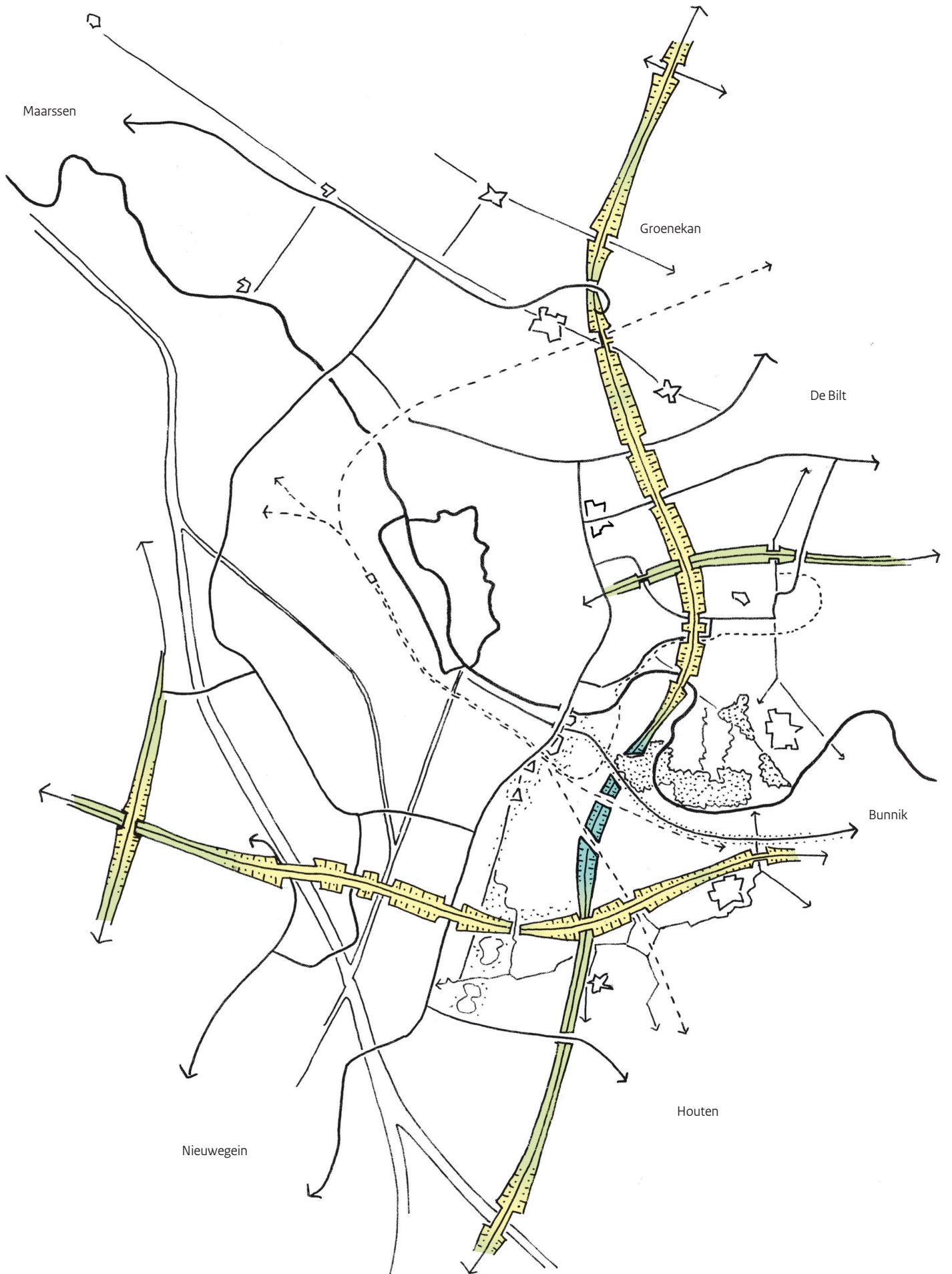
Waterberging voegt zich in de landschappelijke en ecologische karakteristieken van de omgeving. De waterberging vergroot de ecologische waarden en versterkt de beleevingswaarde, zowel gezien vanuit de omgeving als vanuit de weg.

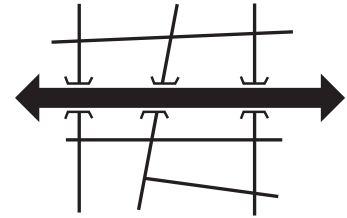
Aanvullende eisen

- De bermsloot wordt ingericht en beheerd met het oog op het realiseren van maximale ecologische waarden;
- De grotere waterbergingslokaties worden gebiedsspecifiek ontworpen, aansluitend op de landschappelijke structuren en karakteristieken van de omgeving.

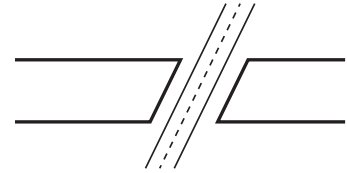


Visualisatie van de mogelijk vormgeving van de onderdoorgang bij de Kromme Rijn. Gezien vanaf de Vossegatsedijk en (onder) vanaf het Jaagpad.





Principe: continuering van het weefsel.



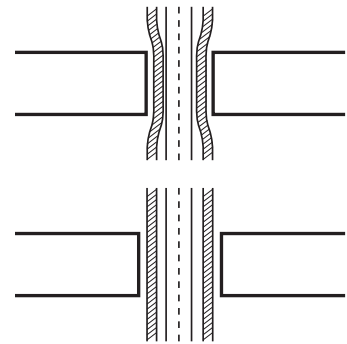
Principe: structuur onderdoorgaande weg dient gerespecteerd te worden.

E. Topeis recreatieve dwarsverbindingen

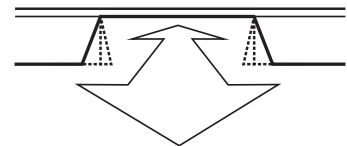
De recreatieve dwarsverbindingen (voet, fiets, kano) zijn comfortabel, verkeersveilig, sociaal veilig en geënt op herkenbare recreatieve, landschappelijke en cultuurhistorische structuren in de omgeving. De vormgeving van de kunstwerken onder of over de snelwegen is afgestemd op het karakter en de identiteit van de kruisende verbinding en de detaillering is gericht op de menselijke schaal.

Aanvullende eisen

- Continuïteit van het stedelijke en landschappelijke weefsel is leidend, structuren en richtingen van kruisende verbindingen worden daarom gerespecteerd;
- Materiaal en dimensies van de fiets- en wandelroutes zijn gelijk aan weerszijden van de onderdoorgang en het wegprofiel wordt gecontinueerd ter plekke van de onderdoorgang;
- Zorg voor goede verhoudingen tussen hoogte, breedte en lengte van de onderdoorgang;
- Zorg, waar mogelijk, voor daglicht in de onderdoorgangen;
- Zorg voor goed zicht op de overzijde van de onderdoorgang;
- Houdt de onderdoorgang, waar mogelijk vrij van kolommen;
- Geef de onderdoorgang vorm als een stedelijk interieur, ook de (constructieve) onderzijde en zijkanten van de kunstwerken, met een detaillering die aansluit op de schaal van de passerende fietsers en voetgangers;
- Zorg voor goede en aantrekkelijke verlichting;
- Bij uitbreiding of aanpassing van kunstwerken wordt het bestaande kunstwerk opgeknapt en krijgt dezelfde afwerking en verlichting als het vernieuwde deel;
- De materialisering en detaillering is goed te onderhouden en eenvoudig schoon te houden.



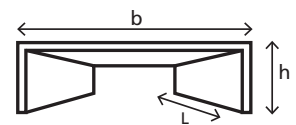
Principe: continuïteit van het wegprofiel.



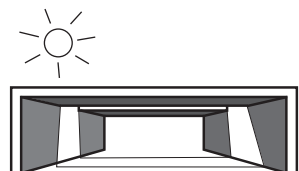
De onderdoorgang dient gebiedsspecifiek ontworpen te worden.

F. Topeis ecologische verbindingen

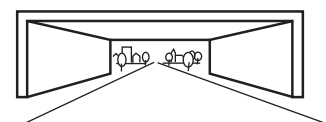
Waar nodig worden ecologische verbindingen gecombineerd met recreatieve verbindingen onder de snelweg door. De ecologische verbindingen versterken de belevingswaarde van de recreatieve onderdoorgang en ondersteunen het landschappelijke karakter van de dwarsverbindingen.



Principe: zorg voor een goede verhouding tussen hoogte, breedte en de lengte van de onderdoorgang.



Principe: zorg voor lichttoetreding tussen de rijbanen zodat daglicht in de onderdoorgang valt.



Principe: zorg voor zicht op de overzijde van de onderdoorgang.

Visualisaties van de mogelijke vormgeving van de onderdoorgang de Uithof
Impressie van de verlenging van de onderdoorgang ter hoogte van de Weg tot de Wetenschap.

De Uithoflijn rijdt in de toekomst onder het viaduct door.

Verlengen viaduct Weg tot de Wetenschap

Zo recht mogelijke wanden en het toelaten van licht tussen de verschillende rijbanen zorgt voor een verbetering van de sociale veiligheid.



5.4 Doel 2 - Verbetering vestigingsklimaat

Goede bereikbaarheid is een eerste voorwaarde voor een vitale economie, maar een goede ruimtelijke en functionele inpassing is minstens zo belangrijk voor de verbetering van de economische slagkracht van de stad, de regio en op sommige aspecten de gehele Randstad. De versterking van de verbindingen tussen de stad, Rijnsweerd en de Uithof speelt daarbij een cruciale rol, maar ook het ontwikkelpotentieel van de A12-zone op langere termijn. Daarnaast draagt een betere verbinding met het waardevolle landschap, aan de oostkant van de stad, bij aan het vestigingsklimaat.

G. Topeis special onderdoorgangen A27 naar De Uithof

De onderdoorgangen voor de Weg tot de Wetenschap en de Archimedeslaan krijgen voldoende breedte om recht te doen aan het topsectorenklimaat dat De Uithof nu al heeft en in de toekomst samen met Rijnsweerd wordt versterkt. Ook worden alle verkeersstromen op een verkeersveilige, sociaal veilige en comfortabele, aantrekkelijke en toekomstvaste wijze georganiseerd. De onderdoorgangen worden markante plekken in het Sciencepark De Uithof-Rijnsweerd.

Aanvullende eisen

- Continuïteit van het wegprofiel tussen de toeleidende wegen aan weerszijden van de onderdoorgang en in de onderdoorgang zelf;
- Materiaalgebruik van de trambanen, busbanen, rijstroken, fietspaden en wandelroutes zijn gelijk aan weerszijden van de onderdoorgang;
- Zorg voor goede verhoudingen tussen hoogte, breedte en lengte van de onderdoorgang;
- De wanden van de bestaande kunstwerken worden zo recht mogelijk gezet zodat er meer ruimte ontstaat en de onderdoorgang geen donkere hoeken meer kent;
- Licht en lucht in de onderdoorgang leiden tot een betere verblijfskwaliteit;
- Maximaliseer het doorzicht naar de andere kant en het overzicht in de onderdoorgang;
- Houdt de onderdoorgang, waar mogelijk vrij van kolommen;
- Geef de onderdoorgang vorm als een stedelijk interieur, ook de (constructieve) onderzijde en zijkanten van de kunstwerken, met een detaillering die aansluit op de schaal van de passerende fietsers en voetgangers;
- Zorg voor goede en aantrekkelijke verlichting;
- Bij uitbreiding of aanpassing van kunstwerken wordt het bestaande kunstwerk opgeknapt en krijgt dezelfde afwerking en verlichting als het vernieuwde deel;
- De materialisering en detaillering is goed te onderhouden en eenvoudig schoon te houden;
- Reserveer ruimte voor een tweede Uithoflijn (tram) in het wegprofiel en de onderdoorgang van de Archimedeslaan;
- Toepassing van beeldende kunst versterkt de herkenbaarheid en sociale veiligheid van de onderdoorgangen en kan de identiteit van de twee entree's van De Uithof versterken.



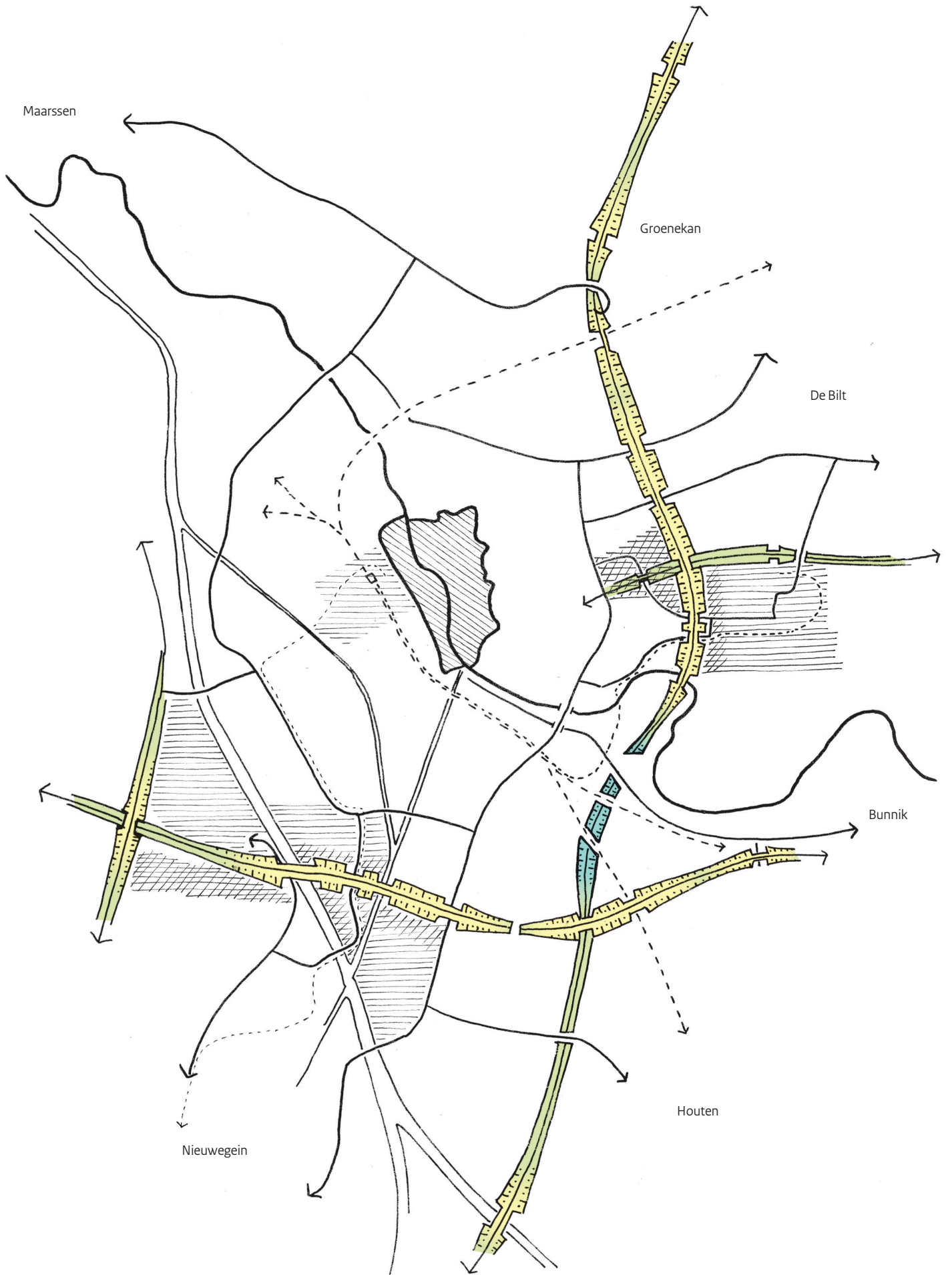
Dagelijks passeren 40.000 fietsers de onderdoorgang naar de Uithof.



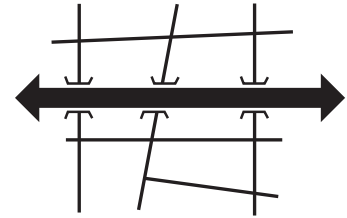
Boven: De bestaande onderdoorgang ter hoogte van de Leuvenlaan, gezien vanaf de Uithofzijde. Onder: Een visualisatie van een mogelijke vormgeving van het viaduct na verbreding van de A27.



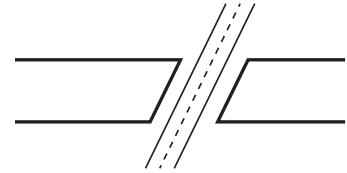
Boven: Bestaande onderdoorgang ter hoogte van de Weg tot de Wetenschap, gezien vanaf de Uithofzijde. Links: een visualisatie van de mogelijke vormgeving van het viaduct na verbreding van de A27.



Hoogteligging snelwegen in relatie tot de stedelijke dwarsverbindingen



Principe: continuering van het weefsel.



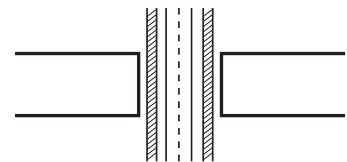
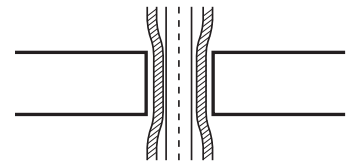
Principe: structuur onderdoorgaande weg dient gerespecteerd te worden.

H. Topeis fietsroutes

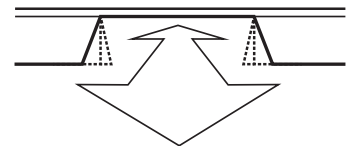
De fietsverbindingen zijn comfortabel, verkeersveilig, sociaal veilig en geent op de stedelijke structuren in de omgeving. De vormgeving van de kunstwerken onder of over de snelwegen is afgestemd op het karakter en de identiteit van de fietsverbinding en de detaillering is gericht op de menselijke schaal.

Aanvullende eisen

- Continuïteit van het stedelijke weefsel is leidend, structuren en richtingen van kruisende verbindingen worden daarom gerespecteerd;
- Materiaal en dimensies van de fiets- en wandelroutes zijn gelijk aan weerszijden van de onderdoorgang en het wegprofiel wordt gecontinueerd ter plekke van de onderdoorgang;
- Zorg voor goede verhoudingen tussen hoogte, breedte en lengte van de onderdoorgang;
- Zorg, waar mogelijk, voor daglicht in de onderdoorgangen;
- Zorg voor goed zicht op de overzijde van de onderdoorgang;
- Houdt de onderdoorgang, waar mogelijk vrij van kolommen;
- Geef de onderdoorgang vorm als een stedelijk interieur, ook de (constructieve) onderzijde en zijkanten van de kunstwerken, met een detaillering die aansluit op de schaal van de passerende fietsers en voetgangers;
- Zorg voor goede en aantrekkelijke verlichting;
- Bij uitbreiding of aanpassing van kunstwerken wordt het bestaande kunstwerk opgeknapt en krijgt dezelfde afwerking en verlichting als het vernieuwde deel;
- De materialisering en detaillering is goed te onderhouden en eenvoudig schoon te houden.



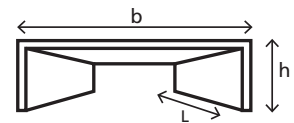
Principe: continuïteit van het wegprofiel.



De onderdoorgang dient gebiedsspecifiek ontworpen te worden.

H. Topeis openbaar vervoer

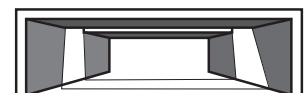
De onderdoorgangen voor het openbaar vervoer zijn toekomstvast en bieden dus voldoende ruimte om op termijn een systemsprong te maken, bijvoorbeeld van bus naar tram.



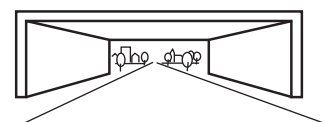
Principe: zorg voor een goede verhouding tussen hoogte, breedte en de lengte van de onderdoorgang.

I. Topeis afstemming ruimtelijke ontwikkeling

De aanpassing en inpassing van de snelweg bij Rijnsweerd, De Uithof en de A12-zone anticipeert waar mogelijk op de ruimtelijke ontwikkeling in de stedelijke omgeving.



Principe: zorg voor lichttoetreding tussen de rijbanen zodat daglicht in de onderdoorgang valt.



Principe: zorg voor zicht op de overzijde van de onderdoorgang.



5.5 Doel 3 - Rustig wegbeeld

Een belangrijk uitgangspunt voor de vormgeving en inpassing van de snelwegen zelf is het creëren van rust en continuïteit in het wegbeeld door eenheid in wegprofiel, de onderdelen en de vormgeving daarvan, aansluitend op de principes van de verschillende routeontwerpen en het nationale snelwegennet.

K. Topeis een huisstijl

Wegelementen die geen vrijheid laten voor esthetische aanpassingen zijn het wegdek, de markeringen, de geleiderails, de verkeersborden, de bewegwijzering, de portalen, de schakelkasten en de betonbarrières. Voor deze elementen wordt de vormgeving en detaillering gebruikt die in heel Nederland gangbaar is.

L. Topeis integratie technische voorzieningen

Clustering en integratie van technische voorzieningen voorkomt een rommelig wegbeeld. Schakelkasten worden zoveel mogelijk geclusterd geplaatst op een plek waar deze voorzieningen niet opvallen in het wegbeeld en ook niet in de omgeving. Dit kan bijvoorbeeld tussen de staanders van de portalen of geïntegreerd in de geluidswering.

M. Topeis verlichting

Verlichting is een belangrijk element om rust en eenheid in het wegbeeld te realiseren. Het aansluiten op de verlichtingsprincipes van aanliggende wegen (A12, A27 of A28) heeft de voorkeur.

N. Topeis eenduidige vormgeving geluidswerende voorzieningen.

Geluidswerende voorzieningen hebben vanaf de weg gezien een groene uitstraling door begroeide schermen, bermbeplanting en taludbeplanting. Uitzondering wordt gemaakt voor de geluidsschermen langs de A12 ten westen van de aansluiting op de Waterlinieweg. Hier worden schermen toegepast die uitdrukking geven aan het hoogstedelijke karakter van de A12 zone, waar mogelijk aansluitend op de ontwerpprincipes van het Routeontwerp A12.

O. Topeis eenduidige vormgeving kunstwerken

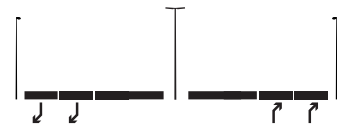
Kunstwerken over de snelweg worden op een eenduidige en rustige wijze vormgegeven, waar mogelijk aansluitend op de ontwerpprincipes van de routeontwerpen A12 en A27.

Aanvullende eisen

- De uitbreiding van kunstwerken sluit in vormgeving en detaillering aan op de te handhaven delen van het kunstwerk;
- Landhoofden liggen in het vlak van de aangrenzende grondlichamen;
- Bij grondkerende verticale wanden zijn de landhoofden ook verticaal en is de materialisering en detaillering van beide identiek.



Principe: lijnverlichting in de middenberm.



Principe: aanvullende verlichting in de zijbermen.

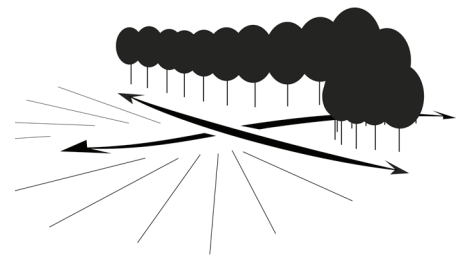


Principe: lijnverlichting tussen parallel- en hoofdrijbaan.



5.6 Doel 4 - Herkenbare omgeving

De belevingswaarde en identiteit van de snelwegen hangt in belangrijke mate af van het zichtbaar en herkenbaar maken van het omringende (stads-)landschap. Dit kan door het versterken van contrasten tussen steden en landschappen, de verbetering van de zichtbaarheid van gradiënten in het landschap of de zichtbaarheid van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Maar het gaat ook om het rekening houden met en realiseren van iconen die een belangrijk oriëntatiepunt vormen voor de weggebruiker. Denk daarbij aan de zichtbaarheid van de Domtoren van Utrecht, het Provinciehuis, De Uithof of de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten.



Landschappelijk knooppunt Lunetten

P. Topeis landschappelijk Knooppunt Lunetten

Knooppunt Lunetten wordt vormgegeven als een landschappelijk knooppunt ingebed in de parkrand van woonwijk Lunetten en het landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en Kromme Rijn, met respect voor de bestaande beplantingsstructuren.

Aanvullende eisen

- De bestaande beplanting en het omringende landschap dient als uitgangspunt voor de landschappelijke herinrichting en de keuze van de beplanting;
- De vormgeving van de nieuwe kunstwerken sluit aan op de vormgeving van de bestaande kunstwerken;
- De waterberging tussen het knooppunt en spoorlijn wordt vormgegeven als een markante landschappelijke eenheid, ingeklemd tussen grootschalige infrastructuur.



Stadspoort knooppunt Rijnsweerd

Q. Topeis stadspoort Knooppunt Rijnsweerd

Knooppunt Rijnsweerd wordt vormgegeven als een stedelijk stadspark, vanwaaruit verschillende vergezichten op de skyline van Utrecht, Rijnsweerd en De Uithof zijn geënceneerd, met respect voor de bestaande beplantingsstructuren.

Aanvullende eisen

- De nieuwe kunstwerken geven het knooppunt een sterk architectonisch beeld;
- De beplantingsstructuur van Landgoed Sandwijck, aan weerszijden van het knooppunt, is duidelijk herkenbaar.

R. Topeis herkenbaarheid Nieuwe Hollandse Waterlinie

Het landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie is een terugkerend thema voor de inpassing. Kazematten en forten in de directe nabijheid van de snelweg worden, waar mogelijk, zichtbaar gemaakt.

Literatuurlijst

- Hans Buiten, *De strijd rond een stadsbos. 25 jaar na de slag bij Amelisweerd*, 2006
Gemeente De Bilt, *Structuurvisie De Bilt 2030*, 2010
Gemeente Nieuwegein, *Nieuwegein Verbindt, structuurvisie*
Gemeente Utrecht, *Ontwikkelingsrichting De Uithof Rijnsweerd*, 2014
Gemeente Utrecht, *Gebiedsstudie t.b.v. inpassing A27*, 2012
Gemeente Utrecht, *Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar*, 2011
Must, *Atlas van de Snelwegomgeving*, 2009
Must, *Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen*, 2013
Provincie Utrecht, *Economische visie provincie Utrecht 2020*, 2010
Provincie Utrecht, *Gebiedsuitwerking A27 Utrecht-Oost*, 2013
Provincie Utrecht, *Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen, katernen Linies, Utrechtse Heuvelrug en Rivierengebied*, 2011
Rijkswaterstaat, *Ring Utrecht A27/A12: Voorkeursvariant*, 2014
Rijkswaterstaat, *Handreiking kwaliteit en vormgeving*, 2012
Rijkswaterstaat, *Inpassingsvisie verbreding Houten-Hooipolder*, 2014
Rijkswaterstaat, *Routeontwerp A12*
Rijkswaterstaat, *Routeontwerp A27*
Zwarts en Jansma Architecten, *Esthetisch Programma van Eisen A27/A1*, 2014

www.ikgaverder.nl

www.nmu.nl

www.vriendenvanamelisweerd.nl