

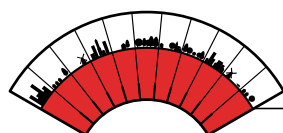




PANORAMAROUTE A27

ROUTEONTWERP IN PRAKTIJK

Augustus 2008



PANORAMAROUTE A27



BETROKKENEN AAN HET WOORD

Ineke v.d. Hee: Met veel trots en genoeg presenteer ik u het boek *Panoramamaroute A27, Routeontwerp in praktijk*. De afgelopen jaren is hieraan gewerkt door een enthousiast team samengesteld uit verschillende departementen: het Ministerie van VROM, LNV en Rijkswaterstaat. Met het boek laten wij onder andere zien wat de zoektocht naar de kwaliteiten van de A27 en haar omgeving heeft opgeleverd. Ook geeft *Panoramamaroute A27* aan waar de mogelijkheden liggen om die kwaliteiten samen met onze omgevingspartners te versterken, nu en in de toekomst.

Rijkswaterstaat is weliswaar een belangrijke partij als het gaat om de snelweg, maar om deze rol goed te kunnen invullen zijn wij afhankelijk van vele spelers in het veld. Vandaar dat ik erg blij ben met het feit dat deze eerste bladzijden gevuld zijn met een schakering van voorwoorden van betrokkenen bij dit boek.

Het project Routeontwerp past in het groeiend besef dat wij in Nederland steeds zorgvuldiger met onze ruimte moeten omgaan. De keuzeprocessen rond onze snelwegen vragen steeds vaker om een integrale afweging en zijn niet meer los te zien van andere ruimtelijke ontwikkelingen. Het interdepartementaal opgezet Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) is hier een uiting van. Ook de aanbevelingen van de commissie Elverding om voorafgaand aan grote infrastructuurprojecten te starten met een brede gebiedsgerichte verkenning wijzen in deze richting.

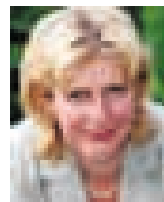
Routeontwerp heeft aan dit besef een impuls gegeven door het maken van ontwerpvisies, het

inbrengen van expertise in gebiedsprocessen en het opstellen van 'architectonische specificaties' die sturend zijn binnen het eigen domein van Rijkswaterstaat. Met deze architectonische specificaties kan Rijkswaterstaat de herkenbaarheid van de A27 en de vormgevingskwaliteit van de route vergroten.

Een belangrijke succesfactor voor doorwerking van de ontwerpvisie op snelweg en omgeving is goed contact tussen verschillende overheden en maatschappelijke organisaties. In bestuurlijke en professionele netwerken kunnen ambities worden gekoppeld en komen kansen naar voren om uitvoeringstrajecten op elkaar af te stemmen. Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan de ontwikkeling van Almere Oost in samenhang met de A27 of de kruising van fort Altena en de A27. Hoe dit in de nog jonge praktijk van het Routeontwerp A27 is verlopen, vindt u voorbeeldgewijs beschreven.

Met die intentie is ook de bijeenkomst van 10 april 2008 op kasteel Groeneveld georganiseerd, waarvan een impressie is opgenomen. Veel betrokkenen hebben elkaar op de 'Rotonde' weer ontmoet, ervaringen zijn uitgewisseld en mee naar huis genomen. Dit boek geeft een beeld van drie jaar Routeontwerp A27. Niet om een eindresultaat te presenteren, maar om leerpunten vast te leggen en als inspiratie voor de toekomst.

Veel leesplezier,

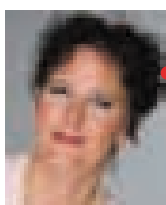


Ineke v.d. Hee,
*Hoofdingenieur-Directeur
Rijkswaterstaat Utrecht*

Cora Steffens-van Nieuwenhuizen: De A27 heeft het motto *'de weg te gast in het landschap'* meegekregen. Dit motto geeft aan dat het bij infrastructuur niet alleen om de weg zelf gaat maar om de inpassing in het landschap. Ik kan dat volledig onderschrijven.

Wegen moeten geen aanslag op het landschap zijn, maar er juist iets aan toevoegen. Mensen hebben de behoefte aan een herkenbaar landschap. Door partijen in een vroegtijdig stadium bij elkaar te brengen, en mee te laten denken, lukt het steeds beter om de eigenheid van een gebied ook in de infrastructuur tot uiting te laten komen. Bij het Fort Altena worden diverse beleidsterreinen van de provincie aangeraakt: mobiliteit, ecologische verbindingzones, recreatieve poort, Nieuwe Hollandse Waterlinie en de revitalisering landelijk gebied.

Met het project Routeontwerp A27 hebben de ministeries van Verkeer en Waterstaat, VROM en LNV deze aanpak op de agenda gezet. Laten we samen met Rijkswaterstaat en het Brabants Landschap hier iets moois van maken!



Cora Steffens-van Nieuwenhuizen

Gedeputeerde infrastructuur en mobiliteit, Noord-Brabant

Yttje Feddes: De bakermat van de Nederlandse landschapsarchitectuur in de 20^{ste} eeuw ligt in de vormgeving van 's Rijks wegen en kanalen. Ontwerpers als Overdijkink en Bijhouwer beschouwden de nieuwe autowegen als een symbool van de vooruitgang en als een kans om de verscheidenheid van het Nederlandse landschap voor de automobilist zichtbaar te maken. De middelen die hen ter beschikking stonden - het wegprofiel, het alignement, kunstwerken, grondwerk en beplanting - werden met groot vakmanschap ingezet om de relatie tussen infrastructuur en landschap tot expressie te brengen.

Het routeontwerp voor de Panoramaroute pakt de draad van deze traditie op een overtuigende manier

weer op. Vanuit de visie dat deze weg te gast is in het landschap worden de ruimtelijke bouwstenen voor het wegontwerp geanalyseerd. Daardoor ontstaat grip op de middelen die Rijkswaterstaat zelf kan inzetten om de weg een sterk eigen karakter te geven. En met deze eigen inzet als basis kan een inspirerende samenwerking ontstaan met andere partijen, onder de eigentijdse noemer van de gebiedsontwikkeling.



Yttje Feddes

Rijksadviseur voor het landschap

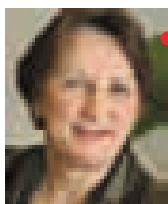
Mevr. M. Kallen: *'De weg te gast in het landschap'* is het motto dat Rijkswaterstaat heeft gekozen voor het routeontwerp van de snelwegen in Nederland.

Volgens mij slaat Rijkswaterstaat hiermee de spijker op de kop: laat de automobilist genieten van de prachtige diversiteit aan landschappen die Nederland rijk is. De gemeente Houten haakt daar graag bij aan. De Panoramaroute A27 raakt aan het Eiland van Schalkwijk als prachtig buitengebied van de gemeente. Het rivierenlandschap met de karakteristieke cope-verkaveling uit de 13^e eeuw is hier nog goed zichtbaar. Ook het militaire landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie is hier prominent aanwezig en volop in ontwikkeling genomen.

De weg te gast in het landschap, Houten wil graag als gastheer optreden. Dit betekent dat we willen dat de passant pauzeert en geniet van de rijk gevulde dis van het rivierengebied en 19^e eeuwse forten langs de Lek. En dan niet per auto, maar te fiets, wandelend of per kano over de vele waterwegen op het Eiland van Schalkwijk. Er is een goede samenwerking tussen Rijkswaterstaat en de gemeenten om een Recreatief Transferium A27 tot stand te brengen, waarmee deze doelstelling gerealiseerd kan worden. Oftewel: daadwerkelijk mogelijkheden bieden om het landschap te ontdekken!

Ook werken we als omliggende gemeenten samen met Rijkswaterstaat aan een kader voor de welstandsnota om het routeontwerp handen en voeten te geven. Hierdoor kunnen concrete ontwikkelingen worden getoetst en gestuurd met als resultaat een extra impuls voor de beeldkwaliteit van de omgeving van de snelweg. Het ontwerp van het Recreatief Transferium zal hiermee direct de vuurdoop krijgen.

Ik heb vertrouwen in een vruchtbare en duurzame samenwerking met Rijkswaterstaat om al dit moois tot stand te brengen.



mevr. M. Kallen

Wethouder gemeente Houten

Inez 't Hart: Drie jaar Routeontwerp A27, impressies van een projectleider

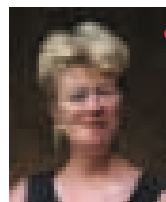
Het is een enorme uitdaging om aan een Panoramamaroute te mogen werken! Een weg met uitzichten, innig omarmd door de Nieuwe Hollandse Waterlinie, een weg die een barrière vormt in natuurgebieden en een weg in de lufte van de stad. Een weg ook waar dagelijks talloze mensen in de file staan en een weg waar de stilte van de polder straks is ingeruild voor een woon- en werklocatie voor enkele tienduizenden mensen.

Rijdend op de A27 heb ik een breed scala van ervaringen opgedaan. Ik heb gewerkt in ontwerp-ateliers, waar deskundigen en architecten rond kaarten staan en veelkleurige strepen zetten. Ik heb in een bus gesproken met gedreven wethouders en natuurliefhebbers. Ik heb op forten rondgelopen en onder windmolens gestaan, in een kasteel ge-high-tead en in een AC-restaurant geworkshopt. Ik heb kennisgemaakt met welstandsnota's en beeldkwaliteitsplannen. Met mijn projectteam heb ik inspirerende gesprekken en noeste vergaderingen meegemaakt.

Onderweg ben ik een aantal leerpunten tegengekomen. Om te beginnen vond ik dat we een beeld moesten hebben van wat we zelf wilden, dat we een visie nodig hadden, voordat we het gesprek met anderen goed in konden gaan. Gaandeweg ben ik erachter gekomen dat die insteek niet klopt, want ook door met anderen te praten en belangen op tafel te krijgen, vormt zich een beeld en ontstaat een visie.

De nadruk in de visie ligt op de inhoud, we hebben een beeld gevormd van een mooie A27 en welke maatregelen daarvoor getroffen moeten worden. Het boek Panoramamaroute is dan ook een mooi boek geworden. Het leuke is echter, dat gaandeweg de route, de exacte inhoud steeds minder een hoofdrol is gaan spelen. Het proces is meer op de voorgrond komen te staan, want als je met een goed verhaal het proces fout ingaat, bereik je nog niets. Het verhaal Panoramamaroute ging meer de rol krijgen van vehikel, van transportmiddel om ergens anders te komen. Een opening voor de discussie. Dat is het tweede leerpunt.

Als derde leerpunt het inzicht dat het onderwerp mooie snelweg of samenhang van snelweg en omgeving naast visuele kanten ook functionele kanten heeft. Die kanten zijn we in het uiten van de ambitie ook steeds meer gaan gebruiken: samenhang met als doel het brengen van rust op de snelweg, wat oriëntatie en verkeersveiligheid ten goede komt. Zicht op de omgeving en het versterken van karakteristiek landschap of een karakteristiek dorp als 'branding' van een streek. Het verminderen van barrièrewerking om de coherentie van gebieden aan weerszijden te vergroten. Drie jaar Routeontwerp A27 en het proces is nog lang niet afgesloten. Ik ben nog steeds aan 't leren. Misschien is dat het vierde leerpunt: leren houdt nooit op.



Inez 't Hart

Projectleider Routeontwerp A27





INHOUDSOPGAVE

| | |
|----------------------------------------------------------------------|----|
| BETROKKENEN AAN HET WOORD | 5 |
| ROUTEONTWERP IN PRAKTIJK | 11 |
| Strategie 1: Ambities articuleren, uitdragen, verbinden en volhouden | 14 |
| Strategie 2: Al doende leren | 16 |
| Strategie 3: Werk met werk maken | 18 |
| Strategie 4: Actualiteit en toeval benutten | 20 |
| Van experiment naar dagelijkse praktijk | 23 |
| VISIE | 27 |
| Karakteristieken van de weg en de omgeving | 27 |
| Visie: de weg als gast in het landschap | 31 |
| OMGEVING | 39 |
| Karakteristieken van de omgeving | 39 |
| Visie omgeving | 41 |
| Bouwsteen 1 - Panorama's en oriëntatiepunten | 43 |
| Bouwsteen 2 - Beleefbaar landschap | 45 |
| Bouwsteen 3 - Beleefbaar stadslandschap | 47 |
| Bouwsteen 4 - Bedrijfsbebouwing | 49 |
| Bouwsteen 5 - Passages maken | 51 |
| CONTACTPUNTEN | 55 |
| Karakteristieke contactpunten | 55 |
| Visie Contactpunten | 55 |
| Bouwsteen 6 - Bruggen | 59 |
| Bouwsteen 7 - Verzorgingsplaatsen | 61 |
| Bouwsteen 8 - Uitvalsbases | 63 |
| WEG | 69 |
| Karakteristieken van de weg | 69 |
| Visie Weg | 71 |
| Bouwsteen 9 - Samenhang door identiteit | 72 |
| Bouwsteen 10 - Beleving van het landschap | 75 |
| ACHT DEELGEBIEDEN | 77 |
| 1. Flank van Almere | 78 |
| 2. Eemvallei | 80 |
| 3. Het Gooi | 82 |
| 4. Flank van Utrecht | 84 |
| 5. Lek en Kromme Rijn | 86 |
| 6. Alblasserwaard - Vijfheerenlanden | 88 |
| 7. Land van Heusden en Altena | 90 |
| 8. Flank van Oosterhout en Breda | 92 |
| BIJLAGEN | 94 |
| COLOFON | 95 |

ROUTEONTWERP IN PRAKTIJK

ROUTEONTWERP ALS VISIE EN WERKWIJZE

Dit boek presenteert een inhoudelijke visie op de A27 als Panoramaroute en van Routeontwerp als werkwijze aan de hand van praktijkervaringen. De visie is het resultaat van een geïnspireerde zoektocht naar de bijzondere kenmerken van de A27, in combinatie met de toekomstige ontwikkelingen en maatschappelijke wensen in de snelwegomgeving. De visie is tot stand gekomen door goed te luisteren naar allerlei gebiedspartijen en in te zoomen op deelgebieden. Tegelijk echter is de ambitie van ruimtelijke kwaliteit voor de route *als geheel* scherp voor ogen gehouden. Routeontwerp is daarmee niet alleen een product - het ontwerp - , maar ook een manier van (samen)werken. Schakelen tussen perspectieven van verschillende partijen en schaalniveaus is een belangrijk kenmerk van de werkwijze.

Met Routeontwerp als werkwijze is de afgelopen periode ervaring opgedaan. In 2005 heeft Rijkswaterstaat een projectteam in het leven geroepen met medewerkers vanuit vier regionale directies. Het Ministerie van LNV leverde bovendien iemand vanuit de Dienst Landelijk Gebied. Het projectteam is begonnen met een actorenanalyse (ondersteund door Architectuur Lokaal) en een eerste concept

visie (ondersteund door MUST stedenbouw).

De visie geeft geen pasklaar antwoord op concrete inrichtingsvragen. Steeds zal met de inzichten van dat moment de visie toegepast moeten worden op een situatie ter plekke. De kunst is daarbij om het grote geheel in het oog te houden, en tegelijk de ruimte te nemen voor eigen interpretatie en programma.

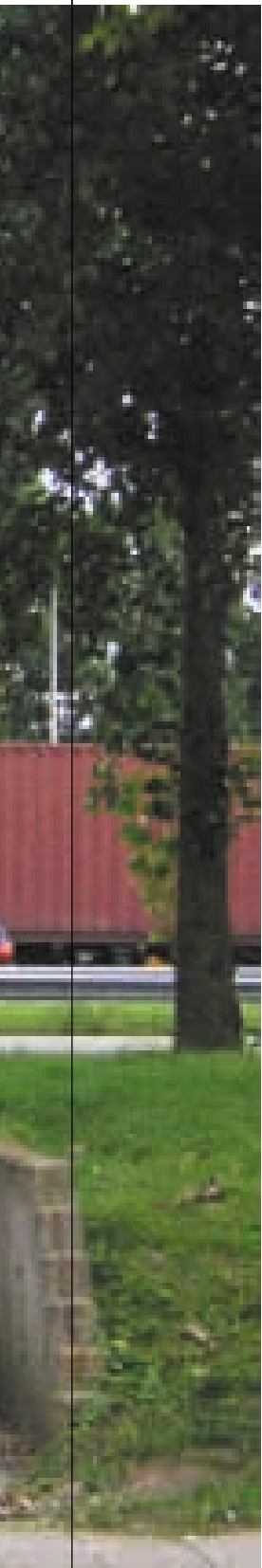
Rond deelgebieden en concrete inrichtingsprojecten is intensief contact geweest over de vraag hoe deel-en-geheel zich tot elkaar konden verhouden. Dit proces werkte verrijkend en verhelderend voor zowel de projecten, als voor de Visie Panoramaroute A27. In overleg wordt immers duidelijk wat de essentie is van de opgave op de verschillende schaalniveaus. Bovendien kunnen afspraken worden gemaakt over de verdeling van rollen en verantwoordelijkheden in implementatietrajecten.

STATUS VAN DE VISIE

Een visie zoals hier gepresenteerd is nooit echt af. Het is een momentopname en zal steeds op onderdelen kunnen worden bijgesteld op basis van voortschrijdend inzicht. Wat naar verwachting stabiel zal blijken is de hoofdindeling in bouwstenen voor de







omgeving, voor contactpunten en voor de weg als lijnelement. Daarin is de essentie van de A27 als Panoramaroute gevat. De uitwerkingen per gebied maken duidelijk hoe deze bouwstenen onderling samenhangen en wat de praktische waarde is.

De visie is dus geen blauwdruk. Voor Rijkswaterstaat vormt dit document een leidraad bij beleid en uitvoering van werkzaamheden in het eigen domein en bij overleg met andere partijen. Het boek zal aan betrokken overheden en organisaties worden aangeboden met het verzoek om de visie daar waar van toepassing eveneens als inspiratie en leidraad vast te stellen. Vooral de vertaling van de visie in provinciale structuurvisies kan een krachtige effect hebben op de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving van de A27.

VIER STRATEGIEËN EN SUCCESFACTOREN

Voordat we de Visie Panoramaroute zelf presenteren, volgt eerst een impressie van kenmerken van Routeontwerp als praktijkgerichte werkwijze. Aan de hand van concrete voorbeelden en ervaringen

wordt beschreven welke strategieën bij de A27 vooral van belang zijn gebleken. We hebben ze benoemd als articuleren, uitdragen, verbinden en volhouden van ambities, al doende leren, werk met werk maken, en actualiteit en toeval benutten.

Terugkerende ingrediënten die deze strategieën ondersteunen zijn de inhoudelijke producten die opgesteld zijn, zoals de (concept) visie, de architectonische specificaties, maar ook beeldende verslagen van workshops en andere bijeenkomsten. Daarmee is ook een tweede succesfactor aangegeven: de georganiseerde inhoudelijke ontmoetingen rond specifieke ontwerpogaven of bijvoorbeeld de expedities waarin per bus met een breed gezelschap is verkend waar snelweg en omliggend gebied elkaar ruimtelijk en organisatorisch raken. Een derde factor van belang is de verankering van nieuwe inzichten in reguliere organisatiestructuren en programma's. Tot slot blijkt de motor achter een succesvolle aanpak te bestaan uit mensen die persoonlijke inzet en gedrevenheid tonen. Zij hebben de ambities voor de A27 als Panoramaroute letterlijk een gezicht gegeven.

STRATEGIE 1: AMBITIES ARTICULEREN, UITDRAGEN, VERBINDEN EN VOLHOUDEN

Kwaliteit van de snelwegomgeving is een onderwerp dat in relatief korte tijd op de maatschappelijke en politieke agenda is gekomen. Voor Rijkswaterstaat betekent dit niet alleen een verandering van interne routines bij ontwerp, aanleg en beheer van de weg, maar ook een andere manier van samenwerken met andere partijen. Voor het eigen domein, de snelweg, kan Rijkswaterstaat een 'leidende' rol spelen. Daar waar het de snelwegomgeving betreft gaat het vooral om 'verleiden'. In beide gevallen gaat er pas iets bewegen als er een duidelijke ambitie is geformuleerd. Die kunnen indruisen tegen bestaande routines; dit vraagt om mensen die bereid zijn grenzen op te zoeken en waar nodig te overschrijden.

Zo'n ambitie moet vervolgens vertaald worden in projectteams, programma's, budgetten. Een wezenlijke succesfactor daarbij zijn gedreven persoonlijkheden op verschillende plekken in een organisatie. De A27 heeft letterlijk een gezicht gekregen in de persoon van Inez 't Hart als projectleider, het Steunpunt Routeontwerp met David van Zelm van Eldik, het gedachtegoed kwaliteit snelwegomgeving met de Rijksadviseur Jan Brouwer. In de grote bureaucratie van Rijkswaterstaat zijn meer ambassadeurs nodig die continuïteit willen en kunnen bieden aan Routeontwerp als werkwijze. Belangrijke eigenschappen zijn durf, flexibiliteit, geduld en volharding. Naast concrete vernieuwende projecten, waar altijd een zeker risico aan kleeft, gaat het ook om het inspelen op ontwikkelingen met een onduidelijke tijdshorizon.

Ontmoetingen tussen mensen, om elkaars ambities en verwachtingen te verbinden, zijn een essentieel onderdeel van de Routeontwerp-praktijk. Voor het opstellen van de visie voor de A27 als Panoramaroute en een uitwerking hiervan in architectonische specificaties, zijn workshops, ontwerpateliers en excursies belangrijke momenten geweest om informatie en belangen bij elkaar te brengen en te onderzoeken waar spanningen of gezamenlijke ambities lagen. Een belangrijk doel van dergelijke bijeenkomsten is om inspirerende en gedragen visies te ontwikkelen. Maar het effect op toekomstige samenwerking is zeker zo belangrijk. Want doorwerking van Routeontwerp is geen zaak voor

een enkele partij, maar vraagt aandacht op ieder schaalniveau, bij publieke en private partijen.

De 'Expedities' die in november van 2007 plaatsvonden zijn belangrijke versnellers geweest om Routeontwerp onder de aandacht te brengen. De kracht van *samen het (snelweg)landschap beleven* en van daaruit ambities bespreekbaar maken kan niet worden onderschat. Dat niet alleen overheden, maar ook veel (groene) maatschappelijke organisaties hier acte de présence gaven, onderstreept nogmaals het maatschappelijk belang van Routeontwerp.

Om het gedachtegoed van de Panoramaroute onder een algemeen publiek bekend te maken is in 2008 een website gelanceerd: www.routeA27.nl. Behalve informatie over de weg en omgeving biedt deze ook de mogelijkheid voor het geven van reacties op de visie, of het aandragen van aandachtspunten. De tentoonstelling over Routeontwerp A27 in 2008 op kasteel Groeneveld in Baarn, kan eveneens bijdragen aan een bredere maatschappelijke belangstelling voor kwaliteit van het snelweglandschap.





A27 ZUID: FLANK BREDA - OOSTERHOUT

De Flank van Breda en Oosterhout is een dynamisch stadslandschap. Een regionale verkeerskundige verkenning door de provincie Noord-Brabant en Routeontwerp A27 vormden de aanleiding voor een gezamenlijk atelier. Hierin zijn de verkeerskundige en ruimtelijke kwaliteitsopgaven in samenhang onderzocht en de uitkomsten gebundeld in een (beeld)-verslag.

Een van de deelnemers sprak in de slotronde zijn verbazing uit over de grote eensgezindheid; er is veel meer wat partijen bindt dan wat hen verdeelt! Dit blijkt ook uit vervolgacties:

- *De provincie Noord-Brabant heeft aangegeven het stokje van Routeontwerp over te willen nemen en overweegt om dit in haar nieuwe structuurvisie tot uitdrukking te laten komen.*
- *Een direct gevolg van het atelier was een ontwerpverkenning voor Oosterhout-oost, waarin de gevol-*

gen en kansen van een mogelijke asverschuiving van de A27 naar het oosten worden bestudeerd in combinatie met de ontwerpprincipes van de Panoramaroute voor het Brabantse dekzandlandschap.

- *Op initiatief van de gemeente Oosterhout wordt een visie uitgewerkt voor Boswachterij Dorst als belangrijke landschappelijke buffer tussen Breda en Oosterhout. De A27 is een barrière in het ecologische en recreatieve netwerk. Passages kunnen dit knelpunt oplossen. Rijkswaterstaat koppelt nu routeontwerp-ambities aan dit initiatief. Bijvoorbeeld de voorgenomen herinrichting van de twee aanwezige verzorgingsplaatsen Kalix Berna en Galgeveld.*

De samenwerking rond de A27 zuid is een goed voorbeeld hoe ambities op verschillende schaalniveaus elkaar kunnen versterken als partijen elkaar op het goede moment, met expertise en betrokkenheid, weten te vinden.

STRATEGIE 2: AL DOENDE LEREN

Routeontwerp volgt een strategie van al doende leren. Dat begon met de *pilot* A12, die als eerste route onder handen werd genomen. De A27 volgde, samen met A2 en A4. Ook binnen de opzet van de A27 wordt een lerende aanpak gevolgd, bijvoorbeeld met de manier waarop de visie in een gezamenlijk proces is opgesteld. Het is geen blauwdruk, geen voorschrift 'zo moet het', maar een uitnodiging om in concrete situaties, op projectschaal, de bouwstenen en ontwerpprincipes toe te passen. Op het niveau van deelgebieden is voorbeeldgewijs aangegeven hoe de principes zouden kunnen uitwerken.

In 2006 zijn 4 proefgebieden aangewezen als zogenaamde 'parels': Flank van Almere, Eiland van Schalkwijk, Fort Altena en de Flank van Breda en Oosterhout (A27 zuid). In 2007 is voor elk van deze gebieden een aanpak op maat gevolgd om samen met gebiedspartijen nadere invulling te geven aan de visie. Impressies vindt u op pagina's 15, 17, 19 en 21. Daarbij ging het niet alleen om een inhoudelijke afstemming van ambities, maar ook om het afstemmen van processen. Zo is voor A27 zuid het moment afgewacht dat de provincie de Regionale Verkenning op hoofdlijnen gereed had. Toen was er voor provincie, Rijkswaterstaat én gemeenten aanleiding en urgentie om samen naar de gebiedsopgave te kijken.

Bij Almere gingen de ontwikkelingen zo snel, dat de voorgestelde uitwerking uit de conceptvisie om een nieuwe invulling vroeg. Ook was de Rijksinbreng in de planontwikkeling inmiddels gebundeld in het Gemeenschappelijk Ontwikkelings Bedrijf. Als bijdrage aan de gedachteontwikkeling van het GOB, en om het gebiedsproces te voeden, is een inspiratiedocument gemaakt vanuit het perspectief van de Panoramamaroute.

Het voorstel in de conceptvisie om het Eiland van Schalkwijk te voorzien van een recreatieve uitvalsbasis bij de aanwezige verzorgingsplaats, leek een



overzichtelijke opgave. Partijen waren al georganiseerd in de enveloppecommissie van de Nieuwe Hollandse Waterlinie; het inhoudelijke idee was bovendien in het perspectief Linieland opgenomen. Zoals het kader op de rechterbladzijde laat zien, zijn er vervolgens toch nog tal van procedurele hobbels te nemen voordat een realistisch plan kan worden uitgevoerd.

Fort Altena bleek ook vol uitdagingen. In samenwerking met eigenaar Brabants Landschap, de provincie Noord Brabant en de Noord-Brabantse Kunst Stichting (NBKS) is aan een tiental kunstenaars en ontwerp bureaus een schetsvoorstel gevraagd voor de verbinding van Fort Altena en de A27. De ontwerp opgave was meer dan een inrichtingsvoorstel ter plaatse: de samenhang van Fort, snelwegomgeving, ecologisch-landschappelijke structuur en de wens om het gebied tot een recreatieve poort naar het Noord Brabantse deel van de Waterlinie te ontwikkelen vraagt om een brede blik. Door een vorm van ontwerpend onderzoeken op gebiedsniveau is zo het beste schaalniveau voor vervolgstappen opgespoord. Die lopen uiteen van gebiedsdekkende concepten tot kunstzinnige interventies op bepaalde plekken. De provincie Noord Brabant, Rijkswaterstaat en Brabants Landschap zullen gezamenlijk de uitwerking van deze integrale gebiedsopgave ter hand nemen. Dit kan vervolgens ingebracht worden in de Planstudie Lunetten – Hooipolder.

De bouwstenen uit de Visie Panoramamaroute zijn eveneens uitgewerkt in Architectonische Specificaties A27. Deze zijn zelfbindend waar het het eigen domein van Rijkswaterstaat betreft. Hiermee is nog weinig concrete ervaring opgedaan en een lerende aanpak lijkt ook hier geboden. De houdbaarheid van de architectonische specificaties kan zich in de praktijk bewijzen door regelmatig te evalueren met betrokken partijen en ruimte te bieden voor bijstelling binnen de uitgangspunten van de visie.



EILAND VAN SCHALKWIJK

Veel partijen werken samen om het landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie beter toegankelijk te maken. Dit geldt ook voor het Eiland van Schalkwijk, oostelijk van de A27 ter hoogte van Houten/ Nieuwegein. De ontwikkeling van verzorgingsplaats de Knoest tot recreatieve uitvalsbasis is één van de speerpunten waar Routeontwerp en Linieperspectief samenkomen. Allereerst is het bestuurlijke netwerk rond de opgave aangesproken op de gezamenlijke ambitie. Vervolgens is de ontwikkelopgave in een workshop door Rijkswaterstaat samen met de gemeenten Houten, Nieuwegein, Regio Utrecht en de exploitant van het wegrestaurant verkend. Mogelijke locaties zijn onderzocht en gesproken is over exploitatieaspecten en noodzakelijke aanpassing van bestaande regelgeving rond verzorgingsplaatsen. Want al snel werd duidelijk dat een verzorgingsplaats volgens RWS-maatstaven echt iets anders is dan een recreatieve uitvalsbasis. Een ogenschijnlijk eenvoudig idee kan dan snel stranden op wetten en praktische bezwaren.

Door duidelijke afspraken te maken over noodzakelijke vervolgstappen komt realisatie inmiddels dichterbij. Daarvoor was het nodig om bestuurders en hoger management van de verschillende organisaties weer nadrukkelijk te betrekken.

Zo heeft Nieuwegein aangegeven het project te adopteren en heeft Rijkswaterstaat uitgesproken om medewerking te verlenen aan een functionele verbinding tussen de verzorgingsplaats en de uitvalsbasis.

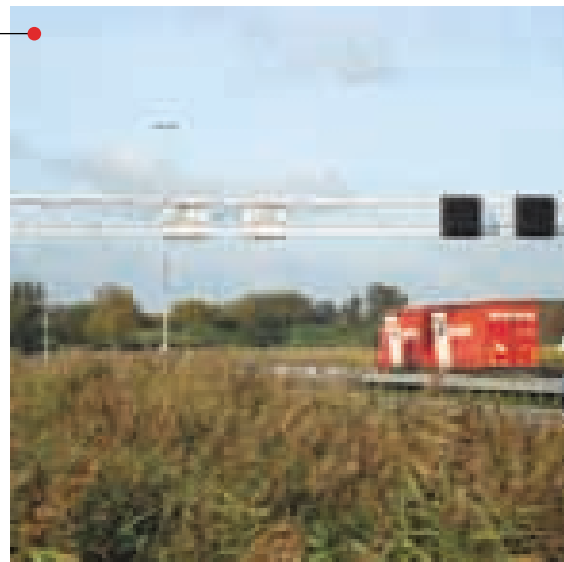
In een bijeenkomst met 'routemanagers' van Rijkswaterstaat, op locatie de Kroon, is dit concrete voorbeeld aanleiding geweest om zich meer in het algemeen te bezinnen op (regelgeving voor) verzorgingsplaatsen. Nieuwe ontwikkelingen passen vaak nog niet in bestaande kaders. Het toekennen van de status 'experiment' kan dan de noodzakelijke ruimte bieden in de regels. Dit voorbeeld toont het belang van een lerende aanpak waarbij steeds geschakeld wordt tussen idee en realisatie, tussen een concrete plek en algemene normen voor een 'verzorgingsplaats' en vice versa.

STRATEGIE 3: WERK MET WERK MAKEN

Routeontwerp is een nationale beleidsopgave. En niet de enige opgave in de snelwegomgeving. Prominent aanwezig bij de A27 zijn ook de Nationale Landschappen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en het Groene Hart, Ruimte voor de Rivier en de Ecologische Hoofdstructuur. Daarnaast spelen provinciale en regionale opgaven. Op lokaal niveau komen al die doelen samen en dat is lang niet altijd eenvoudig. Een wethouder van Gorinchem meldde tijdens de Expeditie dat men vooral aanliep tegen heel veel procedures: *“17 per project is geen uitzondering!”*.

Tegenover de beleidslasten kunnen ook lusten staan. Een medewerker van het gebiedsplatform Alblasterwaard Vijfheerenlanden, onderdeel van het Groene Hart, ziet de extra aandacht voor het snelweglandschap juist als kans. Een kans om werk met werk te maken en mee te liften op nieuwe budgetten.

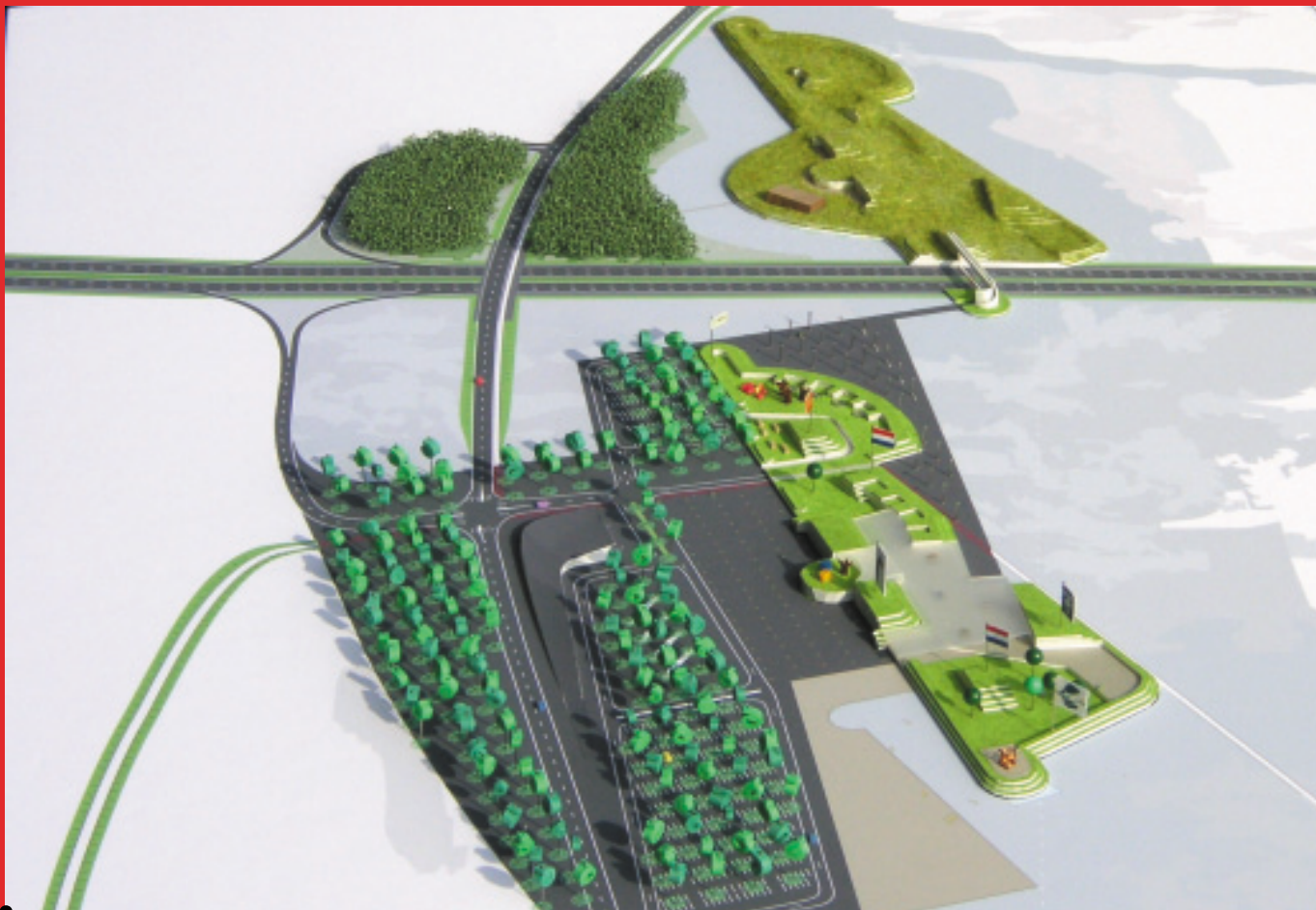
Deze insteek is bij de Panoramaroute als strategie gevolgd. Routeontwerp stelt geen nieuw autonoom blauwdrukdenken voor, maar vraagt extra aandacht voor ontwerp kwaliteit bij tal van ingrepen, zodat het geheel meer kan zijn dan de som der delen. Al bij het opstellen van de visie is in samenwerking met Architectuur Lokaal een analyse gemaakt van beleid en voornemens van verschillende overheden. Dit heeft sturend gewerkt op de visie en de keuze van de uitwerkingsgebieden. In volgende stappen is actief gezocht naar mogelijkheden om planprocessen en uitvoeringsprogramma's te verknopen. De uitvoerings- en beheerprocessen van Rijkswaterstaat zelf liggen daarbij voor de hand. Een voorbeeld is het benoemen van de bouwstenen van Routeontwerp als richtinggevend in de startnotities van de planstudies Lunetten - Hooipolder (A27) en Utrecht - knooppunt Eemnes - Amersfoort (A27/A1). Een ander voorbeeld is de gedeeltelijke vervanging van picknicksets op de verzorgingsplaatsen: die worden uitgevoerd in lijn met de architectonische specificaties. De ervaring leert echter ook dat introductie van Routeontwerp principes niet vanzelf gaat. Juist intern is veel overtuiging en communi-



catieve inspanning nodig om Routeontwerp tot gewoonte te maken. Wegbeheerders hebben over het algemeen nog een flinke afstand tot Routeontwerp. Goede ervaringen zijn opgedaan bij concrete projecten zoals Fort Altena. Hier is het beheer van de wegbeplanting aangepast om de zichtbaarheid van het fort te vergroten (*zie afbeelding*). Introductie van architectonische specificaties laten samenvallen met concrete inrichtings- en beheersopgaven lijkt het devies.

Bijzondere aandacht is uitgegaan naar het koppelen van gemeentelijk welstandbeleid aan de ambities van Routeontwerp. De gemeente is de belangrijkste hoeder van ontwerp kwaliteit op projectniveau in de snelwegomgeving. Zij creëert stedenbouwkundige randvoorwaarden en heeft direct contact met ontwikkelaars en hun architecten. Aandacht voor welstandsaspecten van het snelweglandschap in de gemeentelijke welstandsnota, bijvoorbeeld met een aparte paragraaf, geeft duidelijkheid over ambities en condities. Routeontwerp en de Federatie Welstand voorzien in een subsidie om zo'n paragraaf op te laten stellen. Met inschakeling van het regionale netwerk van overkoepelende welstandsorganisaties is een stramien gemaakt waarin de opzet en aanpak van een 'infrastructuurparagraaf' voor de welstandsnota beschreven is. Dit bleek aan te sluiten bij een behoefte want inmiddels maakt eenderde van de gemeenten langs de A27 gebruik van dit stramien om een specifieke infrastructuurparagraaf op te stellen.

Verder is er een Expertteam Ruimtelijke Kwaliteit Snelwegomgeving in het leven geroepen dat gemeenten op verzoek kan adviseren bij voorliggende kwesties op dit gebied.



INZENDING
ALTENA/A27
MUST
STEDEBOUW

FORT ALTENA

Fort Altena en omgeving is een voorbeeld van een opgave waar nogal wat nationale en regionale gebiedscategorieën en plannen over elkaar geprojecteerd zijn. Zo moet bij de planontwikkeling onder meer rekening worden gehouden met het Linieperspectief als nationale visie op de inrichting van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, met de aanleg van een Robuuste Ecologische Verbindingszone in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur, beleid voor waterberging, recent de Visie Routeontwerp en in de toekomst een aanpassing van de A27 als onderdeel van de Planstudie Lunetten Hooipolder.

Waar menig een zucht onder een dergelijke opeenstapeling, zijn de betrokkenen bij Fort Altena dit juist vanuit een positieve blik gaan bekijken. Of zoals een provinciaal medewerkster tijdens de Expeditie zei: "Het pijnlijke feit van de doorsnijding van Fort Altena zijn we als een voordeel gaan zien".

Het betrekken van verschillende aspecten in een ruimere context dan het korte termijn inrichtingsgebied is een verstandige keuze. Verschillende beleidsprocessen bij de opgave betrekken biedt kans om planvormings- en uitvoeringsbudgetten slim te bundelen. Dat is en wordt bij Fort Altena dan ook gedaan. De projectleidster van de Planstudie Lunetten Hooipolder voorziet een integrale uitwerking van Fort

Altena en maakt dankbaar gebruik van het voorwerk dat door Routeontwerp is gedaan. In de uitvoering van de Planstudie kan Werk met Werk gemaakt worden.

Tegelijkertijd bestaat het gevaar dat een integrale aanpak verlamd werkt. Alles wacht dan op elkaar. Processen kennen een eigen dynamiek en de termijnen van een Planstudie zijn voor een slagvaardig beheerder van het Fort waarschijnlijk langer dan wenselijk. De kunst is dan ook om in de Planvorming breed te kijken, maar in de Uitvoering opportunistisch te werk te gaan. Herstel- en restauratiewerken aan gebouwen en terreinen hoeven niet te wachten op een totaalvisie. Ook kleine aanpassingen in het beheer kunnen groot effect hebben. Zo is als gevolg van Routeontwerp het bermbeheer van de snelweg aangepast om de zichtbaarheid en herkenning van het Fort vanaf de weg vergroten. Door het snoeien van de haag langs de A27 is het Fort nu in volle glorie zichtbaar. Hiermee is het vroegere schietsveld (reikwijdte van het vroegere geschut) rond het Fort geaccentueerd.

In 2008 zal de Nieuwe Hollandse Waterlinie op deze plaats ook herkenbaar worden gemaakt door een bruin gebiedsbord, zoals dat ook al op andere plaatsen in Nederland te zien is bij diverse Nationale Landschappen. Kortom: integrale plannen zijn een goed streven voor lange termijn visies; ondertussen kunnen sectorale uitvoeringsmaatregelen uiterst effectief zijn.



STRATEGIE 4: ACTUALITEIT EN TOEVAL BENUTTEN

Routeontwerp heeft geen wettelijke status en is succesvol als het kan inspireren en enthousiasmeren. Het proces kent geen vaste procedures met verplichte inspraaknummers en besluitvorming. 2007 was benoemd tot het jaar waarin de eerste aanzet zou worden gegeven tot het implementeren van de Visie Panoramaroute. Maar implementatie zonder de gebruikelijke (machts)middelen waarover Rijkswaterstaat beschikt. Dat veroorzaakt onzekerheid. Het vraagt een attitude van kansen opsporen voor samenwerking en alert zijn op processen van gebiedspartijen, zonder resultaatgarantie.

Het werken met een strategische visie en deelprojecten is te illustreren met de metafoer van een biddende torenvalk langs de snelweg: de vogel weet uit ervaring dat de kans op prooi groot is langs de weg, dus kiest hij een strategische positie. Vervolgens is het afwachten wanneer de prooi 'langskomt' om er vervolgens op te duiken (actie). Met de gezamenlijke opgestelde visie kiest Routeontwerp strategisch positie, met ruimte voor een nadere invulling naar tijd en plaats (actie) als een kans zich voordoet.

Zoals blijkt uit de beschrijving van de 'parels' hebben zich in alle gebieden inderdaad kansen voorgedaan, en is in alle gebieden resultaat geboekt. Maar dit resultaat was niet van te voren vast omschreven en het is ook nooit echt klaar. Wel staat de

PRIJSWINNEND
ONTWERP VAN
PLEIN06 VOOR
PRIJSVRAAG
OVONDE A27

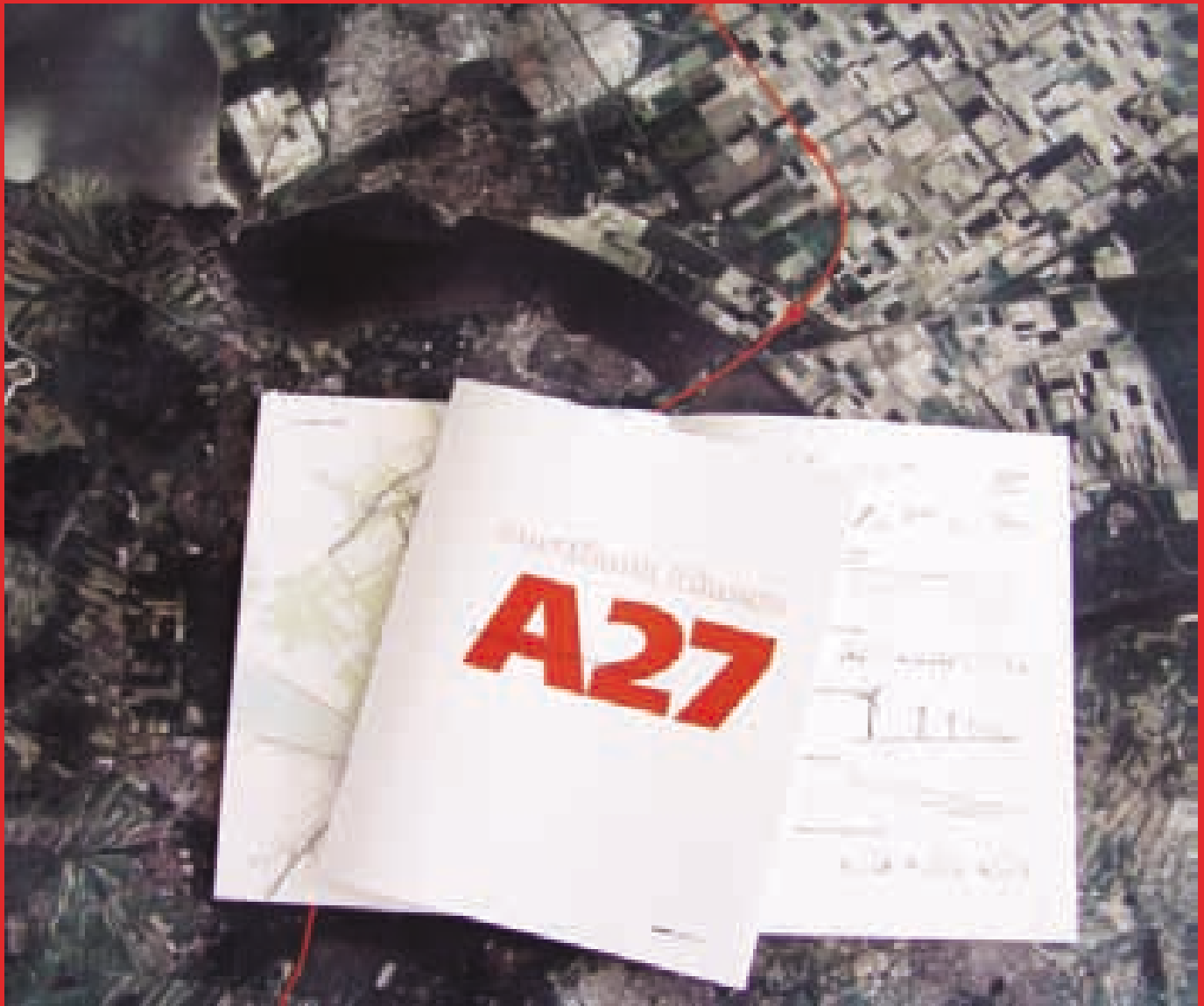


richting vast, namelijk de ambitie van de Visie Panoramaroute. Dit is een belangrijk houvast in het overigens onzekere traject van 'implementatie'. Het scherp in beeld hebben van de visie maakt alert op kansen. Zo kwam in Noord-Brabant een inrichtingsplan voor een boerderijlint bij Raamsdonk op het bureau van een projectteamlid. Door een ongelukkig beplantingsvoorstel zou de landschappelijke structuur vanaf de A27 slecht beleefbaar zijn. Overleg en een alternatieve schets waren voldoende om het plan aan te passen.

Een ander voorbeeld betreft een prijsvraag die de provincie Utrecht in 2007 uitschreef voor herontwerp van de 'Ovonde' over de A27 bij Bilthoven. Prijswinnaar Plein06 ontwikkelde de Ovonde als faunapassage tussen de landschappen van het Noorderpark en Utrechtse Heuvelrug. Het ontwerp sluit aan bij de Visie Panoramaroute door weg en ecologische verbinding zodanig vorm te geven dat uitdrukking wordt gegeven aan 'de weg te gast in het landschap'.

Toeval kan bevorderd worden: kansen liggen vaak buiten het bekende netwerk. Routeontwerpers geven aan dat nieuwe samenwerkingsverbanden zijn ontstaan als gevolg van Routeontwerp. Door onbekende partijen uit te nodigen bij besprekingen of workshops is de kans op nieuwe inzichten en samenwerking aanmerkelijk groter. Zo had de aanwezigheid van de exploitant van een wegrestaurant bij een workshop over verzorgingsplaatsen grote meerwaarde. Hij voegde een nieuwe dimensie aan het gesprek toe die voor realiseerbaarheid van de plannen van groot belang zal zijn.

Door de discussie over de verrommeling van Nederland mag Routeontwerp zich verheugen in een sterke maatschappelijke belangstelling. Die actualiteit is een voordeel maar vraagt om goede antennes voor politiek-bestuurlijke signalen. Bijeenkomsten gericht op bestuurders, zoals de Expedities, bieden gelegenheid om politieke agenda's te koppelen. Dit vergt een zorgvuldige voorbereiding, met voorgesprekken om interesse te wekken en de juiste mensen bij elkaar te krijgen. Dit geldt ook voor adequate nazorg, om afspraken te bezegelen en verder uit te werken.



FLANK VAN ALMERE

Het jongste deel van de A27 ligt op het nieuwe land van de Flevopolder. Het stadslandschap van Almere is in voortdurende transformatie. De bouw van Almere Hout en de bouwopgave voor het nu nog open polderlandschap ten oosten hiervan, zal het beeld vanaf de A27 ingrijpend veranderen. Het moderne agrarische landschap verandert in een gevarieerd woon-, werken en recreatielandschap.

Vanuit de Visie Panoramaroute wordt het panorama op de 'landschapskamers' ten oosten van de A27 hoog gewaardeerd. Zeker vanuit het zuiden biedt de boog om Almere Hout een fenomenaal uitzicht op het polderlandschap. Hoe kan de toekomstige bouwopgave zo worden vormgegeven dat dit poldergevoel blijft bestaan? En hoe wordt, in relatie met de weg en het uitzicht op de polder, de rand van Almere Hout ingericht?

Deze vragen hielden Routeontwerpers bezig, maar uit verkennende gesprekken met gemeente en provincie bleek dat hun prioriteiten voorlopig elders lagen. In de wetenschap dat een broedende kip beter niet gestoord

kan worden is vanuit Routeontwerp eerst een andere weg bewandeld. Min of meer bij toeval werd contact gelegd met mensen van het Gemeenschappelijk Ontwikkeling Bedrijf (GOB), die de inbreng van Rijksdepartementen in de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen rond Almere verzorgt. Afsproken is dat relevante onderdelen van de visie Panoramaroute via het GOB in het planproces zouden worden ingebracht. Hiervoor heeft MUST Stedebouw een Inspiratiedocument opgesteld (september 2007).

Ter voorbereiding op de Expeditie in november 2007 heeft een gesprek plaatsgevonden over het inspiratiedocument met o.a. wethouder Duivestijn van Almere. Tijdens de expeditie heeft de gemeente een toelichting gegeven op de intenties en voorlopige plannen. Daarbij gaf men onder meer aan: "...de timing van deze busrit is perfect; we staan nu aan de voorkant van het ontwikkelen van varianten. We benutten de Visie Panoramaroute als een van de bouwstenen". Dit voorbeeld laat zien dat de kortste route niet altijd het beste is. Het spreekwoord "Heeft u haast, neem dan een omweg", lijkt in deze parel van toepassing te zijn geweest.



BIJEENKOMST ROUTEONTWERP A27 OP KASTEEL GROENEVELD IN BAARN, APRIL 2008.



VAN EXPERIMENT NAAR DAGELIJKSE PRAKTIJK

In het voorgaande zijn vier strategieën en succesfactoren beschreven die van belang zullen blijven bij Routeontwerp als werkwijze. Een aantal jaren is geëxperimenteerd in pilotprojecten. In talloze overleggen en bijeenkomsten is het idee achter Routeontwerp en de ontwikkelde aanpak getoetst bij betrokkenen. De conclusie daarvan is dat de werkwijze kan rekenen op een breed draagvlak.

Op een feestelijke bijeenkomst op kasteel Groeneveld in april 2008, heeft de verankering centraal gestaan van de Visie Panoramamaroute en Routeontwerp als werkwijze in de dagelijkse praktijk (zie verslag op bij dit boek gevoegde dataschijf). Behalve een lofzang op de A27, door Rijksadviseur voor de Infrastructuur Jan Brouwer betiteld als 'het mooiste meisje', werd in panelgesprekken en de reacties van aanwezigen duidelijk wat nodig is om die kwaliteit te borgen en toekomstige veranderingen zorgvuldig te begeleiden. Het vraagt om aandacht en samenwerking op alle schaalniveaus. De volgende accenten zijn daarbij benoemd:

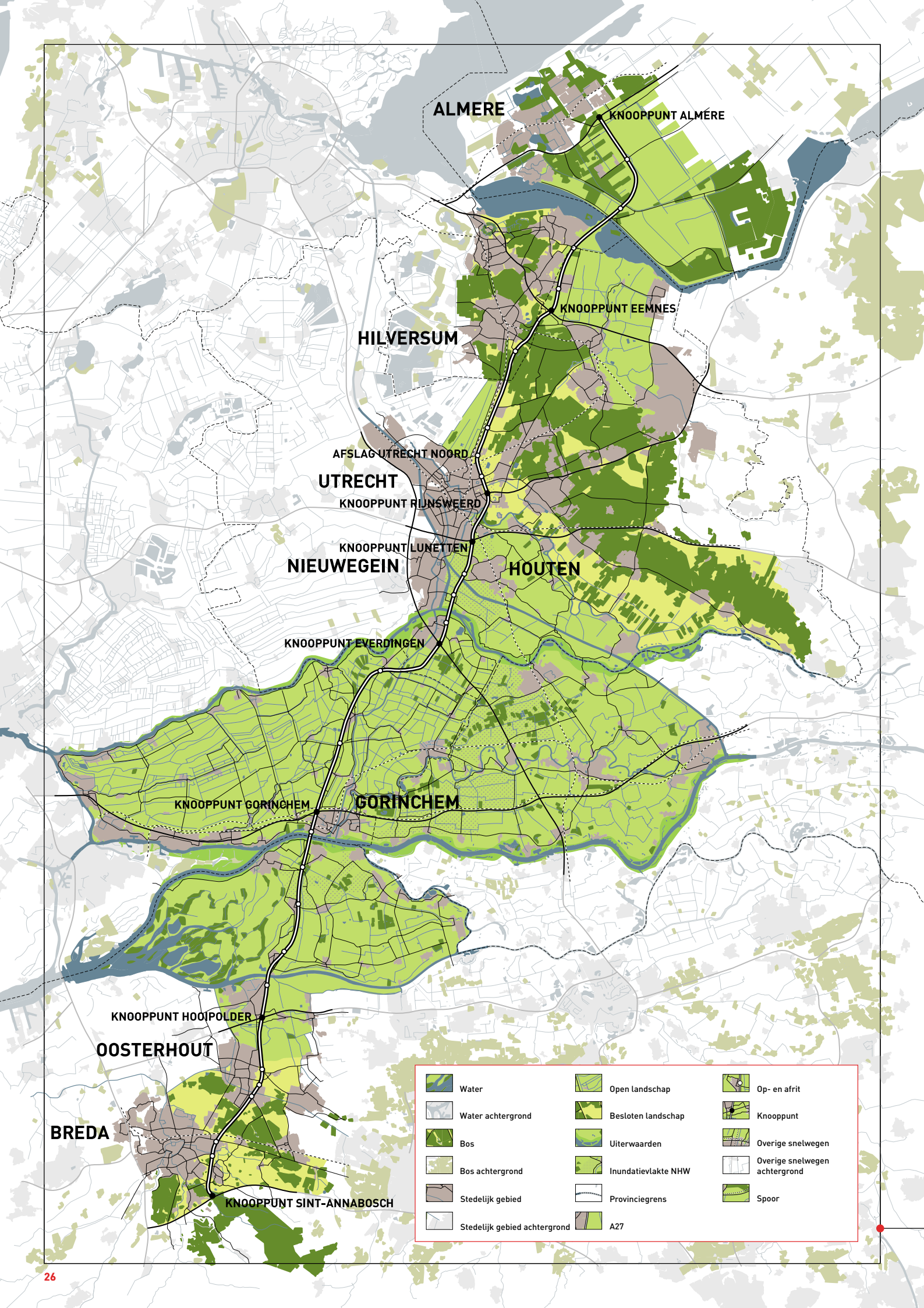
1. Voor kwaliteit op locatie zijn vooral de gemeenten aan zet. Zij stellen ambities vast in onder meer structuurvisies en welstandbeleid. De principes van gebiedsontwikkeling volgend, komt het vervolgens aan op samenwerking met private partijen en maatschappelijke groeperingen. Omdat het geheel meer is dan de som der delen, is regionale samenwerking gewenst met een coördinerende en stimulerende rol voor de provincie. Uitspraken over de gewenste regionale identiteit in relatie tot het snelweglandschap zouden in de nieuwe provinciale structuurvisies niet mogen ontbreken.

2. Rijkswaterstaat wordt zwaar 'aangeslagen' op het stroomlijnen van de vormgeving van de weg en directe omgeving. Het motto eenheid in verscheidenheid wordt veelal zo uitgelegd, dat in deelgebieden sprake is van verscheidenheid; juist in de weg als lijnelement is eenheid belangrijk. Samenwerking tussen districten met de Architectonische Specificaties A27 als richtlijn is het devies.
3. Tot slot is interdepartementale samenwerking van belang om het beleid voor ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur te integreren. Het MIRT is daarbij institutioneel gezien een wezenlijk instrument. Het idee van een 1% regeling waarbij infrastructuurinvesteringen bijdragen aan de kwaliteit van de snelwegomgeving, werd toegejuicht.

Zoals ook blijkt uit de verschillende bijdragen in het voorwoord van dit boek, worden de inhoudelijke doelen van Routeontwerp gedeeld, en lijken partijen het ook eens te zijn over de rol- en taakverdeling. De tijd is rijp om de routeontwerp aanpak niet meer als experiment te beschouwen, maar onderdeel van de dagelijkse praktijk te maken.







ALMERE

KNOOPPUNT ALMERE

HILVERSUM

KNOOPPUNT EEMNES

UTRECHT

KNOOPPUNT RUNSWEERD

NIEUWEGEIN

HOUTEN

KNOOPPUNT EVERDINGEN

GORINCHEM

KNOOPPUNT GORINCHEM

OOSTERHOUT

KNOOPPUNT HOOPOLDER

BREDA

KNOOPPUNT SINT-ANNABOSCH

AFSLAG UTRECHT NOORD

| | | | | | |
|--|------------------------------|--|---------------------|--|-------------------------------|
| | Water | | Open landschap | | Op- en afrit |
| | Water achtergrond | | Besloten landschap | | Knooppunt |
| | Bos | | Uiterwaarden | | Overige snelwegen |
| | Bos achtergrond | | Inundatievlakte NHW | | Overige snelwegen achtergrond |
| | Stedelijk gebied | | Provinciegrens | | Spoor |
| | Stedelijk gebied achtergrond | | A27 | | |

KARAKTERISTIEKEN VAN DE WEG EN DE OMGEVING

De A27 doorsnijdt een groot aantal verschillende landschappen. Omdat de weg haaks op de natuurlijke richting van de Nederlandse Delta ligt worden alle grote rivieren gekruist. Globaal gezien volgt de weg de rand tussen hoog en laag Nederland. Maar omdat de topografie een andere lijn volgt dan de A27, doorsnijdt de weg een aantal opvallende hoogteverschillen. De weg loopt vanaf de zeebodem in Zuidelijk Flevoland over de brug via de Eemvallei omhoog over de Utrechtse Heuvelrug. Vervolgens daalt de A27 licht, zoekt haar weg door het rivierengebied en stijgt ter plaatse van de rivieren om hoog boven het water de rivier te kruisen. Na het doorkruisen van het rivierengebied volgen ten slotte de hoger gelegen Brabantse zandgronden.

Gezien vanuit de stad valt op dat de A27 verschillende stedelijke gebieden langs de oostflank ontsluit. Almere, het Gooi, de Utrechtse regio en de regio Breda-Oosterhout worden allemaal langs de oostzijde gepasseerd. Het zijn policentrische stadsregio's. Dat wil zeggen dat het allemaal gespreide stedelijke gebieden zijn en dat de stedelijke gebieden moeilijk te begrenzen zijn. Utrecht en Breda zijn wel duidelijk herkenbare compacte steden, maar ook deze maken onderdeel uit van een uitgestrekter stedelijk netwerk van buitenwijken, subcentra en naburige steden. De enige echte solitaire compacte stad langs de A27 is Gorinchem. Deze stad ligt in het hart van het nauwelijks verstedelijkte rivierengebied.

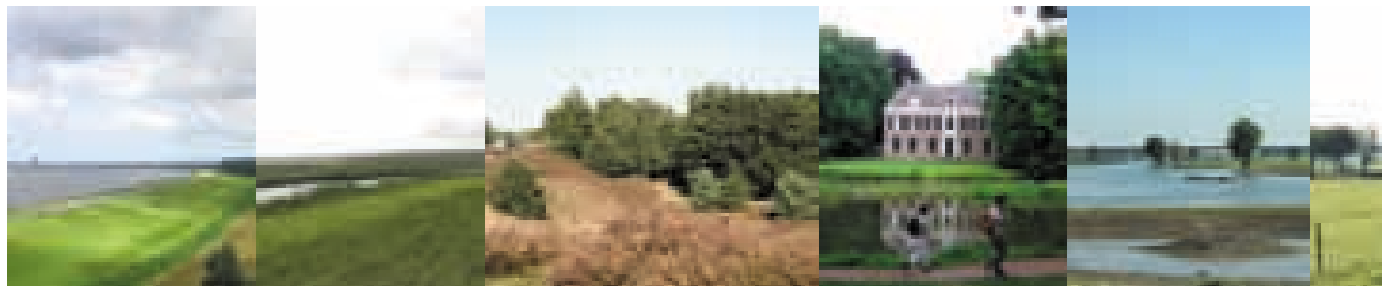
De A27 schampt de verschillende stedelijke regio's, maar doorsnijdt deze nauwelijks. Wie over de A27 rijdt, ervaart maar weinig van de grootstedelijke dynamiek van Almere, Utrecht en Breda. De weg ligt letterlijk in de luwte van de stadsregio's. Het is een weg die nog de ruimte om zich heen heeft. Wat rijdend over de A27 des te meer opvalt, is de landschappelijke diversiteit en vooral de relatieve ongereptheid van deze landschappen. De Eemvallei, de bossen op de Utrechtse Heuvelrug, Polder Vuylcop, de Alblasserwaard, het Nationaal park Biesbosch en de bossen en beekdalen op de Brabantse Zandgronden zijn stuk voor stuk landschappen van formaat met een belangrijke

ecologische, cultuurhistorische en recreatieve waarde. Maar vergeet ook niet de waterwegen en de rivieren. Het Eemmeer en de Bergsche Maas hebben, ondanks hun kunstmatige oorsprong, een hoge ecologische en recreatieve waarde. En ook de Lek en de Boven Merwede hebben ter hoogte van de A27 een flink formaat met grote uiterwaarden, zomerbeddingen en kronkelende dijken.

Bijzonder aan de A27 is de innige verweving met de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Beide lijnen gaan hun eigen weg, maar komen op een aantal plekken dicht bij elkaar. Bij de oostflank van Utrecht flankeren kazematten en forten de weg. Ten westen van Nieuwegein doorsnijdt de A27 één van de meest ongerepte Linielandschappen: het eiland van Schalkwijk. Ten zuiden van de Lek kiezen de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de A27 ieder een eigen route. Direct ten zuiden van de Boven Merwede komen ze echter weer bij elkaar in een bijzonder directe confrontatie. Fort Altena wordt letterlijk doorsneden door de A27 en de afslag Werkendam. De A27 vervolgt daarna haar weg naar het zuiden, terwijl de Linie eindigt in het verdrinken land van de Biesbosch.

In totaal kruist de A27 vijf stedelijke regio's, acht verschillende landschappen, drie belangrijke rivieren, één groot meer, twee grote kanalen, acht andere snelwegen en zeven spoorlijnen. Wat alles bindt zijn de wijde vergezichten vanaf de A27. Rijdend over de A27 krijgt de automobilist op veel plekken een breed panorama voorgeschoteld. Ongehinderd zicht op karakteristieke objecten, stads- en dorpsgezichten, weidevelden, akkers, meren en rivieren vormt de belangrijkste ruimtelijke kwaliteit van de A27. Gezien de voortgaande transformatie van het landschap en de stedelijke groei is dit tegelijkertijd ook de meest kwetsbare kwaliteit. Daarom wordt het routeontwerp voor de A27 ingezet om deze kernkwaliteiten van de A27 en haar omgeving zeker te stellen, te verbeteren en uit te bouwen.

LENGTEPROFIEL



FLANK VAN ALMERE EEMVALLEI HET GOOI FLANK VAN UTRECHT LEK EN KROMME RIJN

0 km 10 km 20 km 30 km 40 km 50 km

+15 m
+10 m
+5 m
NAP
-5 m

KNOOPPUNT A6 ALMERE

AFSLAG 36 UITVALSBASIS OUD & NIEUW
STICHTSEBRUG

KNOOPPUNT A1 EEMNES

KNOOPPUNT A28 RIJNSWEERD

KNOOPPUNT A12 LUNETTEN

BRUG AMSTERDAM-RIJNKANAAL
UITVALSBASIS DE KNOEST
LEKBRUG

KNOOPPUNT A2 EVERDINGEN



ALBLASSERWAARD EN VIJFHEERENLAND

LAND VAN HEUSDEN EN ALTENA

FLANK VAN OOSTERHOUT EN BREDA

60 km

70 km

80 km

90 km

100 km

110 km

+15 m

+10 m

+5 m

NAP

-5 m

UITVALSBASIS BLOMMENDAAL

KNOOPPUNT A15 GORINCHEM

BRUG BOVEN MERWEDE

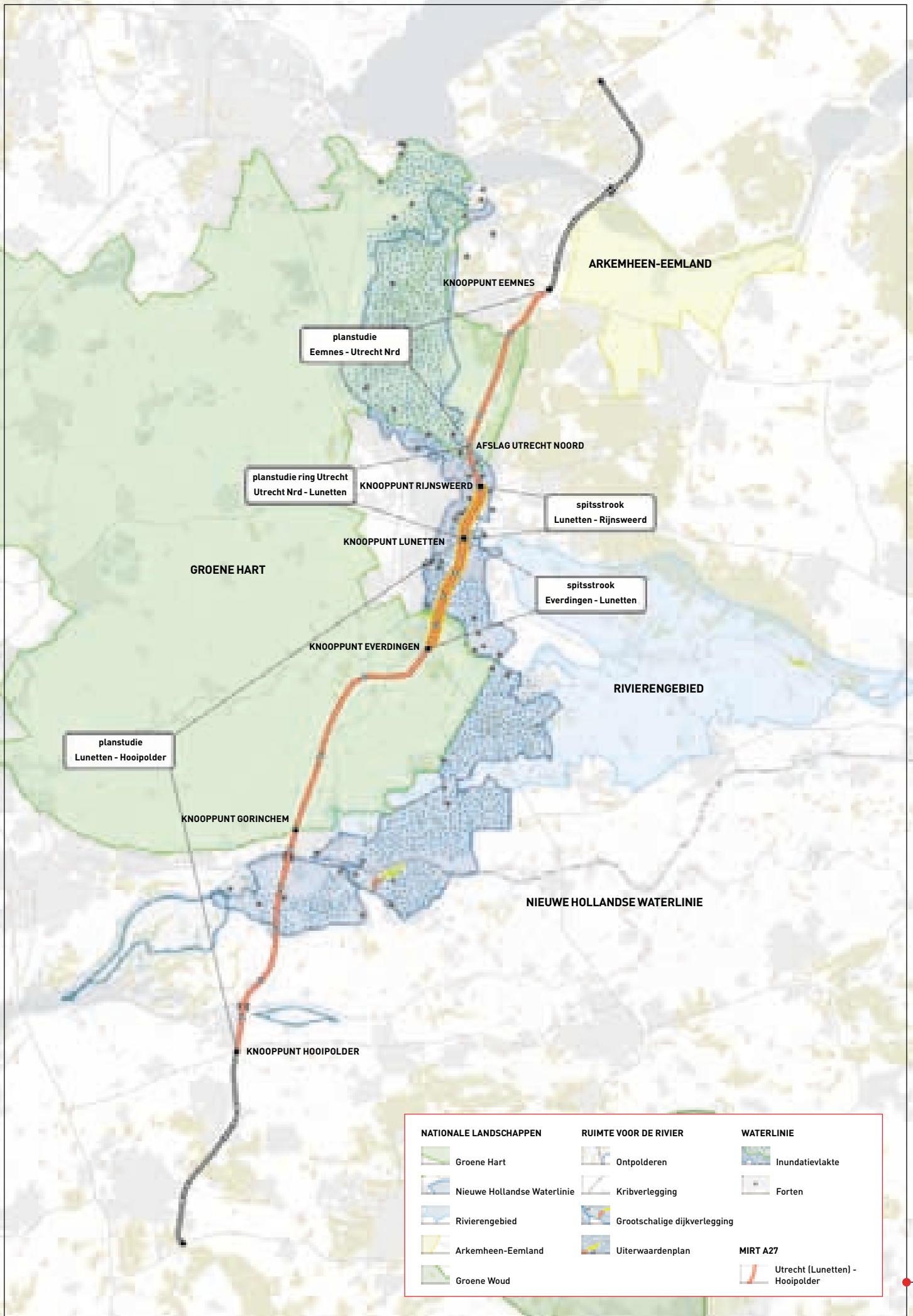
UITVALSBASIS ALTENA

BRUG BERGSCHER MAAS

KNOOPPUNT A59 HOOIPOLDER

WILHELMINAKANAAL

107 KM KNOOPPUNT A58 ST. ANNABOSCH



| NATIONALE LANDSCHAPPEN | RUIJME VOOR DE RIVIER | WATERLINIE |
|-----------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| Groene Hart | Ontpolderen | Inundatievlakte |
| Nieuwe Hollandse Waterlinie | Kribverlegging | Forten |
| Rivierengebied | Grootschalige dijkverlegging | MIRT A27 |
| Arkemheen-Eemland | Uiterwaardenplan | Utrecht (Lunetten) - Hooipolder |
| Groene Woud | | |

VISIE: DE WEG ALS GAST IN HET LANDSCHAP

Het routeontwerp A27 begint met een bestaande situatie. Daarmee is het routeontwerp een wezenlijk andere opgave dan het traceren van een nieuwe snelweg. Het routeontwerp vertrekt vanuit het heden en moet gezien worden als een transformatieopgave. De huidige kwaliteiten vormen daarom de inspiratiebron voor een haalbaar toekomstbeeld. Voor de A27 is de landschappelijke context en de inbedding in deze landschappen de belangrijkste troef. De A27 is de route die te gast is in zijn omgeving. De panoramische ervaring van de omgeving vanaf de A27 maar ook de wijidheid van de landschappen zelf is het leidende principe voor de visie. De naam Panoramaroute is hiervan afgeleid. Alles wordt opgevat als onderdeel van het landschap, ook de steden, bedrijventerreinen en dorpen. Het onderscheid tussen bebouwd en onbebouwd speelt in dit routeontwerp geen belangrijke rol. Essentieel zijn de onderscheidende karakteristieken van de verschillende (stads)landschappen. De visie gaat op zoek naar deze karakteristieken en probeert deze door gerichte interventies op de weg en in de omgeving te versterken.

De visie voor de panoramaroute is opgebouwd uit drie componenten; omgeving (vlak), weg (lijn) en contactpunten (punt). Iedere component kent een eigen domein, eigen opdrachtgevers, eigen instrumentarium en een eigen strategie.

Omgeving (vlak)

Bij het routeontwerp van de A27 krijgt de landschappelijke kwaliteit van de omgeving voorrang. Dit wil zeggen dat de huidige landschappelijke karakteristieken als vertrekpunt worden genomen voor het insceneren van de route. Centraal staat het versterken van deikbaarheid van de verschillende (stads)landschappen. Voor de realisatie van de doelstellingen is het routeontwerp afhankelijk van diverse omgevingspartijen zoals provincies, gemeenten en maatschappelijke organisaties. De realisatie van de doelstellingen zal vooral vastgelegd moeten worden in bestemmingsplannen, landschaps(ontwikkelings)plannen en structuurvisies. De rol van het routeontwerp ligt hoofdzakelijk in het verleiden en samenbrengen van verschillende partijen om gemeenschappelijke doelstellingen te kunnen bereiken.

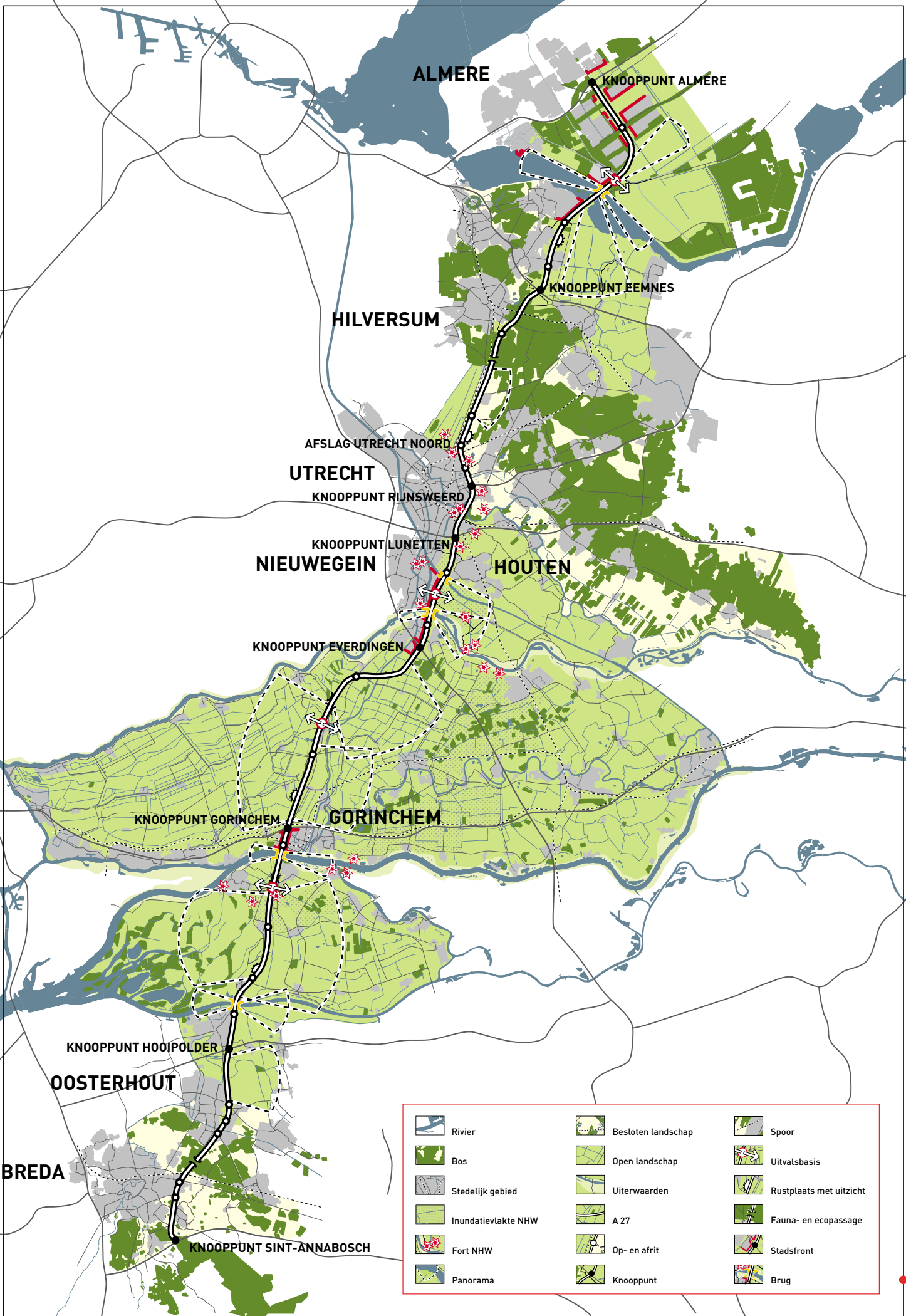
Weg (lijn)

De beleving van het landschap en het creëren van samenhang staan centraal in de panoramaroute. De inrichting en het ontwerp van de weg zelf staan in de eerste plaats ten dienste van een goede en veilige verkeersafwikkeling. Direct op de tweede plaats staat de ervaarbaarheid van de omgeving. De tracering en vormgeving van de snelweg zelf dient zoveel als mogelijk ondergeschikt te zijn aan de landschappen. Dit betekent niet dat de vormgeving van de weg geen rol speelt. Integendeel, juist het streven naar een neutrale, functionele en continue lijn die het landschap de ruimte geeft om haar eigen verhaal te vertellen, is een bijzonder ambitieuze opgave. De verantwoordelijkheid voor de realisatie van de doelstellingen voor de weg liggen voornamelijk bij Rijkswaterstaat. In het geval van veranderingen in de hoogteligging en/of tracering zal Rijkswaterstaat moeten samenwerken met omgevingspartijen. De planstudie is een belangrijk instrument om de doelstellingen van deze visie ook te kunnen realiseren. Het routeontwerp zelf is een belangrijk instrument om een huisstijl voor de gehele panoramaroute vast te leggen.

Contactpunten (punt)

De ervaarbare karakteristieke omgeving en de neutrale snelweg vormen samen de ruggengraat van het routeontwerp voor de A27. Op een select aantal punten komen weg en omgeving op een zodanig bijzondere wijze bij elkaar dat deze extra aandacht vraagt. Het zijn de interactiepunten op de route, waar het zicht op het landschap of de gebruiksmogelijkheden van de omgeving extra aanleiding geven voor speciale interventies.

Door de bijzondere visuele kwaliteiten spelen de bruggen een belangrijke rol. Hoog verheven boven het landschap kan iedere brug een formidabel uitzicht op de omgeving geven. Verzorgingsplaatsen spelen een belangrijke rol vanwege de aanwezige functionele kwaliteiten. Inpassing van een verzorgingsplaats in het omliggende landschap kan de gebruikswaarde en belevingswaarde daarvan aanzienlijk vergroten. Ten slotte levert de koppeling tussen de snelweg en recreatieve netwerken van de omgeving bij een select aantal punten nieuwe gebruiksmogelijk-

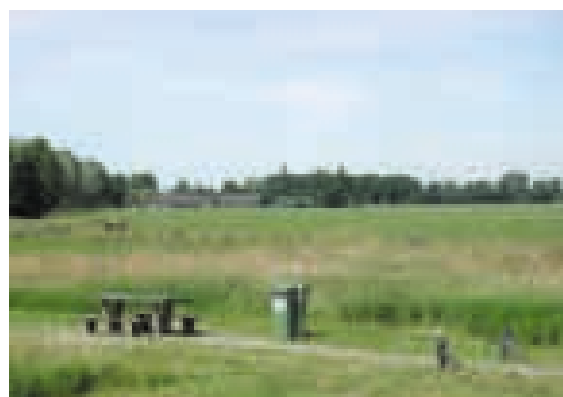


heden op voor zowel de gebruiker van de snelweg als de omgeving. Deze zogenaamde uitvalsbases ontsluiten enkele unieke landschappen en maken de specifieke kwaliteiten van de Panoramaroute fysiek ervaarbaar.

Gezien het gemengde karakter van de contactpunten ligt de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van dit onderdeel van de visie steeds bij een samenwerkingsverband tussen Rijkswaterstaat én één of meer omgevingspartijen. De meeste contactpunten in het Routeontwerp kunnen worden aangewezen als concrete uitvoeringsgerichte projecten. Het Routeontwerp fungeert als aanjager, maar in overleg zullen rollen en verantwoordelijkheden moeten worden verdeeld.

DRIE COMPONENTEN, ÉÉN VISIE

Omgeving, weg en contactpunten vormen de drie componenten die samen de visie voor de A27 vormen. De weg is een samenhangende lijn die haar identiteit en kwaliteit ontleent aan de ervaarbaarheid van panoramische (stads)landschappen en een select aantal contactpunten waar deze ervaring gemaximaliseerd wordt. In de navolgende hoofdstukken worden de drie componenten stuk voor stuk uitgewerkt. De aanpak is per component gelijk. Vanuit de specifieke invalshoek van de component wordt eerst een analyse gemaakt van de kwaliteiten. Vervolgens wordt op basis van deze analyse een streefbeeld vastgelegd. De middelen om dit streefbeeld te kunnen bereiken zijn uitgewerkt in een reeks bouwstenen. Na de beschrijving van de drie componenten worden de integrale opgaven per deelgebied uitgewerkt.



BOUWSTENEN

OPGAVE

OMGEVING

| | | |
|-----------|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 01 | Panorama's en oriëntatiepunten | Zichtbaar maken en behouden van panorama en oriëntatiepunten |
| 02 | Beleefbaar landschap | Zichtbaar maken en versterken landschappelijke structuur, tot aan de weg doorzetten |
| 03 | Beleefbaar stadslandschap | 1. Geluidswal waar mogelijk 2. Afstand houden |
| 04 | Bedrijfsbebouwing | Landschappelijk inpassen, afstand houden |
| 05 | Passages maken | Opheffen barrièrewerking snelweg voor stad, ecologie en recreatie |

CONTACTPUNTEN

| | | |
|-----------|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 06 | Bruggen | 1. Zicht vanaf brug 2. Beleving bruggevoel 3. Brug als icoon 4. Landschappelijke inpassing |
| 07 | Verzorgingsplaatsen | Inrichtingsopgaven: 1. Zicht op het landschap vanaf rustplaats 2. Landschappelijke inrichting rustplaats 3. Toegankelijke omgeving |
| 08 | Uitvalsbases | Recreatieve interactie tussen snelweg en omgeving |

WEG

| | | |
|-----------|-----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 09 | Samenhang door identiteit | Creëren rustig beeld door uniformering ontwerp, kenmerkend kleurgebruik en obstakelvrij maken; toepassen bij verlichting, geluidsbeperkende voorzieningen en wegmeubilair |
| 10 | Beleving van het landschap | Vrij zicht vanaf de weg; geen of lage bermbeplanting |

INSTRUMENTEN

HOOFDROLSPELERS

Structuurvisie, landschapsplan

Provincie, gemeente, Rijkswaterstaat

Landschapsplan, beheerplan

Gemeente, terreinbeheerder

Bestemmingsplan, welstandsnota, beeldkwaliteitplan

Gemeente

Bestemmingsplan, welstandsnota, beeldkwaliteitplan

Gemeente

Structuurvisie, bestemmingsplan, architectonische specificaties

Provincie, gemeente, terreinbeheerder,
Rijkswaterstaat

Architectonische specificaties

Rijkswaterstaat

Architectonische specificaties en landschaps-/inrichtingsplannen

Rijkswaterstaat

Structuurvisie, bestemmingsplan, architectonische specificaties

Provincie, gemeente, Rijkswaterstaat,
private partijen

Architectonische specificaties

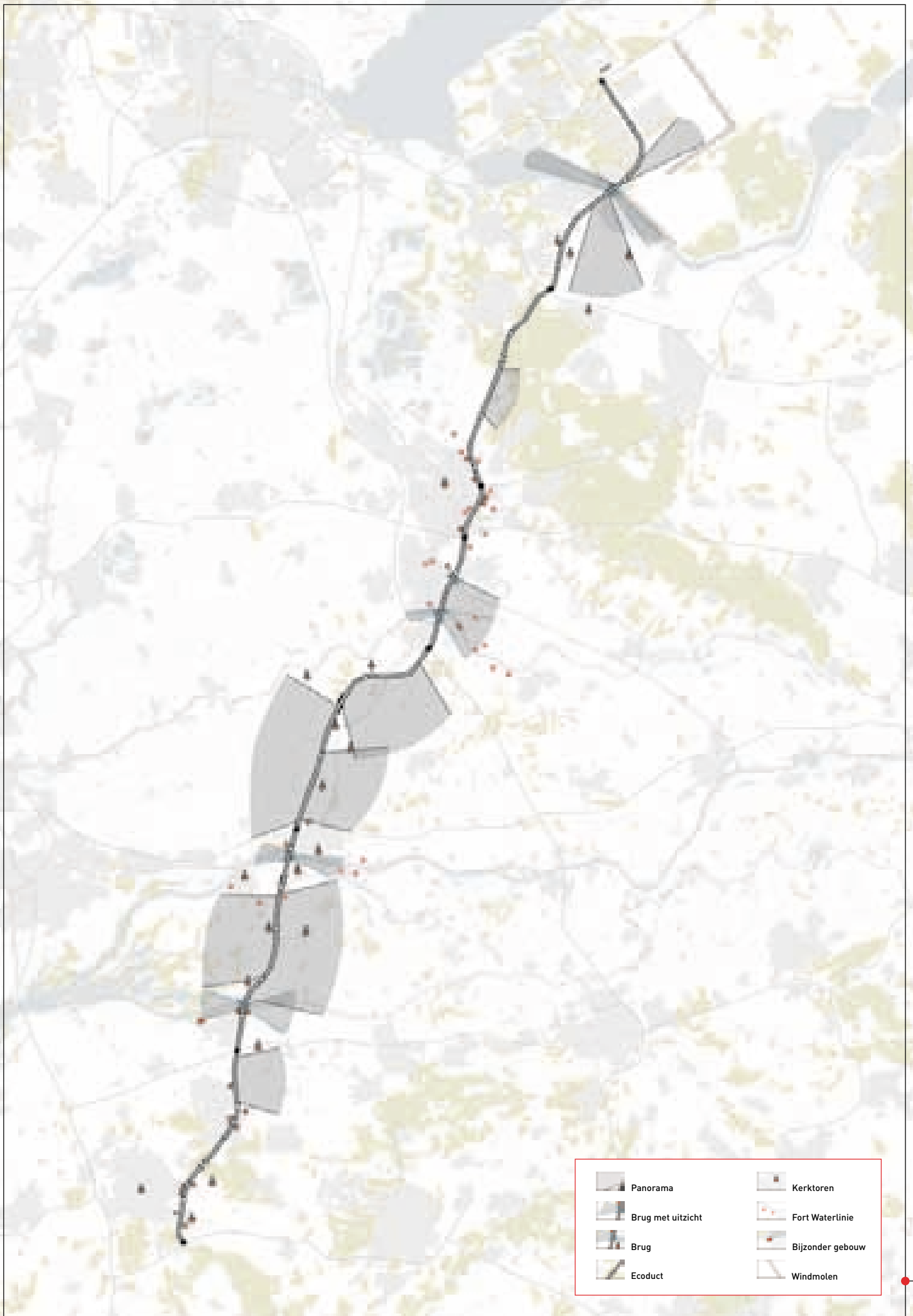
Rijkswaterstaat









Architectonische specificaties, inrichtingsplan, beheersplan

Rijkswaterstaat







| | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | Panorama |  | Kerktoeren |
|  | Brug met uitzicht |  | Fort Waterlinie |
|  | Brug |  | Bijzonder gebouw |
|  | Ecoduct |  | Windmolen |

OMGEVING

KARAKTERISTIEKEN VAN DE OMGEVING

De A27 doorsnijdt een aantal verschillende landschappen van formaat. Vanaf de voormalige zeebodem in Flevoland stijgt de weg letterlijk via de Eemvallei op naar de stuwwallen van de Utrechtse Heuvelrug. Daarna daalt de weg af naar het lager gelegen riviereengebied om vervolgens weer op te klimmen naar de Brabantse Zandgronden.

De landschappelijke ondergrond is door de verschillende ontginningspatronen nog steeds zichtbaar. Flevoland is een gebied van uitersten. Het heeft de modernste akkerbouwgebieden met een enorme schaal en openheid. Maar Flevoland is ook het gebied met de grootste bosaanplanten van de laatste dertig jaar. De bosrijke stuwwallen van Utrecht worden aan de noordzijde geflankeerd door uitzonderlijk natte veengebieden en aan de zuidzijde door een prachtig rivierenlandschap. Weidse openheid kenmerkt het rivierenlandschap. De stroomruggen hebben een rommelige blokvormige verkaveling. De dieper gelegen komgronden, zoals de Alblasserwaard, hebben lange gestrekte kavels. Ten noorden van Oosterhout gaat het rivierenlandschap over in het landschap van de Brabantse Zandgronden. Hier wisselen bossen en beekdalen elkaar af.

Door de grote maat hebben veel landschappen rondom de A27 een hoge ecologische en/of cultuurhistorische waarde. De Utrechtse Heuvelrug is een belangrijke schakel in de ecologische hoofdstructuur van Nederland. De Biesbosch is een Nationaal Park. De Alblasserwaard en het Vechtplassen-gebied hebben een hoge cultuurhistorische waarde en vormen een belangrijk onderdeel van het Nationale Landschap Het Groene Hart. Ook de Eemvallei, het Riviereengebied en de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn Nationale Landschappen met de bijbehorende beschermde status. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is een cultuurhistorische zone die een reeks landschappen met fort en inundatiegebieden aan elkaar schakelt. Zelfs Zuidelijk Flevoland blijkt een belangrijk cultuurhistorisch landschap. Het is niet alleen een meesterproef van moderne landinrichting, het is ook de bodem van de voormalige Zuiderzee met een grote rijkdom aan archeologische bodemschatten.

Dit palet aan landschappen met hoge cultuurhistorische en ecologische waarde is de drager van de Panoramaroute. Bebouwing maakt daarvan vaak een onlosmakelijk onderdeel uit. Eén van de opvallende karakteristieken van de omgeving van de A27 is immers dat stad en landschap op een vanzelfsprekende wijze samengaan in een waardevol stadslandschap. Soms ligt daarbij het accent op de stad, zoals bij Utrecht, soms op het landschap, zoals in het Land van Heusden en Altena.

De A27 gaat letterlijk van A(lmere) naar B(reda). Hoewel er vanaf de weg niet zoveel van te zien is wonen er bijna 1,5 miljoen mensen in de nabijheid van de A27. De meeste mensen wonen in het noordelijk deel van de A27, in de omgeving van Utrecht, Hilversum en Almere. Maar ook het zuidelijke stuk, in Noord Brabant, kent een bevolkingsconcentratie. Het middendeel tussen Nieuwegein en Geertruidenberg, bijna de helft van de A27, is echter dunbevolkt.

De occupatievorm wisselt sterk langs de A27. De uitgestrekte nieuwbouwwijken van Almere vormen een heel andere leefomgeving dan de royale wijken in het Gooi, de groeikernen rond Utrecht, de dorpen in het riviereengebied en de Brabantse stedenrij. Almere is de jongste stad van Nederland, maar ook langs andere stukken van de A27 is opvallend veel bebouwing van recente datum. Feitelijk liggen er slechts drie historische steden van enige betekenis langs de A27: Utrecht, Gorinchem en Breda. Dit zijn ook de enige drie steden met een compacte stadsvorm en een grote historische kern. De toon langs de A27 wordt toch gezet door gebieden met een meer suburbaan karakter, gespreide verstedelijking en grote dorpen.

Het aantal bedrijventerreinen langs de A27 is opvallend laag, vergeleken met andere snelwegen in de Randstad (zie ook de studie Bloeiende Bermen van het Ruimtelijk Planbureau). Vrijwel alle stedelijke gebieden hebben de bedrijventerreinen westwaarts ontwikkeld, langs waterwegen of andere snelwegen. Utrecht is een illustratief voorbeeld. Rondom de A27 vindt momenteel een ware explosie van bedrijventerreinen en woonwijken plaats terwijl langs de A27 nauwelijks enige





ontwikkeling plaats vindt. Een vergelijkbaar verhaal gaat op voor de grootschalige ontwikkelingen aan de westzijde van Breda en de relatieve rust aan de oostzijde. Voor de verder weg gelegen toekomst (2030) zijn langs de A27 opties voor verstedelijking genoemd. Keuzes zijn hierover nog niet gemaakt. Toch zullen ook langs de A27 steeds meer bedrijventerreinen komen. Bij Almere zijn twee grote bedrijventerreinen in ontwikkeling. Rondom Utrecht (bij Nieuwegein, Houten en Vianen) is een aantal bedrijventerreinen gepland. Ook bij Gorinchem, Oosterhout en Breda wordt steeds meer ruimte rondom de A27 bestemd voor bedrijventerreinen. De omvang van deze ontwikkelingen is bescheiden vergeleken met andere gebieden in Nederland. Toch is er voldoende aanleiding om deze ontwikkeling in een vroeg stadium bij te sturen en een kwalitatieve impuls te geven om ruimtelijke missers in de nabije toekomst te voorkomen.

VISIE OMGEVING

Ten behoeve van de visie zijn acht (stads)landschappen gedefinieerd met een eigen ruimtelijke karakteristiek en dynamiek. De opgave is om de karakteristieken van de omgeving te benoemen en deze herkenbaar te maken en zo nodig te versterken. De acht grote landschappen die de A27 flankeren zijn nooit in volle omvang zichtbaar. Daar zijn ze eenvoudig te groot voor. De visie is er daarom op gericht een palet van oriëntatiepunten en panorama's samen te stellen die het beeld van de landschappen representeren. Daarbij wordt het begrip landschap breed geïnterpreteerd. Het betreft ook de stads- en dorpsgezichten.

Naast het aanwijzen van de belangrijkste panorama's kent de visie nog vier bouwstenen die tot doel hebben de landschappelijke karakteristieken rondom de A27 te versterken en beter erfahrbaar te maken. Het doel van deze bouwstenen is om de morfologische structuur van de omgeving, in de vorm van beplanting, verkaveling en water, zo dicht mogelijk bij de vluchtstroken van de A27 te brengen. Zo ontstaat daadwerkelijk het beeld van een weg die te gast is in haar omgeving. Twee bouwstenen gaan specifiek in op de landschappelijke inpassing van bebouwing.



BOUWSTEEN 1 – PANORAMA'S EN ORIËNTATIEPUNTEN

Elk landschap heeft haar eigen intrinsieke waarde. Het gaat er om die zichtbaar te maken. Dat zal de waardering en betekenis vergroten. Het panorama is daarbij een belangrijk instrument. Daarom zet het routeontwerp A27 nadrukkelijk in op het versterken van panorama's. De panorama's zijn de vensters op en in het landschap. Door ingrepen in de beplanting of de inrichting van het raakvlak tussen landschap en snelweg kunnen veel verborgen vergezichten geopend worden. Het panorama is niet alleen een middel om het landschap beter ervaarbaar te maken voor de automobilist, het is ook een middel om landschappelijke kwaliteiten veilig te stellen voor de toekomst.

Routeontwerp benoemt langs de A27 de belangrijkste te behouden of ontwikkelen panorama's. Ieder panorama is gericht op unieke landschappelijke vergezichten en markante dorps- en stadsgezichten.

Bij de uitwerkingen van de acht deelgebieden zijn de panorama's ingetekend en beschreven. In de Architectonische Specificaties A27 zijn richtlijnen omschreven die de panorama's zullen versterken bij beheers- en reconstructiemaatregelen. Op de kaarten is geen onderscheid gemaakt in bestaande, te behouden panorama's, en verborgen panorama's

die met geringe ingrepen zichtbaar kunnen worden gemaakt. Meestal gaat het hier om het weghalen van beplanting. Aangezien beplanting ook om functionele redenen kan zijn aangebracht, is altijd een zorgvuldige afweging noodzakelijk.

In de omgeving van de weg liggen vaak markante objecten die onbewust opgenomen worden in het collectieve geheugen van de passant. Watertorens, gebouwen, bruggen, fabrieken, oude forten, molens, kerken en artistieke en civiele kunstwerken zijn belangrijke ijkpunten voor veel automobilisten. Onbedoeld vertellen deze objecten vaak ook een verhaal over het landschap. De betonnen olifanten van Tom Claassen, in het knooppunt Almere, staan bij veel mensen op het netvlies gebrand, juist omdat ze zo wezensvreemd zijn in dit polderlandschap. Bij deze bouwsteen gaat het daarom niet alleen om het garanderen van vergezichten, maar ook om het behouden en zichtbaar maken van markante oriëntatiepunten. Vaak wordt het zicht hierop ontnomen door opgeschoten beplanting en bossages. De forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn hier een goed voorbeeld van. Gericht snoeibeleid moet deze elementen beter zichtbaar maken. Daarbij moet een balans gevonden worden tussen de verbeterde visuele ervaring en de bestaande ecologische waarde van de begroeiing.



BOUWSTEEN 2 - BELEEFBAAR LANDSCHAP

De snelweg en de landschappelijke inrichting rondom de snelweg vormen vaak een hinderlijke onderbreking van de landschapsstructuur. Met deze bouwsteen wordt ingezet op het herstellen en/of maken van herkenbare landschapsstructuren die de beleving van het landschap vanaf de weg én in het landschap zelf versterkt. Afhankelijk van de aard van het landschap kunnen verschillende middelen ingezet worden om het landschapsbeeld te versterken. Het algemene principe is dat de landschapsstructuur aangeheeld moet worden tot op de berm van de snelweg. Vanuit het landschap gezien wordt dan het versturende beeld van de snelweg geminimaliseerd. Vanaf de weg gezien worden de verschillende landschappen beter ervaarbaar. Drie voorbeelden:

Voor de ruimtelijke beleving van polderlandschappen is de structuurbeplanting langs dijken, dorpslinten en kavelgrenzen van groot belang. De schoonheid van het polderlandschap zit vaak in de kracht van de bomenrijen aan de horizon, bomenrijen dwars op de snelweg en de maat van de landschapskamers. De landschappelijke inrichting rondom de snelweg vormt vaak een hinderlijke onderbreking van dit landschapsbeeld. Door de structuurbeplanting van het onderliggende landschap te herstellen tot aan de snelweg en die van de weg zelf te reduceren, wordt de beleving van het karakteristieke landschap vanaf de snelweg vergroot.

Bossen vormen een mooi contrast met open polders. De beleving van het boslandschap wordt echter vaak verstoord door geluidsschermen, wildrasters en landschapsvreemde inrichting van de overgangszone tussen weg en bos. Deze overgangszone moet met zorg worden ingericht, met aandacht voor een zodanige inpassing van geluidsschermen en wildrasters dat de grote boscomplexen beter ervaarbaar zijn vanaf de weg.

Water speelt een belangrijke rol rondom de A27. Kleine watergangen, beken, sloten, kanalen, slenken en geulen raken op talloze plekken de A27. De Nieuwe Hollandse Waterlinie valt op veel plekken samen met de snelweg. De zichtbaarheid van het water kan echter ingrijpend verbeterd worden. En dat kan vaak op eenvoudige wijze. Het verbreden van de bermsloot op plekken waar watergangen en slenken de snelweg raken maakt de aanwezigheid van water duidelijk zichtbaar. Afhankelijk van het landschapstype draagt een specifieke vegetatie op en langs het water ook bij aan een betere beleving van het water.

Visuele samenhang van het landschap aan weerszijden van de A27 is een belangrijke kwaliteit om te versterken. Landschappelijke structuren moeten visueel zo min mogelijk onderbroken worden door het wegtracé. Bij een verdiepte ligging of een tracering op maaiveld is dit geen probleem. Echter bij een hoge tracering, (zoals de variant Hoge Weg in de planstudie Lunetten Hooipolder) kan de visuele continuïteit van het landschap onomkeerbaar aangetast worden.



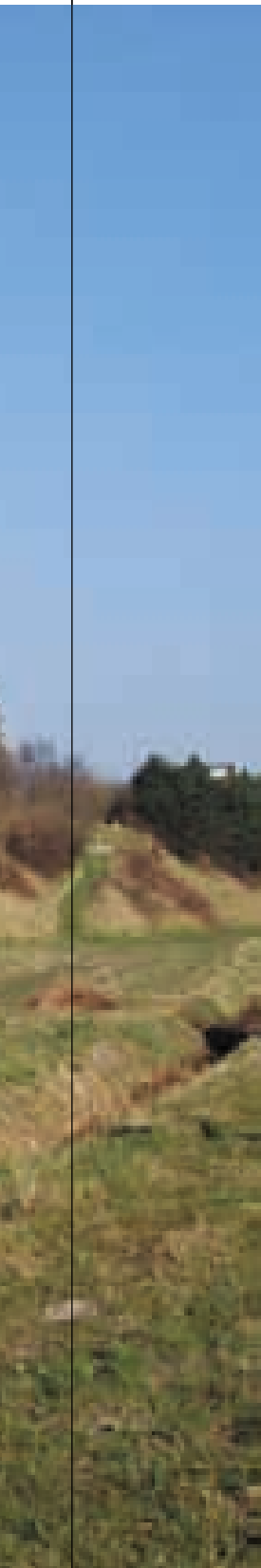
BOUWSTEEN 3 – BELEEFBAAR STADSLANDSCHAP

Op plekken waar de snelweg de stad nadert verschijnen meestal geluidsschermen. Deze onttrekken de stad aan het zicht waardoor beleving van het stadslandschap onmogelijk wordt. De bouwsteen beleefbaar stadslandschap reikt middelen aan om de noodzakelijke geluidswerende maatregelen zélf als een landschap te beschouwen.

Voor de A27 worden twee soorten oplossingen voorgesteld. De eerste is die van geluidswerende grondlichamen tussen de snelweg en de bebouwing. Afhankelijk van de beschikbare ruimte en het landschapstype kan het grondlichaam verschillende vormen en maten aannemen. Op de Brabantse zandgronden verwijst de vorm naar het glooiende landschap. Op sommige plekken is er ruimte voor de stad om zijn gezicht te laten zien. Markante gebouwen kunnen boven het grondlichaam uitsteken of er doorheen steken. Vooral bij afslagen, viaducten of bruggen kan dit een bijdrage leveren aan de oriëntatie voor de automobilist. Bijkomend voordeel van grondlichamen is dat ze meerdere functies vervullen. Behalve geluidswering zijn het ook belangrijke ecologische schakels. Voor omwonenden hebben grondlichamen een recreatieve en verbindende waarde.

Bij Breda zijn dergelijke hoge geluidswerende grondlichamen gerealiseerd. Hier is goed te zien hoe deze elementen meegenomen kunnen worden in het integrale ontwerp van een parklandschap rondom de snelweg. Bij de toekomstige uitbreidingen van Breda-Oost zal dit landschap voortgezet worden. Bij Baarn en Laren liggen al grondlichamen en ook bij Oosterhout en Almere Hout wordt er in de gemeentelijke plannen rekening gehouden met 'akoestische landschappen'.

De tweede oplossing is afstand. Dit principe is een goed alternatief voor gebieden waar een akoestisch landschap van grondlichamen minder voor de hand ligt. Vooral bij de Flank van Almere lijkt afstand houden de meest voor de hand liggende oplossing. De zuidzijde van Almere-Buiten, langs de A6, toont aan dat een goed gecomponeerd stadsbeeld een aantrekkelijk beeld oplevert vanaf de weg dat voor alle passanten een duidelijk herkenningspunt is. Een dergelijke oplossing is ook bij Almere-Hout goed voorstelbaar. Door voldoende afstand te houden wordt de visuele openheid van de Flevopolders behouden en wordt dit nieuwe stadsdeel goed zichtbaar.





BOUWSTEEN 4 - BEDRIJFSBEBOUWING

Voor bedrijventerreinen hoeven geen geluidswerende maatregelen genomen te worden. Deze zijn zelfs ongewenst omdat daarmee één van de belangrijkste vestigingsvoorwaarden voor bedrijven weggenomen wordt: zicht vanaf de snelweg op het bedrijf. Om het landschappelijke en panoramische karakter van de A27 te vergroten wordt voor nieuwe bedrijfsbebouwing een ruime rooilijn vanaf de vluchtstrook voorgesteld, waarbij een landschappelijke zone van formaat kan worden gerealiseerd. De inrichting van deze zone moet passen bij de karakteristiek van de omgeving. Ontsluiting en parkeerterreinen passen niet in deze zone. Op deze manier krijgen bedrijventerreinen een landschappelijke setting die een meerwaarde oplevert voor de uitstraling van bedrijven, terwijl de bedrijven toch goed zichtbaar blijven voor passanten. Niet het ontwerp van losse gebouwen maar van het terrein als geheel dient op de voorgrond te staan. Daarmee is de waarde van het terrein als totaal beter geborgd.

BIJ DE WIJK BLARICUMMEENT IS GEKOZEN VOOR EEN BEDRIJVENWAND DIE IS GEÏNTEGREERD IN EEN GROENE GELUIDSWERENDE VOORZIENING.

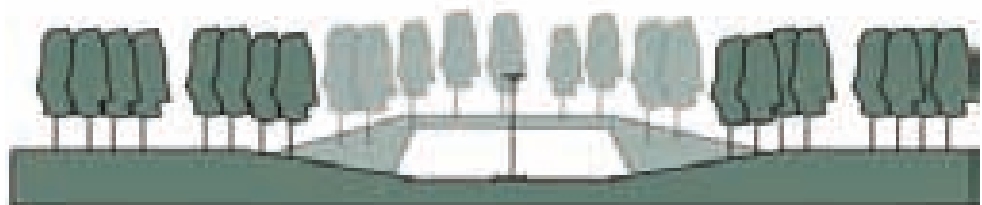






BOUWSTEEN 5 - PASSAGES MAKEN

De snelweg is een verbinding tussen plekken. Tegelijkertijd is het voor de omgeving vaak een barrière. Op plekken waar een duidelijk functionele en/of landschappelijke relatie is tussen de gebieden aan weerszijden van de weg, vormt deze een obstakel voor mens en dier. Zeker bij nieuwe tracering van de snelweg ontstaat de kans om op strategische plekken verbindingen onder of over de snelweg te maken die verloren verbindingen herstellen. Bij de huidige A27 zijn plekken benoemd waar het vanuit ecologisch, recreatief, of stedelijk oogpunt wenselijk is om nieuwe of betere passages over of onder de snelweg te maken. Dit speelt bijvoorbeeld op de heuvelrug in het Gooi, in het stedelijk gebied van Utrecht, bij de Zouwe in Zuid-Holland, ten noorden van Fort Altena en bij boswachterij Dorst tussen Oosterhout en Breda. Bij de deelgebieden zijn mogelijke passages nader uitgewerkt.









CONTACTPUNTEN

KARAKTERISTIEKE CONTACTPUNTEN

Op een aantal punten langs de A27 komen weg en omgeving op een bijzondere manier bij elkaar. In deze visie worden dat de contactpunten genoemd. Op deze punten hebben de landschappen bijzondere kwaliteiten en/of is de ervaring vanaf de snelweg bijzonder. Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt tussen visuele contactpunten en functionele contactpunten.

Visuele contactpunten zijn plekken waar al rijdend de ervaring van de weg en omgeving maximaal is. Dit zijn op de A27 de vijf grote bruggen en het omliggende deltalandschap. De A27 ligt loodrecht op de natuurlijke richting van de Nederlandse Delta en kruist alle grote Nederlandse rivieren met de bijbehorende landschappen. In totaal zijn er vijf zeer belangrijke kruisingen tussen water en weg; drie grote rivieren, één kanaal en de randmeren. Ieder water heeft zijn eigen ruimtelijke karakteristiek en wordt op specifieke wijze gebruikt. De Bergsche Maas is een smalle en kunstmatige rivier. De Boven Merwede is groots en robuust. De Lek is pittoresk, het Amsterdam Rijnkanaal is een brede kaarsrechte kunstmatige lijn en de Randmeren van Flevoland vormen een ontspannen buffer tussen de oude Zuiderzeekust en het nieuwe polderland. De bruggen zijn letterlijk de hoogtepunten van de A27. Het zijn op zichzelf markante herkenningspunten op de route en het (over)zicht vanaf de bruggen is een kwaliteit. Op de brug, hoog boven het water, kan de automobilist van een panoramisch vergezicht genieten, zowel over het water als over het aangrenzende land. Helaas is met het ontwerp van een aantal bruggen geen rekening gehouden met deze panorama's. De geleiderails, brugconstructie of ventwegen blokkeren vaak het uitzicht.

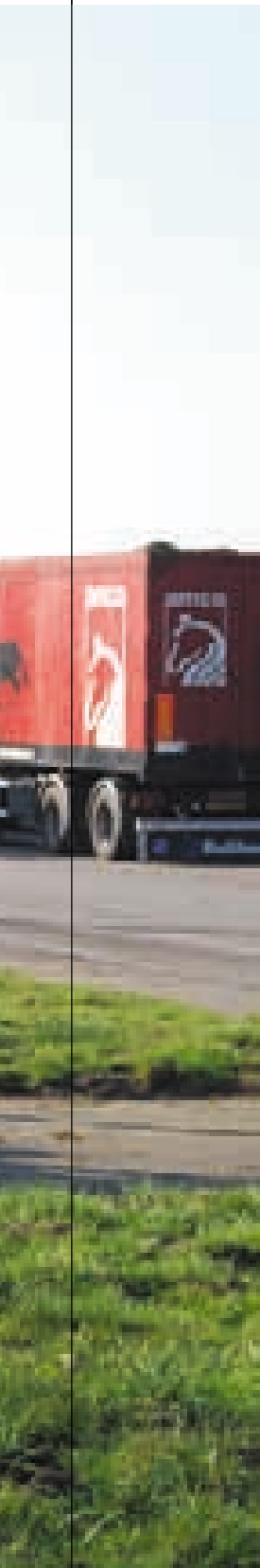
Functionele contactpunten zijn de plekken waar de automobilist kan uitstappen om op een andere snelheid het landschap rondom de A27 te ervaren. Dit zijn langs de A27 de verzorgingsplaatsen. Verzorgingsplaatsen zijn onderdeel van de snelweg en dus ook alleen bereikbaar vanaf de snelweg. Daardoor liggen verzorgingsplaatsen vaak geïsoleerd ten opzichte van de omgeving. Op een aantal plekken wordt dit nog versterkt door geluidswallen.

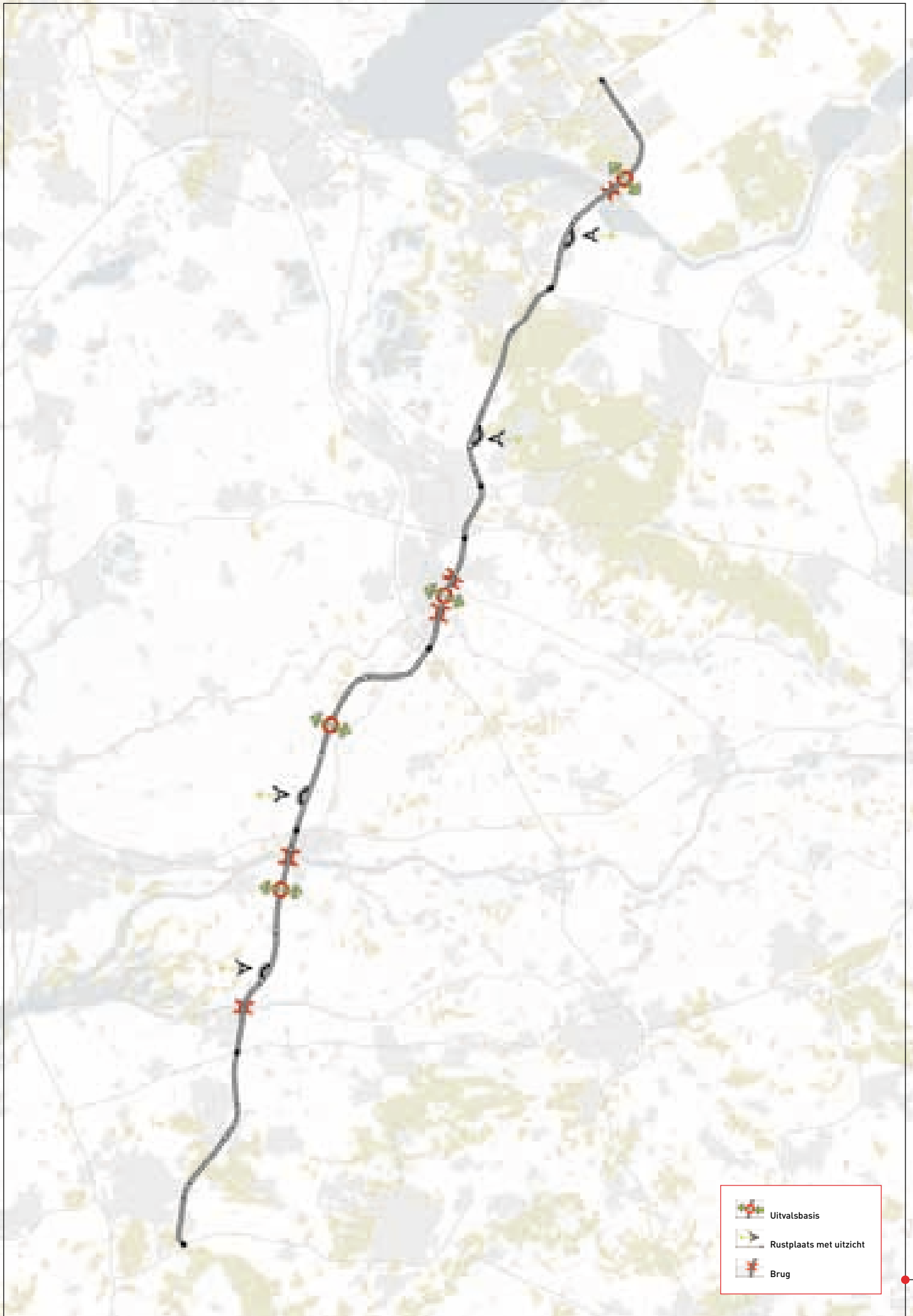
Verzorgingsplaats Eemakker ligt bijvoorbeeld in de Eemvallei die geheel aan het oog onttrokken is door hoge wallen. De historische kern van Blaricum ligt op steenworp afstand van verzorgingsplaats 't Veentje, maar is onbereikbaar voor iemand die graag een korte wandeling wil maken vanaf de rustplaats. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt gezien is het logisch dat verzorgingsplaatsen alleen via de snelweg bereikbaar zijn. Gezien de ontwikkeling van complete winkels en restaurants op verzorgingsplaatsen is het de moeite waard te onderzoeken of er mogelijkheden bestaan om voetgangers en fietsers gebruik te laten maken van de voorzieningen op een verzorgingsplaats.

Zowel de visuele als de functionele contactpunten leveren een belangrijke bijdrage aan de beleving van de A27 als een weg die te gast is in het landschap. De weg en de omgeving worden op bijzondere wijze direct op elkaar betrokken.

VISIE CONTACTPUNTEN

De contactpunten vormen de unieke interactiepunten tussen snelweg en omgeving. De contactpunten brengen de snelheid van de weg en de traagheid van het landschap direct bij elkaar en maken deze maximaal waarneembaar. Met de visuele contactpunten zet de visie voor het routeontwerp A27 in op het sterker zichtbaar maken van de verschillen tussen de rivieren, kanalen en randmeren in het brugontwerp. Hierdoor neemt de herkenbaarheid en belevingswaarde van de route toe. Vanuit de morfologische karakteristieken en verschillende gebruiksvormen kunnen de verschillen aangezet worden. Bij het kruisen van het water gaat het echter niet alleen om de identiteit van het water, maar ook om vormgeving van de overbrugging. De inscenering van de route naar de brug, de bolling van de weg, de breedte van de brug en een goed panorama op de brug zelf vormen een belangrijk onderdeel van de beleving op deze markante punten. In het routeontwerp is iedere grote brug een herkenningspunt op zichzelf dat refereert aan de karakteristiek van het water dat gekruist wordt. De bruggen zijn naast civieltechnische kunstwerken vooral ook markante punten die oriënterend werken voor passanten op de weg én vanuit de omgeving.





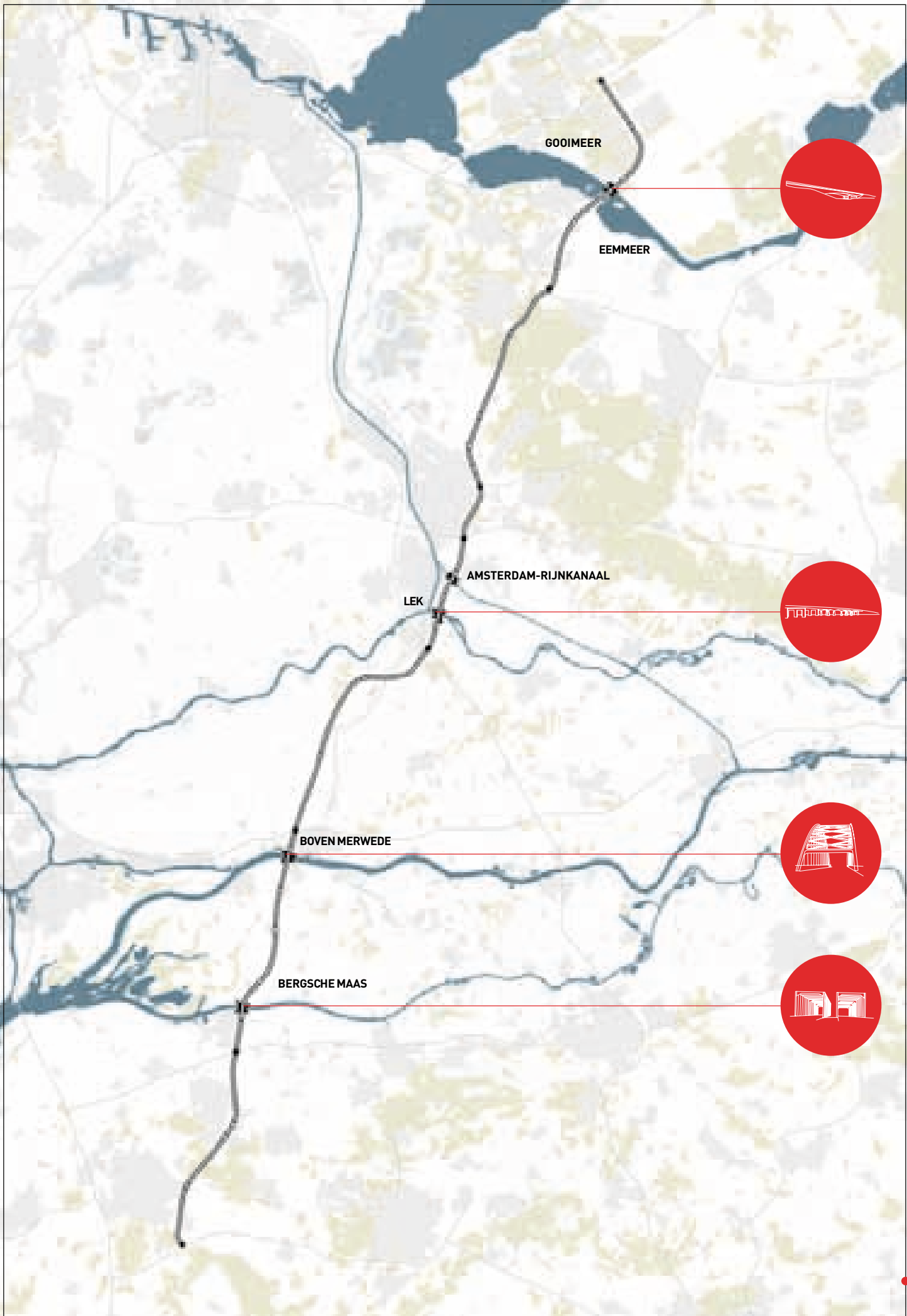


Twee markante bruggen van de A27 zullen op termijn vernieuwd of vervangen moeten worden. Hier ligt een krachtige aanleiding om de ruimtelijke en functionele betekenis van de bruggen ten opzichte van elkaar, de route en het landschap opnieuw te bepalen. Het maken van een goede brug is een kunst op zich. Routeontwerp A27 formuleert daarom uitgangspunten voor het ontwerp van een nieuwe brug, of de aanpassing van een bestaande brug.

Bij de functionele contactpunten is de omgeving niet alleen zichtbaar maar ook fysiek erfahrbaar omdat de automobilist hier de auto kan verlaten. De functionele contactpunten spreken dan ook andere zintuigen aan dan de panorama's en stadsgezichten die vanuit de auto beleefbaar zijn. Zij dagen bovendien uit tot ander gedrag dan autorijden. Het gaat om picknickplekken, speelplekken, informatiepunten en vertrekpunten voor recreatieve buitenactiviteiten. We onderscheiden verzorgingsplaatsen en zogenaamde uitvalsbases. Het grootste aantal fysieke contactpunten zijn de

twalf verzorgingsplaatsen. Het streven is om rustplekken, picknicktafels en speelplekken te ontwikkelen die beter ingepast zijn in de landschappelijke omgeving. Doel is het verbeteren van deikbaarheid van de omgeving van de A27 door deze beter zichtbaar en eventueel betreedbaar te maken.

De tweede groep fysieke contactpunten zijn de uitvalsbases. Deze faciliteren de bezoeker die het landschap wil verkennen. Het gaat hier om een select aantal nieuwe plekken op verzorgingsplaatsen en bij afslagen waar de automobilist direct kan overstappen op fiets-, voet- en vaarwegen. De uitvalsbases worden gesitueerd bij attractiepunten langs de A27, gezien vanuit een cultuurhistorisch, ecologisch en/of recreatief perspectief. Het zijn plekken waar de belangrijkste kwaliteiten van de A27 en de omgeving direct op elkaar betrokken zullen worden. Deze fysieke contactpunten kunnen dan ook alleen gerealiseerd worden door een samenwerkingsverband tussen omgevingspartijen én Rijkswaterstaat.



BOUWSTEEN 6 - BRUGGEN

Zoals gezegd is het maken van een goed visueel contactpunt in de vorm van een brug een kunst op zich. Naar verwachting zullen twee nieuwe bruggen gemaakt worden voor de A27. Hier kan op alle niveaus een markant visueel contactpunt gemaakt worden. Maar ook bij de bestaande bruggen zijn bij eventuele aanpassingen of groot onderhoud verbeteringen denkbaar. Bij iedere brug spelen vier ontwerppuntgangspunten een belangrijke rol.

1. Zicht vanaf de brug

De meeste bruggen van de A27 bieden een slecht uitzicht. Dit komt door de geleiderail die precies op ooghoogte van inzittenden van een personenauto gemonteerd is. Veiligheid heeft natuurlijk de eerste prioriteit, maar er zijn goede voorbeelden van bruggen waar de hoogte en positie van de geleiderail zo gekozen zijn dat er voor automobilisten wel uitzicht is. Een tweede zichtblokkade wordt gevormd door parallelle fiets- en voetpaden. De brugleuningen zijn vaak dicht uitgevoerd. Ook hier is het goed mogelijk om, met behoud van de veiligheid, een transparante borstwering te maken, bijvoorbeeld met dunne spijlen.

2. Benadering van de brug

De bolling van het wegdek draagt in grote mate bij aan het 'bruggevoel'. Op het punt waar de afdaling start worden de mooiste panorama's op het voorliggende landschap zichtbaar. Het ervaarbaar maken van de start en het einde van de helling, en tegelijk rekening houden met verkeerstechnische uitgangspunten, vormt een belangrijke uitdaging voor de brugontwerpen over de A27.

3. Brug als icoon

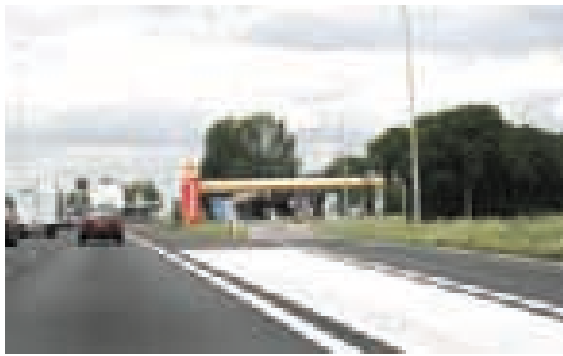
Sinds de Erasmusbrug in Rotterdam is algemeen bekend hoe belangrijk een brug kan werken als identiteitsdrager en symbool. De nieuwere bruggen van de A27 zijn voor de automobilist nauwelijks herkenbaar als brug. Daarmee is een enorme kans blijven liggen om de identiteit van de A27 en de omliggende omgeving te versterken. Bruggen kunnen als oriëntatiepunten een belangrijke bijdrage leveren aan de beleving. De Merwedebrug is de meest markante brug. Deze zal mogelijk vervangen worden of er zal een tweede brug worden gebouwd. Voor Gorinchem, de brede Boven Merwede en de A27 is van groot belang dat ook hier in de toekomst een markant icoon wordt gerealiseerd.

4. Landschappelijke inpassing

Door de hoogte en constructie is de brug altijd beeldbepalend in de omgeving. De Lekbrug is vanaf de weg bijvoorbeeld nauwelijks zichtbaar, maar vanaf de rivier zijn de pijlers, liggers, beweegbare delen en andere noodzakelijke elementen duidelijk zichtbaar. Gezien de kwaliteit van het landschap rondom de A27 dient bijzonder veel aandacht gegeven te worden aan de inpassing van de brug in het landschapsbeeld. De vormgeving van de pijlers, de afwerking van de onderzijde, de vrije hoogte (zodat het landschap zichtbaar doorloopt onder de brug) en het kleurgebruik zijn de onderdelen die goed afgestemd moeten worden op het omliggende landschap.

De vormgeving op microniveau, dat direct ervaarbaar is voor de weggebruiker, sluit aan bij de richtlijnen uit de Architectonische Specificaties A27. Hierbij is samenhang over de totale route uitgangspunt.





BOUWSTEEN 7 - VERZORGINGSPLAATSEN

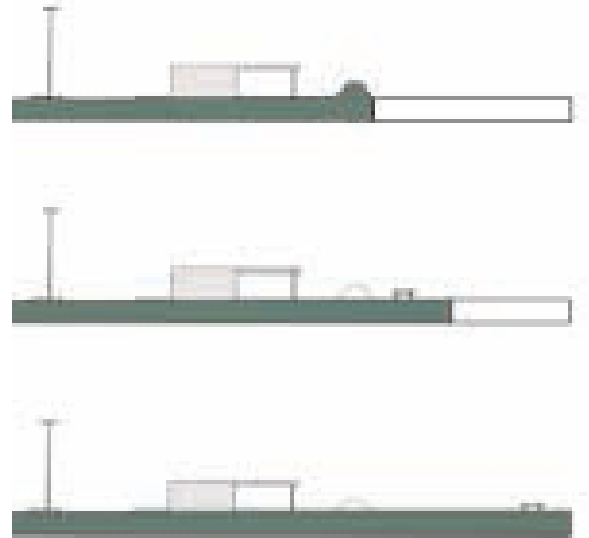
De huidige verzorgingsplaatsen zijn hoofdzakelijk georiënteerd op de snelweg. Voor een benzinepomp is dat een logische keus in verband met de zichtbaarheid. Voor een rustplaats, het onderdeel van de verzorgingsplaats waar een bezoeker de reis onderbreekt om even uit te rusten of te verpozen, ligt het minder voor de hand. Op verzorgingsplaats de Kroon is goed zichtbaar dat picknickbanken in de berm van de snelweg weinig attractief zijn. Op verzorgingsplaats Eemakker zijn de kinderspeelplekken wel op afstand van de snelweg aangelegd, maar wordt het uitzicht ontnomen door een grote wal. Omdat de A27 een weg is die te gast is in zijn omgeving moeten ook de verzorgingsplaatsen beter geïntegreerd worden in het omliggende (stads)landschap. Daarvoor zijn drie principes ontwikkeld:

1. Zicht op het landschap

Op plekken waar de verzorgingsplaats grenst aan een open landschap kan de rustplaats aan kwaliteit winnen als er uitzicht is op het aangrenzende landschap. Door slimme situering van het meubilair, verwijderen van hekwerken en onnodige beplanting kan al veel bereikt worden. In een aantal gevallen is het wenselijk om de wal, die het zicht op het landschap wegneemt, dicht bij de snelweg te leggen. Zo komen ook de rustplaatsen aan de rustige zijde van de geluidswal te liggen en ontstaat een wijds panorama.

2. Landschap op de rustplaats

Als een verzorgingsplaats gelegen is in een landschap zonder vergezicht, bijvoorbeeld in het bos, dan speelt uitzicht een minder belangrijke rol. De



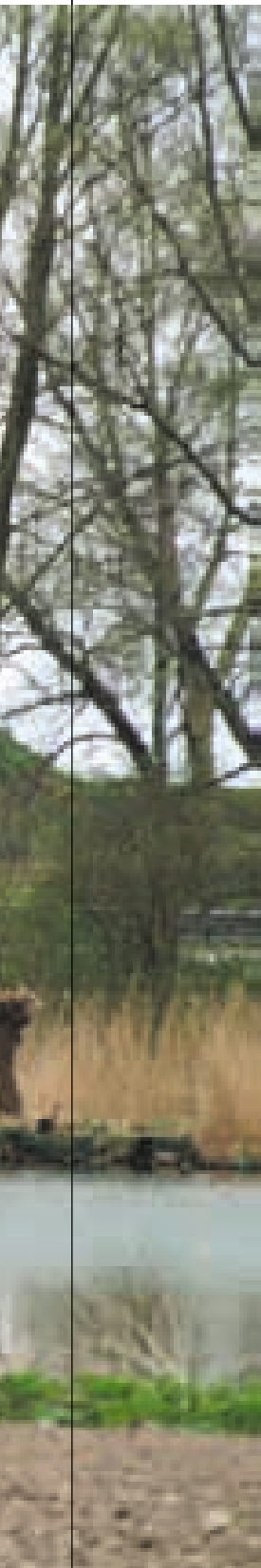
landschappelijke inrichting van de rustplaats zelf kan dan een grote bijdrage leveren aan de landschapsbeleving op de rustplaats. Als de beplanting op de rustplaats naadloos over gaat in de beplanting van de omgeving ontstaat het beeld dat de rustplaats volledig onderdeel is van het omringende landschap.

3. Betreedbare omgeving

De verzorgingsplaats is in de eerste plaats functioneel georiënteerd op de auto en de snelweg. Toch is het goed voorstelbaar dat de omgeving vanaf de rustplaats toegankelijk is voor voetgangers. Het versterkt de functionaliteit van een rustplaats als de automobilist even een korte wandeling kan maken door het aangrenzende (stads)landschap. Omgekeerd kan ook de omgeving profiteren van voorzieningen die de verzorgingsplaats aanbiedt (pin automaat, winkel).



BOUWSTEEN 8 – UITVALSBASES



Een goede uitvalsbasis betreft het beste van twee werelden direct op elkaar: goede bereikbaarheid via de snelweg en maximale fysieke ervaring van de meest unieke plekken langs de A27. Schaarste garandeert uniciteit van de uitvalsbases. Daarom wordt langs de A27 slechts een select aantal voorgesteld. De unieke waarden van de omgeving is een belangrijk selectiecriteria. Daarnaast moet de locatie op de actieve ondersteuning van meerdere partijen kunnen rekenen. Een uitvalsbasis heeft alleen kans van slagen als zowel omgevingspartijen als Rijkswaterstaat er de schouders onder zetten.

Bij de selectie van potentiële uitvalsbases is gekeken welke initiatieven al lopen, of waar het aangrenzende gebied kansen heeft. Vervolgens is

onderzocht of het routeontwerp voor de A27 een wezenlijke bijdrage kan leveren.

Op deze wijze zijn er vier kansrijke uitvalsbases geselecteerd die nader uitgewerkt zijn. Bij twee hiervan (de Knoest en Fort Altena) zijn al concrete initiatieven ontplooid (stand van zaken 2008). Voor de andere uitvalsbasis (Almere en Blommendaal) faciliteert Rijkswaterstaat de publieke discussie via www.routeA27.nl en zal zij zich als actieve partner opstellen indien vanuit omgevingspartijen initiatief wordt getoond. Het is denkbaar dat er meer uitvalsbases bijkomen. Een mogelijkheid ligt bij Huizen, als poort naar het Nationaal Landschap Arkemheen- Eemland. Dit zal mede afhankelijk zijn van nadere visievorming voor het Nationaal Landschap.



1. Uitvalsbasis oud & nieuw

Een educatieve en recreatieve wandel- en fietsroute in Flevoland bij de entree van de polder. Deze sluit aan op een wandelroute met als thema "oud en nieuw land". De route leidt langs archeologische vindplaatsen die verwijzen naar de 8.000 jaar oude geschiedenis in de polder (zoals de vindplaats van een schip) en langs hedendaagse cultuuruitingen zoals de Bomenkathedraal en windturbines. De route loopt deels over de Stichtse brug vanwaar het contrast tussen de strakke, kunstmatige waterlijn van de polder en de meer natuurlijke oevers van het oude land duidelijk ervaarbaar zijn.



2. Uitvalsbasis de Knoest

Fietsen en wandelen door het landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie bij de afslag Nieuwegein. De uitvalsbasis zelf kan functioneren als uitkijkpunt over één van de meest gave onderdelen van de Hollandse Waterlinie. Een informatiecentrum, fiets- en kanoverhuur kunnen het aantrekkelijke landschap educatief en fysiek ontsluiten. De fietsroute leidt langs plekken waar het thema strijd prevaleert: strijd tegen het water en strijd met water, maar tegen de vijand. Waterstaatkundige hoogtepunten als de stuwen bij Hagestein en Beatrixsluizen worden opgenomen in deze route evenals polder Vuylcop, de plofsluis en de linedijken en fort van de Hollandse Waterlinie. De bestaande voetgangersbrug over de A27 naar verzorgingsplaats de Kroon maakt de uitvalsbasis ook toegankelijk voor automobilisten die in de andere richting rijden en is tevens een markant herkenningspunt.



3. Uitvalsbasis Blommendaal

ligt op een steenworp van natuurreservaat Blommendaal. Dit kleine, waardevolle vogelgebied kan via een voetbrug over de A27 en een wandelroute naar een uitkijkpost direct ontsloten worden voor de recreant. Deze uitvalsbasis vormt daarmee het startpunt van een zwerfnetwerk voor wandelaars, fietsers en kanoërs door de grootste landschappelijke kamers van de Alblasserwaard en het natuurgebied Zouwe. Een steunpunt op de verzorgingsplaats met informatievoorziening, fietsverhuur en kanoverhuur helpen de recreant op pad.

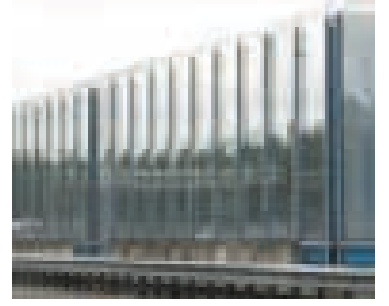
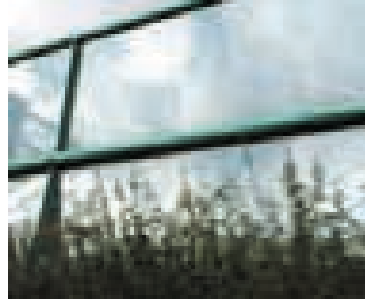
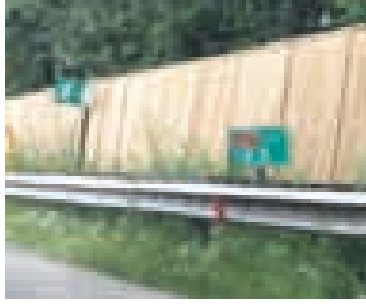
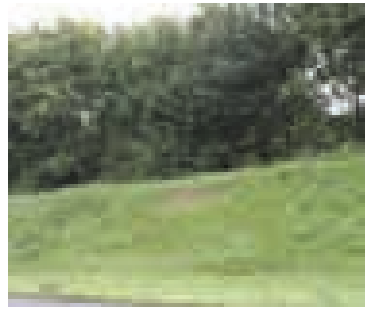
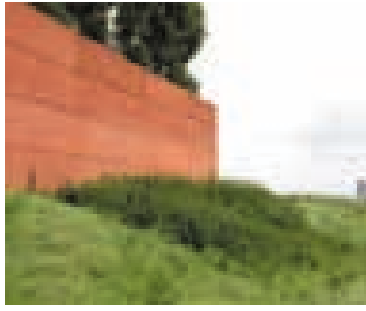
4. Uitvalsbasis Altena

bij Werkendam heeft door de aanwezigheid van het fort uit de Nieuwe Hollandse Waterlinie de potentie één van de meest bijzondere plekken langs de A27 te worden. De bestaande confrontatie tussen de weg en het fort kan met de reconstructie van het fort en de landschappelijke watergeulen verder opgevoerd worden om het fort beter zichtbaar te maken voor de automobilist. Een nieuwe parkeerplaats nabij het fort vormt het startpunt voor diverse recreatieve uitstapjes. De gereconstrueerde geulen herstellen het waternetwerk naar de Biesbosch. Per kano of fluisterboot is het Nationaal Park dan direct toegankelijk vanaf de A27. Tegelijkertijd legt een verbeterd fiets- en voetpadennet de verbinding naar de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Wandelend of per fiets is Woudrichem bereikbaar. Vanaf hier vertrekt een veerverbinding naar verschillende forten met Slot Loevestein als absolute topper. De uitvalsbasis kan worden voorzien van een steunpunt met informatievoorziening (Biesboschmuseum), fietsverhuur en kanoverhuur.









WEG

KARAKTERISTIEKEN VAN DE WEG

De A27 is, net als alle andere snelwegen in Nederland, in gedeelten aangelegd. Het oudste stuk ligt bij Gorinchem en was in 1960 het begin van het tracé tussen Breda en knooppunt Everdingen.

De verbinding tussen knooppunt Everdingen en knooppunt Eemnes is aangelegd in de jaren '80. Het sluitstuk, tussen knooppunt Eemnes en Almere is eind jaren '90 voltooid. De A27 heeft nu een lengte van 118 kilometer en behoort daarmee tot de kortere snelwegen in Nederland. De weg kent acht knopen, 22 afslagen, 32 viaducten over de weg, 29 viaducten in de weg en vijf grote bruggen.

De kaart van de afslagen en knooppunten laat twee opvallende kenmerken van de A27 zien. Ten eerste liggen tussen Knooppunt Rijnsweerd en Knooppunt Lunetten geen afslagen. Deze twee knooppunten liggen bijzonder dicht bij elkaar. Ten tweede liggen tussen Knooppunt Everdingen en Knooppunt Gorinchem, slechts twee afslagen. Voor Nederlandse begrippen liggen de afslagen hier ver uit elkaar, ongeveer 8 kilometer.

Met de verdiepte bak bij Amelisweerd markeert de A27 een belangrijk omslagpunt in het denken over en bouwen van snelwegen in Nederland. In 1968 verschijnt het Rijkswegenplan. Dit document, dat is geproduceerd door Rijkswaterstaat, voorziet een A27 tussen Breda en Hilversum. Ten oosten van Utrecht zal de A27, zo is het plan, dwars door Nieuw Amelisweerd lopen. De A27 uitgevoerd als achtbaans snelweg, verhoogd aangelegd en met een totale breedte van 132 meter. Aan het bos van Amelisweerd zou onherstelbare schade worden toegebracht. Een werkgroep van tegenstanders van het tracé door Amelisweerd maakte een alternatief plan. De groep vond gehoor in de Tweede Kamer en de gemeenteraad van Utrecht. De plannen werden zodanig gewijzigd, dat de weg niet meer dwars door het natuurgebied zou lopen. Wel zou de rand van het landgoed geofferd worden. De actiegroep was niet tevreden met dit resultaat. In 1977 werd de vereniging Vrienden van Amelisweerd opgericht. Het verzet werd gevoerd met politieke, juridische en andere acties. De eerste bosbezetting vond in 1981 plaats. Een jaar later weigerde de Tweede Kamer

met een kleine meerderheid om nog alternatieven te bekijken. De actievoerders verschansten zich in tientallen hutten, hoog in de bomen. Op 24 september 1982 verscheen een politiemacht van 650 man, bestaande uit agenten en leden van de Mobiele Eenheid, om de actievoerders te verjagen. Na de ontruiming kwamen de kappers direct tot actie. Binnen enkele uren kapten veertig man met kettingzagen en bulldozers 465 bomen.

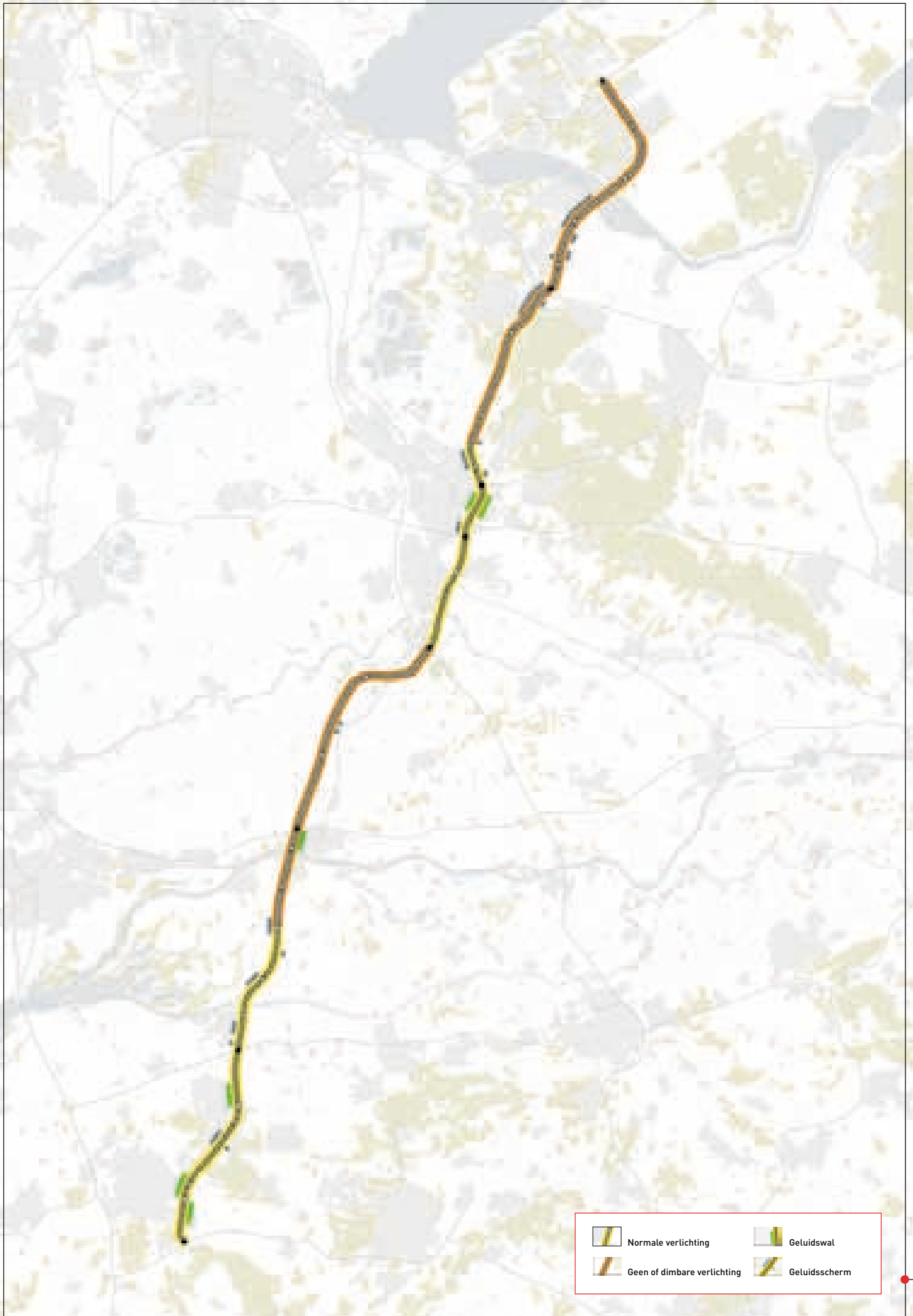
Ieder stuk van de A27 toont de op dat moment gangbare ideeën over maatvoering en inpassing in het landschap. Zo is het bruto profiel van de weg in Zuidelijk Flevoland duidelijk van de periode na Amelisweerd. De weg is vrijwel naadloos ingepast in de landschapsstructuur. Opvallende bijzonderheid is de vogelwal bij Eemnes. Deze wal moet de vogels die foerageren rondom het Eemmeer dwingen omhoog te vliegen zodat zij niet tegen passerende auto's aanvliegen. Bovendien zorgt deze wal er voor dat het landschapsbeeld niet aangetast wordt door de snelweg. Aan de andere kant van het spectrum staat het tracé tussen Knooppunt Everdingen en Raamsdonkveer. Dit is het oudste deel van de A27 en stamt overduidelijk nog uit de tijd dat inpassing in het landschap niet al te veel aandacht kreeg. Bovendien is het profiel op een aantal plekken in dit tracé bijzonder krap bemeten. De verkeersintensiteiten uit de jaren zestig waren beduidend lager dan nu.

Verlichting

Tussen knooppunt Eemnes en knooppunt Sint Annabosch, bij Breda, is de hele A27 verlicht. Er zijn twee typen lichtmasten toegepast langs de A27, mastverlichting en lijnverlichting. Deze twee typen wisselen elkaar af. Het merendeel is geplaatst in de middenberm. Mastverlichting komt het meeste voor, de uitvoering (soort mast en armatuur) varieert. Op de Utrechtse Heuvelrug, die deel uitmaakt van de Ecologische Hoofdstructuur, wordt een schakelregime toegepast. 's Nachts is de verlichting uit en brandt slechts oriëntatieverlichting.

Geluidswering

Geluidsschermen spelen een belangrijke rol als het om het wegbeeld gaat. Het aantal geluidsschermen langs de A27 is echter nog niet zo groot.



Een typisch A27 geluidsscherm bestaat niet. De vormgeving van de geluidsschermen is bijzonder gevarieerd, van strak *high tech* tot begroeide schermen. Wat opvalt, is dat de meeste recente geluidswerende voorzieningen allemaal grondlichamen zijn die het landschappelijke karakter van de weg versterken. Vooral bij Breda wordt op dit moment gewerkt aan een compleet akoestisch landschap dat zowel vanaf de weg als vanuit de omgeving een aantrekkelijk landschappelijk beeld oplevert.

Beplanting

In tegenstelling tot spoorlijnen zijn de snelwegen in Nederland vaak meer dan alleen infrastructurele lijnen die het landschap doorsnijden. Bij het ontwerp van het wegbeeld heeft de beplanting in de snelwegbermen vaak een belangrijke rol gespeeld om de ruimtelijke continuïteit van de weg te benadrukken. Consequentie van deze ontwerpaanpak is dat grote stukken van de A27 ruimtelijke geïsoleerd zijn geraakt van de omgeving. De lijnbeplanting bepaalt het wegbeeld en creëert een eigen snelweglandschap. Mogelijk zicht op de omgeving wordt in sterke mate bepaald door de soortkeuze van beplanting en het onderhoudsregime. Bomen met hoge stammen en kronen ontnemen niet het volledige zicht op de omgeving. Bomen die weinig gesnoeid zijn of veel onderbegroeiing hebben bemmeren echter iedere relatie met de omgeving.

Echte lijnbeplanting langs de A27 is vooral op de Brabantse Zandgronden te vinden. Hier oogt de weg als een brede straat met laanbeplanting. Door de hoge boomkruinen blijft er echter voldoende

zicht op de omgeving. Bij Eemnes heeft de lijnbeplanting veel onderbegroeiing. Het zicht op de achterliggende landschapskamers wordt daardoor voor een groot deel weggenomen. Bijzonder zijn de hagen langs de A27 in het Land van Heusden en Altena. Deze nemen het zicht op de omgeving volledig weg. Op de Utrechtse Heuvelrug en in de Brabantse bossen zijn de bosranden vanzelfsprekend dicht begroeid.

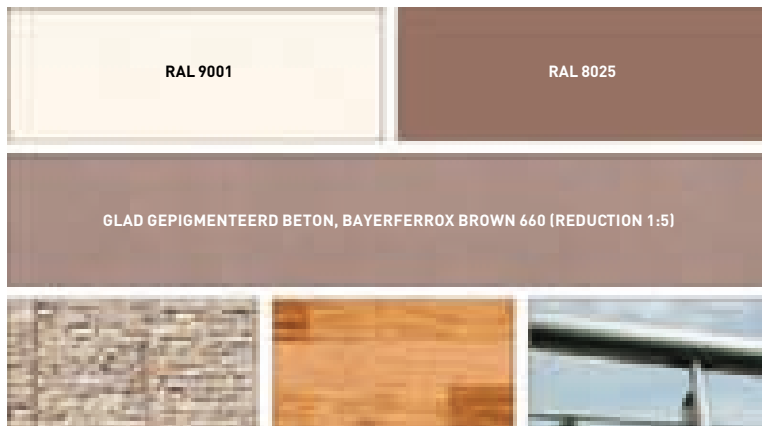
VISIE WEG

De bijzondere diversiteit van de landschappen langs de A27 komt het meest tot zijn recht als de weg zelf zo min mogelijk aandacht vraagt. Daarom wordt in deze visie gepleit voor een terughoudende vormgeving van de weg en een zo groot mogelijk contactvlak tussen weg en landschap. Continuïteit, samenhang en functionaliteit zijn de belangrijkste uitgangspunten voor de lijn zelf. Een rustig wegbeeld bevordert ook de doorstroming en vergroot de verkeersveiligheid.

De visie op de weg opereert op twee niveaus:

- Het eerste niveau heeft betrekking op ingrijpende wijzigingen in de huidige tracering, hoogteligging en profielruimte van de A27. Waar mogelijk en waar nodig wordt op dit niveau ingegrepen om meer ruimte voor de weg te realiseren en tegelijkertijd de rust van het wegbeeld te vergroten.
- Het tweede niveau heeft betrekking op een groot aantal kleinere ingrepen waarbij de tracering van de weg ongewijzigd blijft; het 'opruimen en verruimen' van het wegprofiel.

BOUWSTEEN 9 – SAMENHANG DOOR IDENTITEIT



De weg omvat meer dan het asfalt alleen. Het betreft ook wegelementen zoals verlichting, verkeersborden, geleiderails, kunstwerken en geluidswerende voorzieningen. Hierin kan rust worden aangebracht door kenmerkend kleur-gebruik, meer samenhangend ontwerp van elementen en door het zoveel mogelijk verwijderen van overbodige objecten. Wat betreft kunstwerken zoals viaducten wordt voorgesteld om uit te gaan van één ontwerptype. Voor een aantal wegelementen zijn specificaties uitgewerkt en opgenomen in de Architectonische Specificaties A27. Daarin zijn ook de specificaties opgenomen van de onderstaande wegelementen:

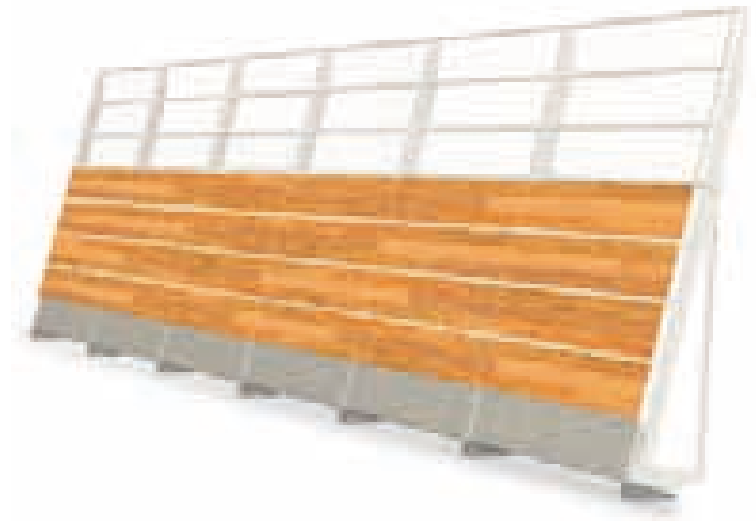
● **Verlichting**

Het routeontwerp A27 stelt voor om één masttype en armatuur te selecteren dat de komende jaren toegepast zal worden als lichtmasten vervangen of verplaatst moeten worden. Het streven is om alle lichtmasten van de A27 in de middenberm te plaatsen. De lichtmast dient een rustige en utilitaire uitstraling te hebben. De exacte verschijningsvorm van de verlichting is uitgewerkt in de Architectonische Specificaties A27, paragraaf 4.2. Speciale aandacht vraagt het verlichtingsregime. Gezien de culturele en ecologische waarde van een groot aantal landschappen rondom de A27 is het wenselijk terughoudend te zijn met verlichting op delen van het tracé. Dit zijn de EHS-gebieden, Vogel- en Habitat richtlijngebieden en Nationale Landschappen.



- **Geluidsbeperkende voorzieningen**

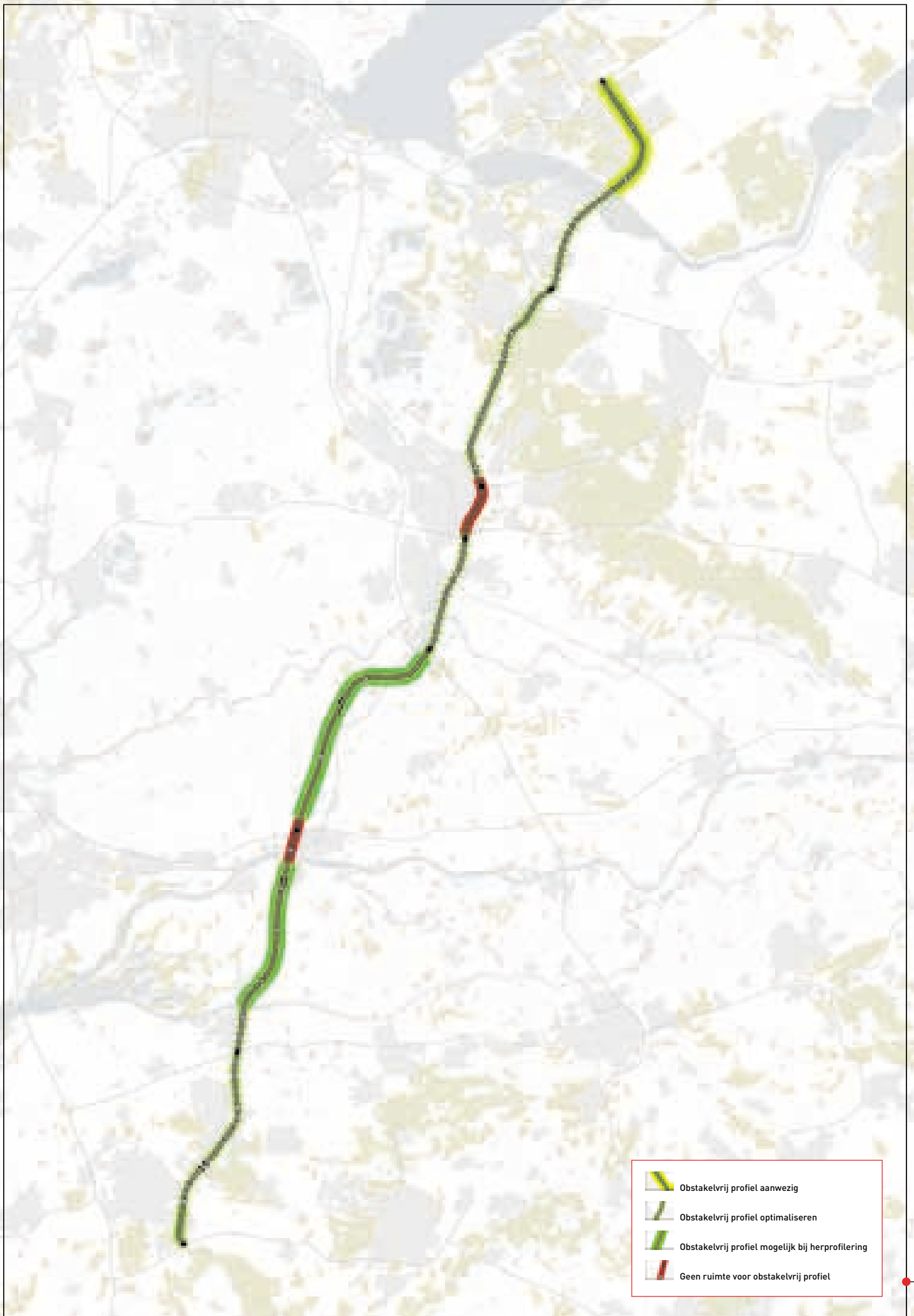
De grote variatie aan geluidswerende maatregelen wordt teruggebracht tot twee typen: het modulaire geluidsscherm of de geluidswal. Als er voldoende ruimte beschikbaar is gaat de voorkeur uit naar een landschappelijk vormgegeven geluidswal. De vormgeving van de geluidswerende grondlichamen moet aansluiten bij de landschappelijke context. Ze worden vormgegeven als integraal onderdeel van de omgeving, aansluitend op de obstakelvrije berm. Een royale maatvoering (zoals bij Breda) heeft de voorkeur. Alleen dan zijn er voldoende mogelijkheden om het grondlichaam de gewenste vorm te kunnen geven en ook ecologisch en recreatief medegebruik mogelijk te maken. Op de plekken waar de ruimte ontbreekt worden geluidsschermen samengesteld uit componenten conform het systeem RWS Modulair Geluidsschermen. Dit scherm kent verschillende toepassingen en varianten die verder uitgewerkt zijn in de Architectonische Specificaties A27, paragraaf 4.3.







- **Wegmeubilair**

Een consequente toepassing van uniform wegmeubilair levert een belangrijke bijdrage aan het gewenste rustige wegbeeld. Daarbij moet gedacht worden aan de bebording van de afritten, de portalen, de schakelkasten, GSM voorzieningen, camera's, geleiderails, hectometerbordjes, naam-borden waterwegen, etc. Het streven is om voorzieningen te bundelen. Om de aandacht te vestigen op bijzondere landschappen worden bruine borden geplaatst. Omdat het plaatsen van borden op gespannen voet kan staan met het streven naar een rustig wegbeeld zal het aantal locaties nadrukkelijk beperkt moeten blijven tot de landschappen met een écht nationale betekenis, zoals de Nationale Landschappen of natuurgebieden uit de EHS.





-  Obstakelvrij profiel aanwezig
-  Obstakelvrij profiel optimaliseren
-  Obstakelvrij profiel mogelijk bij herprofilering
-  Geen ruimte voor obstakelvrij profiel

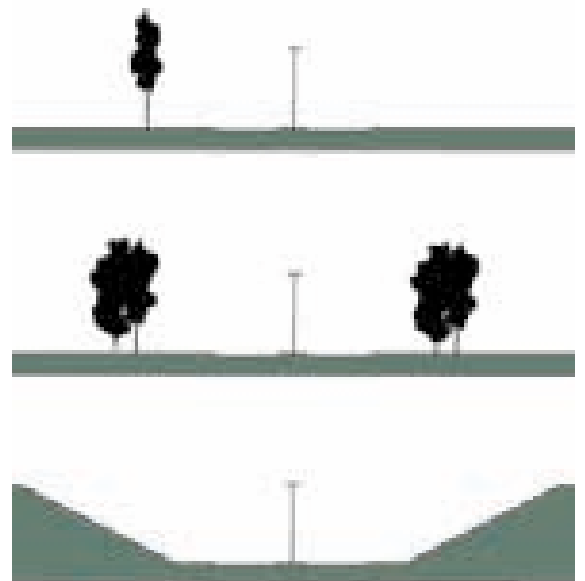


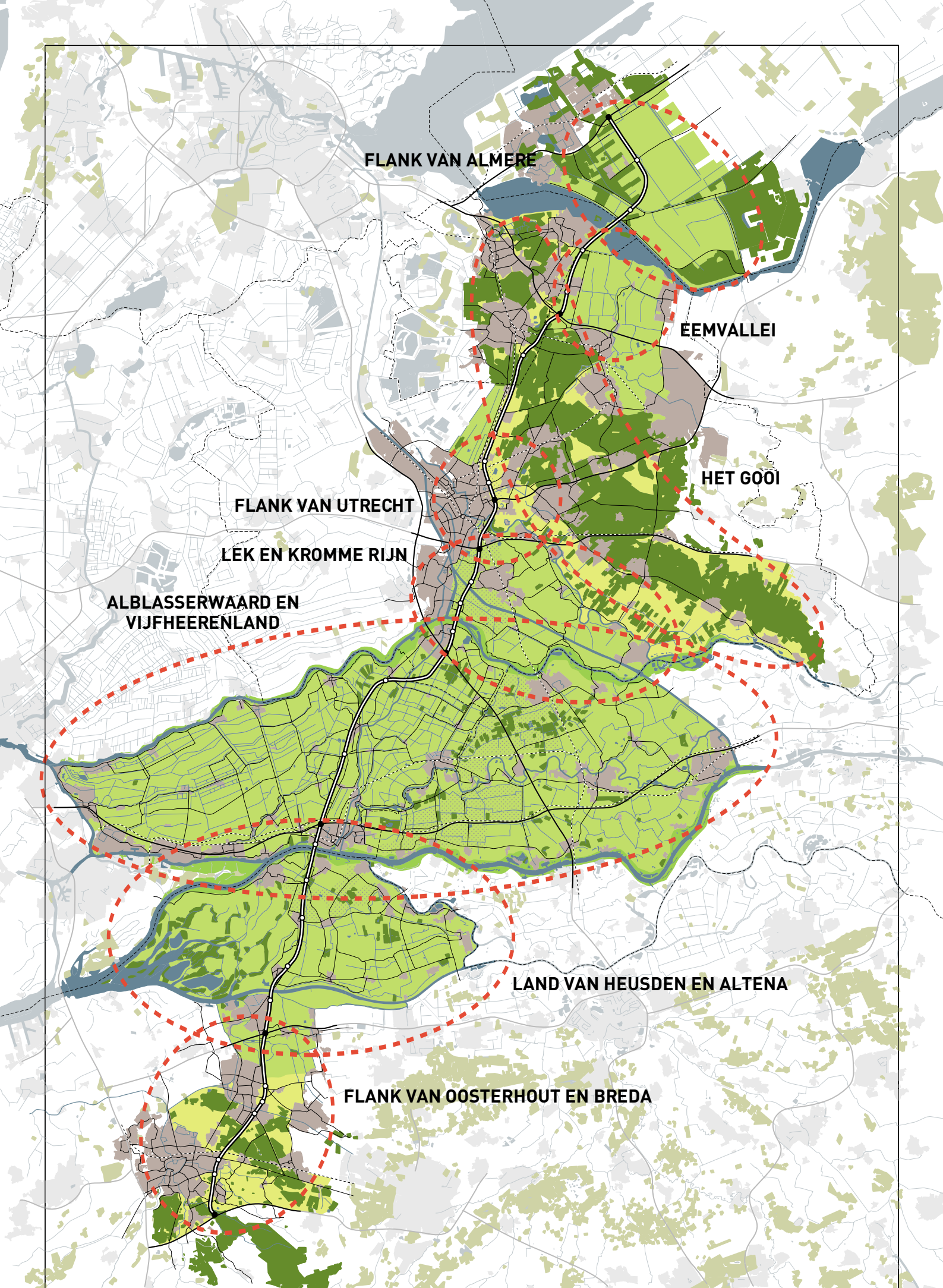
BOUWSTEEN 10 – BELEVING VAN HET LANDSCHAP

Omdat het Routeontwerp A27 inzet op een maximaal beleefbare omgeving is de aansluiting van de weg op de omgeving een belangrijke aandachtszone. Bij bouwsteen 2 ligt het accent op het aangrenzende landschap, bij deze bouwsteen op de berm van de snelweg. Vanaf de weg is een vrij zicht op de omgeving gewenst. Dit betekent dat obstakels die het zicht kunnen ontnemen zoveel mogelijk worden weggenomen. Het principe van het obstakelvrije wegprofiel heeft als doel de A27 naadloos in te passen in het landschap. Op het moment dat de vegetatie van de omgeving het asfalt van de vluchtstrook duidelijk zichtbaar raakt is de aanpak geslaagd. De principes voor de obstakelvrije berm zijn verder uitgewerkt in de Architectonische Specificaties A27. Op de meeste plekken is er voldoende ruimte om deze inrichting toe te passen. Alleen in de Alblasserwaard, het Land van Heusden en Altena en de flank van Oosterhout – Breda is op dit moment onvoldoende ruimte. Op dit wegtracé is een structurele profielverbreding noodzakelijk, ook vanuit verkeerstechnisch oogpunt gezien. Door een slimme samenwerking met omgevingspartijen liggen er voldoende kansen om deze doelstelling te kunnen realiseren. Zo kan de wens om natuurontwikkeling te realiseren gebruikt worden als motor voor een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het landschap én de inpassing van het nieuwe snelwegprofiel.

Ook de beplantingsstructuur en de berm sloten langs de weg dragen in belangrijke mate bij aan de beleefbaarheid van het landschap. In open gebieden verdient het de voorkeur om de lijnbeplanting langs de weg te verwijderen en beplantingsstructuren van de omliggende landschappen te versterken en door te zetten tot op de zijbermen.

Gezien vanaf de weg ontstaat dan echt het gevoel dat de landschappelijke linten doorsneden worden. In het kader van Boswetcompensatie kan verwijderde lijnbeplanting elders in het landschap een plek krijgen om juist de landschapskamers te versterken. In gebieden met een coulisselandschap, zoals op de Brabantse Zandgronden en rondom de Utrechtse Heuvelrug, kan lijnbeplanting langs de A27 juist een bijdrage leveren aan een sterker landschapsbeeld. Wel is dan van belang dat onderbegroeiing verwijderd wordt en de bomen opgekrond worden. Zo blijft er wel voldoende zicht op de verschillende landschapskamers. In de bossen is geen sprake van lijnbeplanting. Hier dient gekozen te worden voor een beplantingsstructuur die het ruimtelijk beeld van de achterliggende bossen representeert. De uitwerking van de beplantingsprincipes zijn uitgewerkt in de architectonische specificaties.





FLANK VAN ALMERE

EEMVALLEI

HET GOOI

FLANK VAN UTRECHT

LEK EN KROMME RIJN

**ALBLASSERWAARD EN
VIJFHEERENLAND**

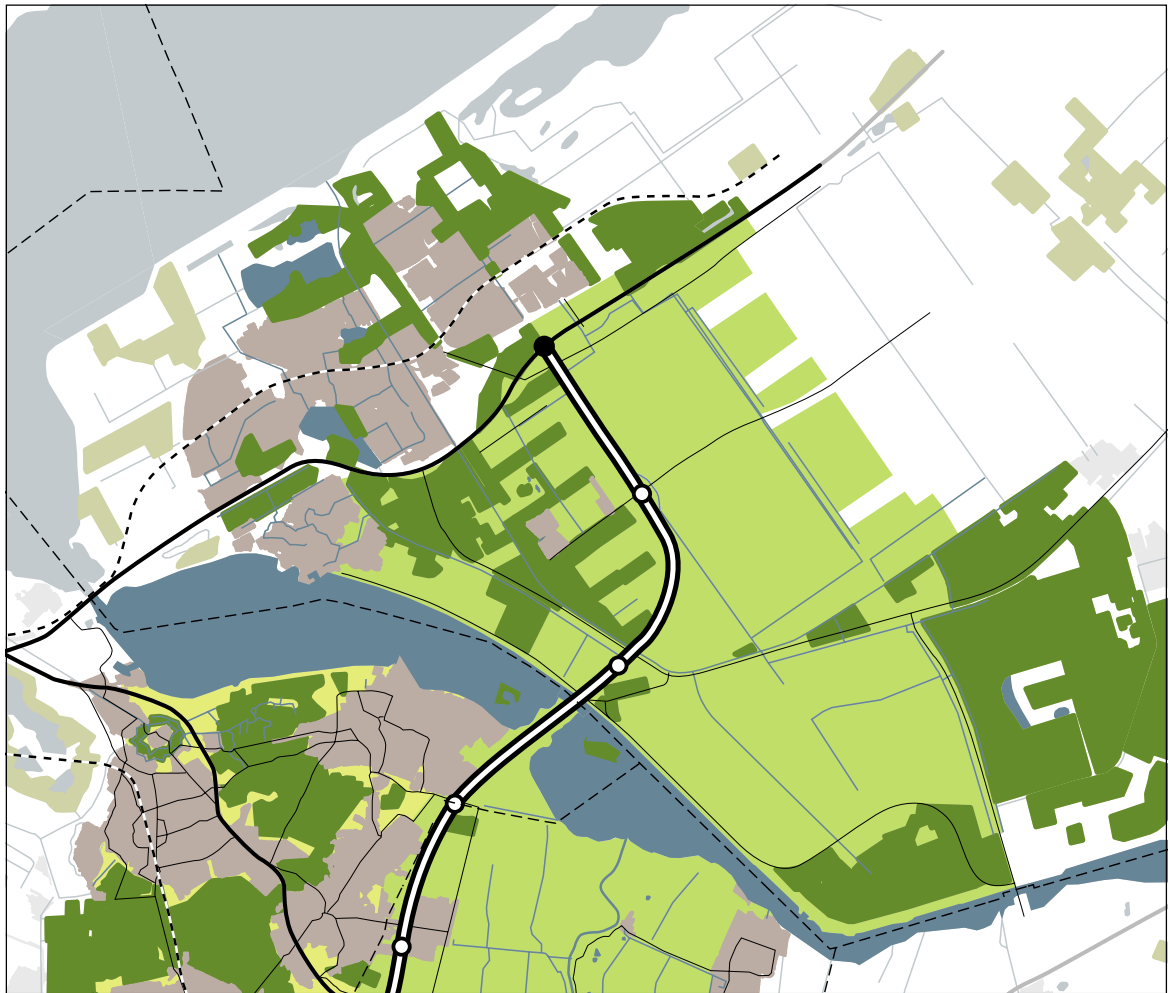
LAND VAN HEUSDEN EN ALTENA

FLANK VAN OOSTERHOUT EN BREDA

HOOFDSTUK **ACHT DEELGEBIEDEN**

In de volgende pagina's is per deelgebied een schets gegeven van de mogelijke ontwikkelingsrichting van de A27 en haar omgeving. Hierin zijn de bouwstenen van de Panoramaroute verwerkt. Per deelgebied zijn mogelijke uitwerkingen of projecten benoemd die illustratief zijn voor doelstellingen en werkwijze van Routeontwerp en de uitwerking hiervan voor de A27. Deze uitwerking is niet limitatief en juist bedoeld als inspiratie voor nieuwe initiatieven.





1. FLANK VAN ALMERE

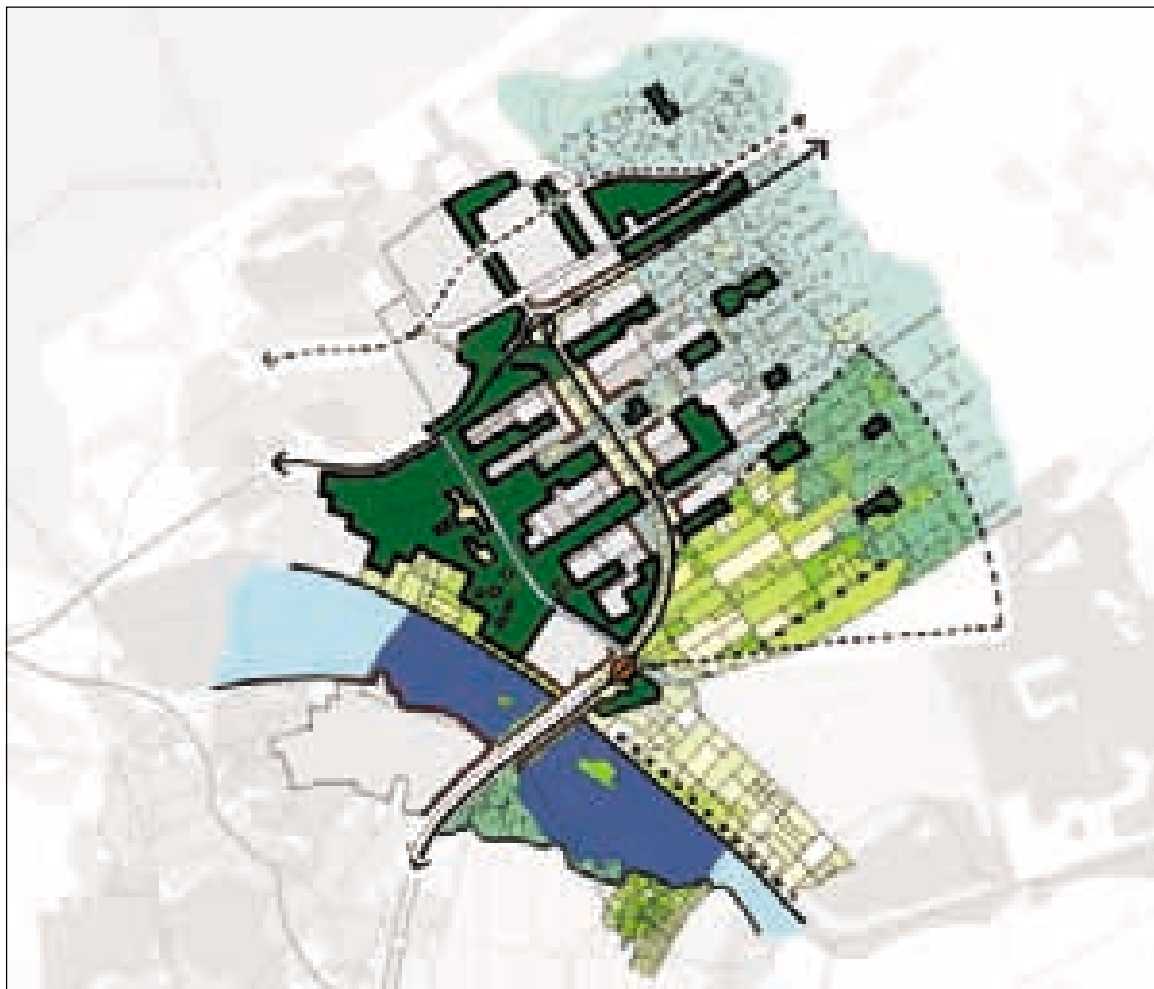
ANALYSE

Zuidelijk Flevoland is drooggelegd tussen 1959 en 1968. De polder bestaat uit twee delen: een nagenoeg rechthoekig landbouwgebied in het hart met een rand eromheen. Deze rand functioneert als passtuk tussen de oude Zuiderzeekust en de nieuwe polder. Het binnengebied is hoofdzakelijk bestemd voor landbouw. De kavels zijn groot en efficiënt en behoren tot de grootste en modernste van Nederland. Beeldbepalend zijn de grote en kleine windturbines die bij vrijwel iedere boerderij geplaatst zijn. De randzone heeft veel recreatieve functies, bossen en verstedelijking. Almere is de belangrijkste stad met momenteel vier stadsdelen: Almere Haven, Almere Stad, Almere Buiten en Almere Hout. Recent is de bouw van het vijfde stadsdeel, Almere Poort, gestart. De stad is lange tijd ontwikkeld als groeikern van Amsterdam. Inmiddels speelt de stad ook een steeds belangrijkere rol als overloopgebied voor mensen uit het Gooi en de Utrechtse regio. De A27 heeft daar zeker toe bijgedragen.

In het open gebied tussen Almere en de A27 komt binnenkort de nieuwe wijk Almere Hout. Uiteindelijk zal Almere misschien zelfs doorgroeien naar de oostzijde van de A27 die voorlopig nog bij de

gemeente Zeewolde hoort. Almere en Zeewolde gaan samen een bedrijventerrein ontwikkelen op het punt waar de A6 en de A27 bij elkaar komen. Dit bedrijventerrein zal het zicht op Almere vanaf de A27 ingrijpend veranderen. Ook het bedrijventerrein Stichtse Kant, dat ligt tussen Almere Hout en Het Gooimeer, is goed te zien. Een deel van het terrein is al uitgegeven (vooral grotere kavels voor logistieke bedrijven), maar de ontwikkeling zal naar verwachting pas in 2015 worden afgerond.

Een belangrijk deel van de identiteit van het stadsdeel Almere Hout zal berusten op de verhalen die opgeslagen liggen in het bodemarchief van de polder. Op deze locatie werd al duizenden jaren geleden gewoond en de verwachting is dat de bouw van Almere Hout zal leiden tot nieuwe archeologische vondsten. De exacte vindplaatsen zijn nog niet bekend, maar Almere heeft wel al besloten om een archeologische wandelroute aan te leggen. Tijdens de werkateliers voor het routeontwerp ontstond het gezamenlijke idee om in deze omgeving een uitvalsbasis te maken met een presentatie van de onverwacht lange geschiedenis van deze plek. Almere maakt een eerste opzet van het project. Hierbij ligt samenwerking met de provincie voor de hand. Zo wil de provincie zich nadrukkelijker richten tot bezoekers die via de Stichtse Brug Flevoland binnenrijden. Het uitzicht vanaf de brug



biedt hiervoor al een goede aanleiding. Ook Staatsbosbeheer is een potentiële partner, gezien het nabij gelegen natuurgebied.

VISIE - RUIMTE VOOR EEN LANDSCHAPPELIJK RAAMWERK

De Oostflank van Almere biedt uitstekende mogelijkheden om een optimale wisselwerking tussen de snelweg A27 en haar omgeving tot stand te brengen, zowel nu als in de toekomst. In dit gebied zijn de volgende opgaven geformuleerd:

1. Uitvalsbasis oud en nieuw.

Zie hiervoor onder Contactpunten.

2. Bedrijventerrein Stichtse Kant.

Dit terrein vormt de entree tot de polder en vraagt om een met zorg gekozen beeldkwaliteit.

3. Verstedelijkingsopgave Almere Hout en Almere Oost.

Bij een toekomstige verstedelijking van Almere Hout en Almere Oost zal het gebied sterk van karakter veranderen. Daarom zullen keuzes gemaakt moeten worden welke huidige karakteristieken behouden dienen te worden en welke nieuwe ontwerpprincipes bij de inrichting van het gebied dienen te worden gehanteerd. Contrastwerking tussen open en dichte gebieden en in het verlengde hiervan het bestendigen van panorama's en het

beleefbaar maken van de landschappelijke structuren in de omgeving vormen de uitgangspunten vanuit Routeontwerp. Concreet resulteert dit in de navolgende principes voor de Flank van Almere:

Panorama's

Handhaaf de bestaande panorama's over de randmeren op de rand van de polder (vanaf de Stichtse Brug) en op het open, agrarische polderlandschap (vanaf de Hoge Vaart).

Overmaat

Creëer een zone van overmaat langs de A27 om de contrastwerking tussen het open gebied langs de A27 en de flankerende te ontwikkelen stedelijke gebieden te waarborgen. Bebouwing op afstand voorkomt bovendien geluidsbeperkende voorzieningen. Op langere termijn kan de zone benut worden als bundelingsgebied voor infrastructuur.

Groen-blaauwe vingers

Ontwikkel een nieuw landschappelijk casco in Almere Hout en Almere Oost dat de leesbaarheid van de omgeving vergroot en in staat is om zowel een lichte als zware vorm van verstedelijking te accommoderen.

Zie het Inspiratieboekje Oostflank Almere (op bijgeleverde dataschijf) voor een meer uitgebreide uitwerking van dit deelgebied.



2. EEMVALLEI

ANALYSE

De Eemvallei is vernoemd naar de rivier in het noorden van de provincie Utrecht. De Eem is verantwoordelijk voor het grootste deel van de afwatering van de Gelderse Vallei. De Eemvallei is landschappelijk en ecologisch van grote waarde. Samen met het Eemmeer en Gooimeer vormt de Eemvallei één van de belangrijke vogelbiotopen in Nederland. De 'vogelwal' langs de A27 zorgt ervoor dat rustende vogels niet verstoord worden en vliegende vogels hoog boven het verkeer overvliegen.

De landschappelijke kwaliteit van de Eemvallei is nogal verscholen achter bossages en bebouwing. Rondom Eemnes wordt het zicht op het landschap afgeschermd door bomen. De plannen van de gemeente Eemnes zullen hier verandering in brengen. Doorzicht vanaf de snelweg past in de plannen voor nieuwe bebouwing aan de A27 ten zuiden van de kern Eemnes. Hier komt een landschappelijke zone waar zowel gewoond als gewerkt kan worden. Verder krijgt het agrarische gebied tussen Huizen en de A27 een woon- werkbesteding. De gemeente Blaricum ontwikkelt er een nieuwe wijk, de Blaricummeent. De bedrijfslocaties fungeren als geluidswering voor de achterliggende woningbouw. Hier is gekozen voor een

bedrijvenwand die is geïntegreerd in een groene geluidwerende voorziening die qua ontwerp rekening houdt met het grootschalige karakter van de snelweg.

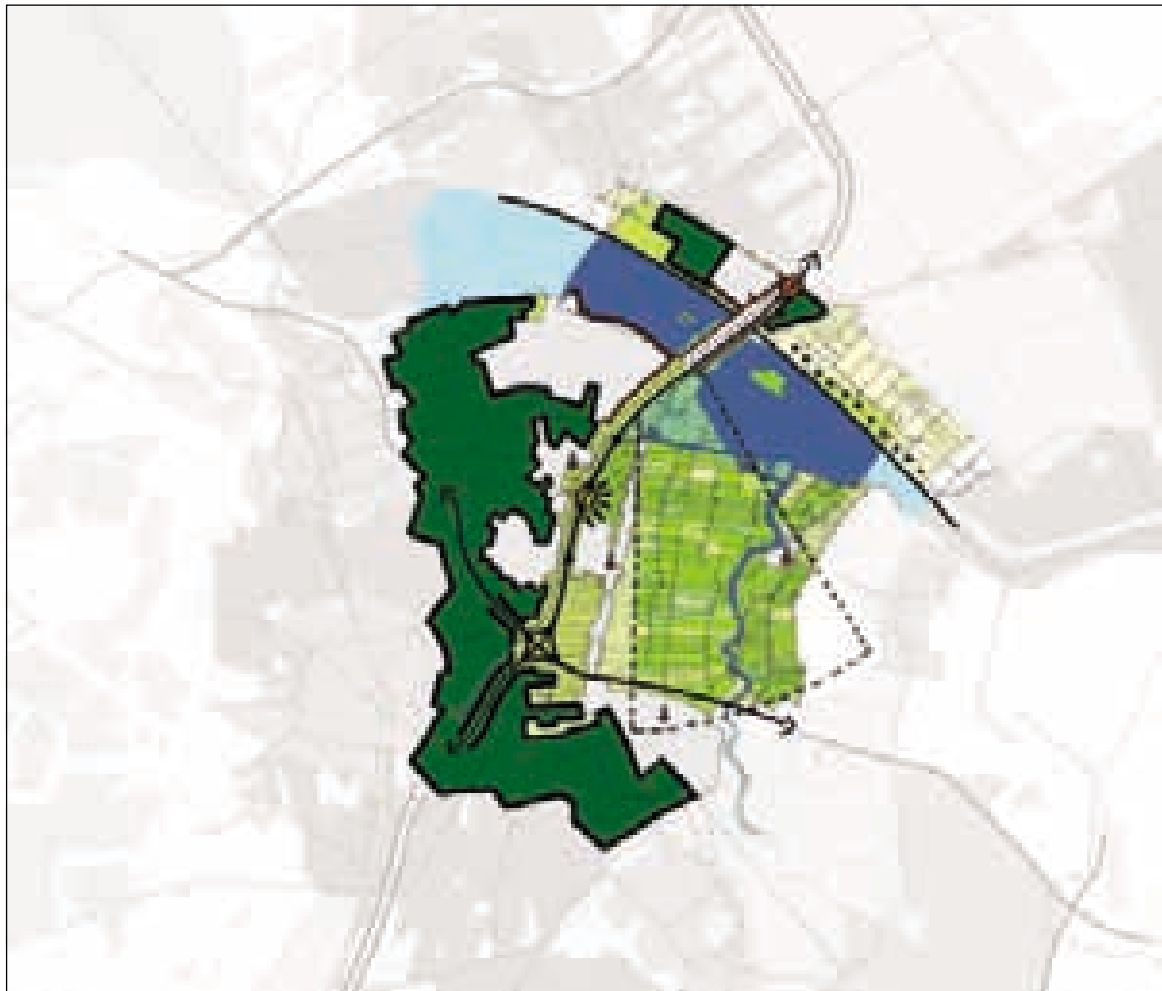
Tussen Hilversum en Huizen loopt een studie voor een hoogwaardige openbaarvervoer voorziening.

VISIE - PANORAMA OP EEN VERBORGEN LANDSCHAP

De ongerepte weidsheid op de grens van nat en droog dient te allen tijde behouden te blijven. De visuele contactpunten tussen dit waardevolle landschap en de A27, hoewel beperkt qua aantal, moeten gekoesterd worden. De overgangszone tussen het Gooi en de Eemvallei (bij Eemnes, Laren, Blaricum en Huizen) heeft een kleinschaliger karakter. Stedelijke ontwikkeling dient hier zorgvuldig ingepast te worden in de kleine landschapskamers. Opgaven in dit gebied zijn:

1. Panorama Eemvallei

Komend vanuit het noorden heeft de automobilist vanaf de Stichtse Brug zicht op het oude polderlandschap en de oude Zuiderzeekust. Het zicht reikt hier letterlijk tot aan de horizon, waar de contouren van Baarn zich aftekenen. Dit panorama verdient alle aandacht om behouden te blijven en waar mogelijk te verbeteren.



2. Verzorgingsplaats Eemakker

De verzorgingsplaats Eemakker is georiënteerd op de snelweg. Het aangrenzende polderlandschap van de Eemvallei wordt volledig aan het oog onttrokken. Vooral voor de rustplaats met speelplekken en picknickbanken is zicht op de polder echter veel aantrekkelijker dan zicht op de snelweg. Daarom is het voorstelbaar om de visuele relatie tussen het landschap en de verzorgingsplaats te verbeteren. Zo ontstaat een utilitair gedeelte (brandstof en winkel) gericht op de snelweg en een recreatief gedeelte (rustplaats en speelplekken) gericht op de polder.

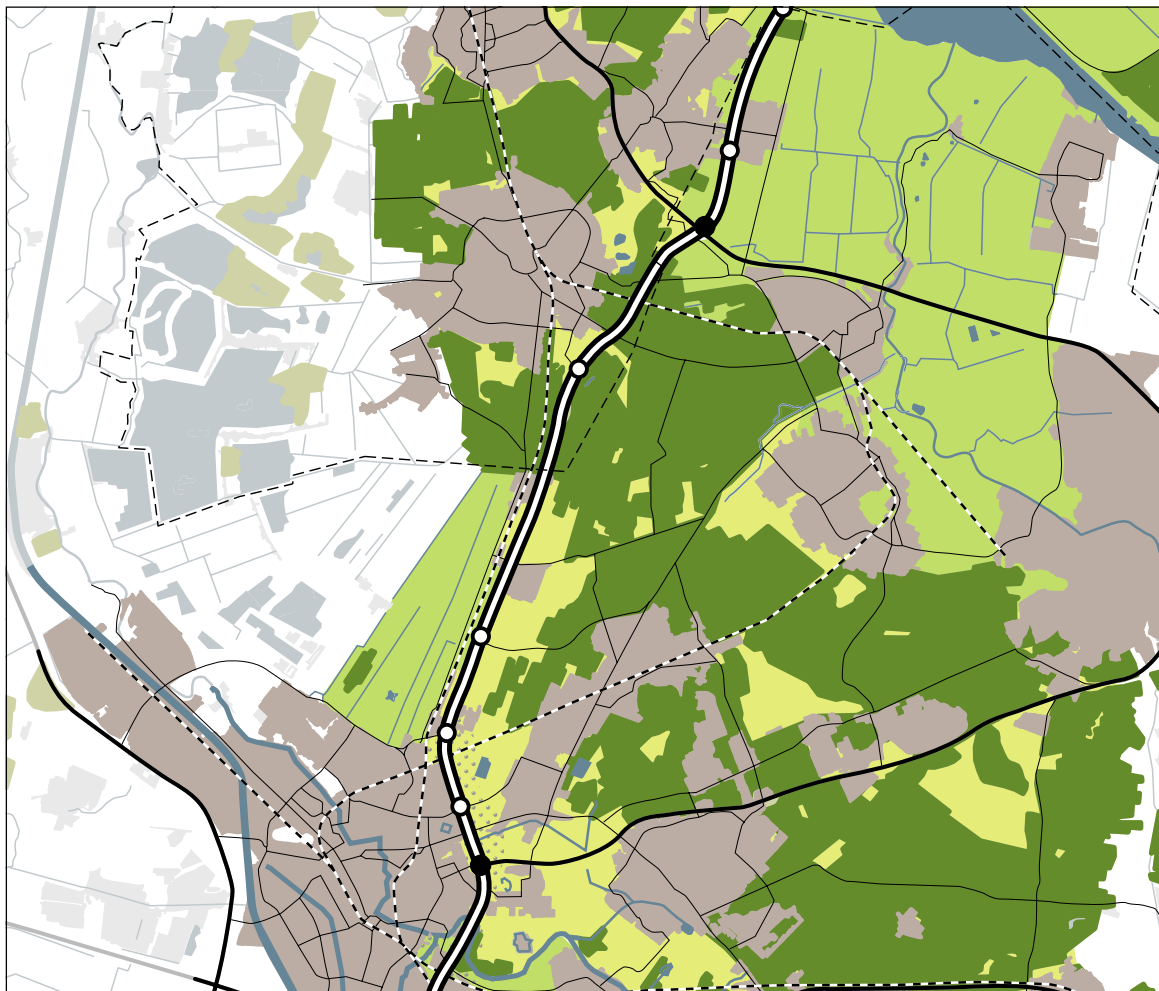
3. De Wakkerendijk

De A27 doorsnijdt in dit deelgebied de overgangszone tussen de stuwwal van het Gooi en het polderland van de Eemvallei. Deze overgangszone heeft een rafelig karakter. De Wakkerendijk, parallel aan

de oostzijde van de A27, vormt de cultuurhistorische rand van de Eemvallei. De bomenkamers tussen dit dorpslint en de A27 vormen een kenmerkend landschappelijk element. Om de ervaring van deze landschapskamers te verbeteren kunnen de bomen langs de A27 opgekroond worden en kan de onderbegroeiing verwijderd worden.

4. Zoeklocatie uitvalsbasis Nationaal Park Arnhemheen Eemland

Ten oosten van de A27 ligt het Nationaal Park Arnhemheen Eemland. Men is op zoek naar een geschikte toegangspoort. Vanwege een mogelijk (nationaal) snelwegpanorama langs de A1 op dit Nationaal Landschap is het wellicht logischer hier een toegangspoort vanaf de snelweg te creëren. Een andere geschikte optie lijkt echter de aansluiting Huizen Blaricum aan de A27.



3. HET GOOI

ANALYSE

De Utrechtse Heuvelrug is een stuwwal tussen de randmeren van Flevoland en de Rijn. De Utrechtse Heuvelrug heeft veel bos, heide en enkele stuifzanden. Na de Veluwe is dit het grootste bosgebied van Nederland. Het Gooi beslaat de noordwestpunt van de Utrechtse Heuvelrug. Het Gooi is dichtbevolkt, maar de automobilist merkt daar niet veel van. De A27 heeft ter hoogte van Hilversum een groen karakter. Het ruimtegebruik rond de A27 kan veranderen door nieuwe infrastructuur, in verband met een hoogwaardige openbaarvervoer voorziening tussen Flevoland en Utrecht. Een actuele opgave is de aanleg van het ecoduct Zwaluwenberg.

De meest zuidelijke punt van het Vechtplassengebied schurkt tegen de randen van de stuwwal aan. Het deel dat ruimtelijk van het Vechtplassengebied is afgesneden door de A27 en de spoorlijn Hilversum-Utrecht staat bekend als het Noorderpark. Dit landschap ontleent haar bijzondere karakteristiek aan de openheid van het natte slagenlandschap en het vrije zicht op de droge opgaande stuwwal met bossen. De meest dramatische overgang van het hoger gelegen Gooi en de lagere veenpolders ligt echter ten westen van de A27. Door ontginning is hier een kaarsrechte lijn in

het landschap ontstaan waar de A27 loodrecht doorheen snijdt.

VISIE - BOS EN RAND

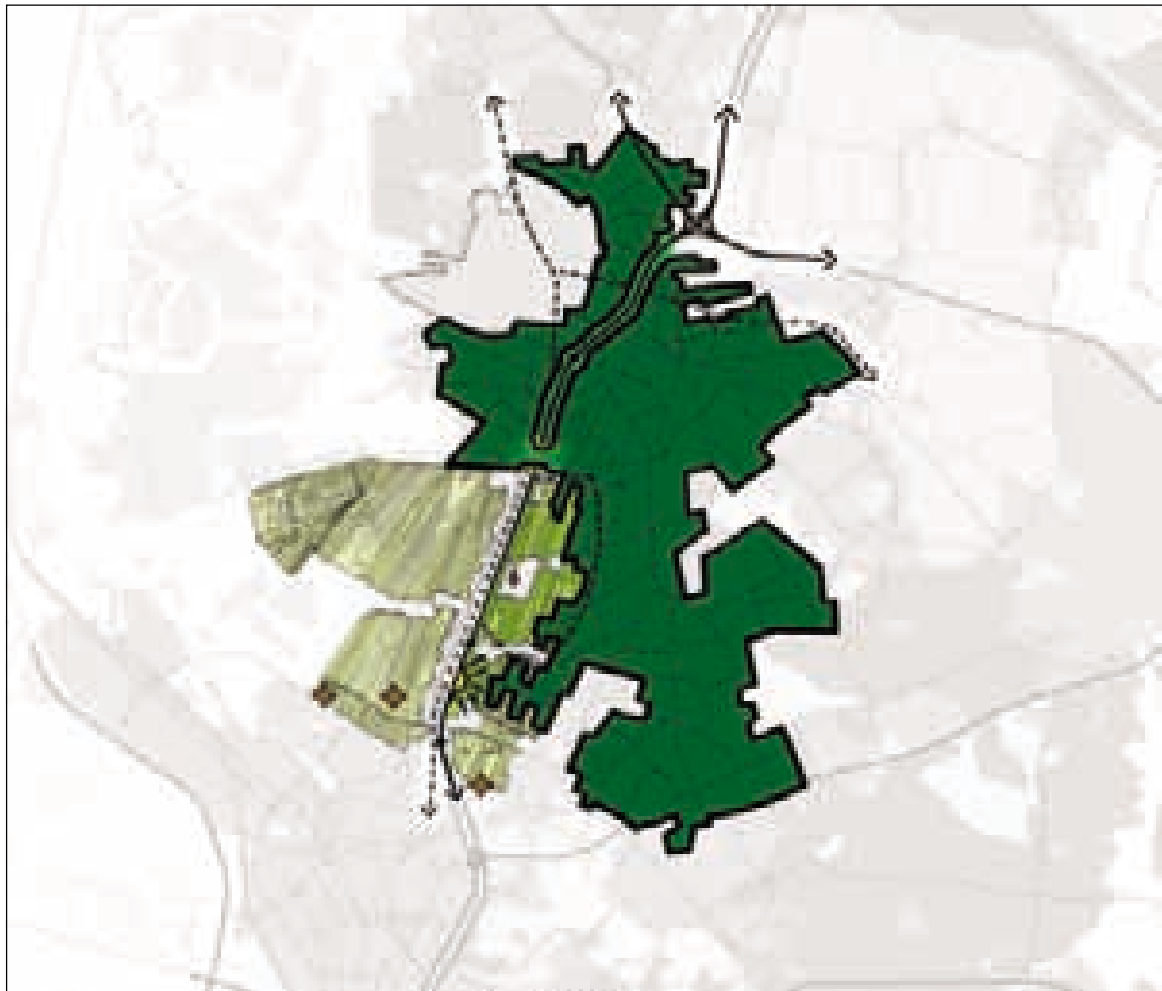
Het Gooi is een consolidatiegebied, zowel vanuit landschappelijk als stedelijk perspectief. De aanwezige landschappelijke beleving vraagt om versterking en moet vooral in het veenweidegebied geborgd worden voor de toekomst. Ook de recreatieve en ecologische verbindingen over en onder de A27 verdienen extra aandacht. Opgaven in dit gebied zijn:

1. Ecoduct Zwaluwenberg

Bij de Hollandse Rading doorsnijdt de A27 de markante grens van de beboste stuwwal naar het open veenweide landschap. Net ten noorden van deze lijn zal het ecoduct Zwaluwenberg gerealiseerd worden dat de ecologische relaties op de Utrechtse Heuvelrug moet verbeteren. Het ontwerp van het ecoduct is in de eerste plaats een ecologische opgave. Daarnaast is het een uitdaging om met dit ecoduct de ervaring van de landschappelijke overgang van zand naar veen voor de automobilist te versterken.

2. Uitzicht op de heuvelrug

De A27 voegt zich naadloos in de slagenstructuur van het veenlandschap ten zuiden van de Hollandse



Rading. Aan de oostkant van de weg dient het zicht op de landschapskamers verbeterd te worden door het opkronen van de bomen langs de snelweg en het verwijderen van de onderbegroeiing. Het uitzicht toont de weidsheid van het slagenlandschap met lintdorpen met op de achtergrond de hoger gelegen bossen op de stuwwal.

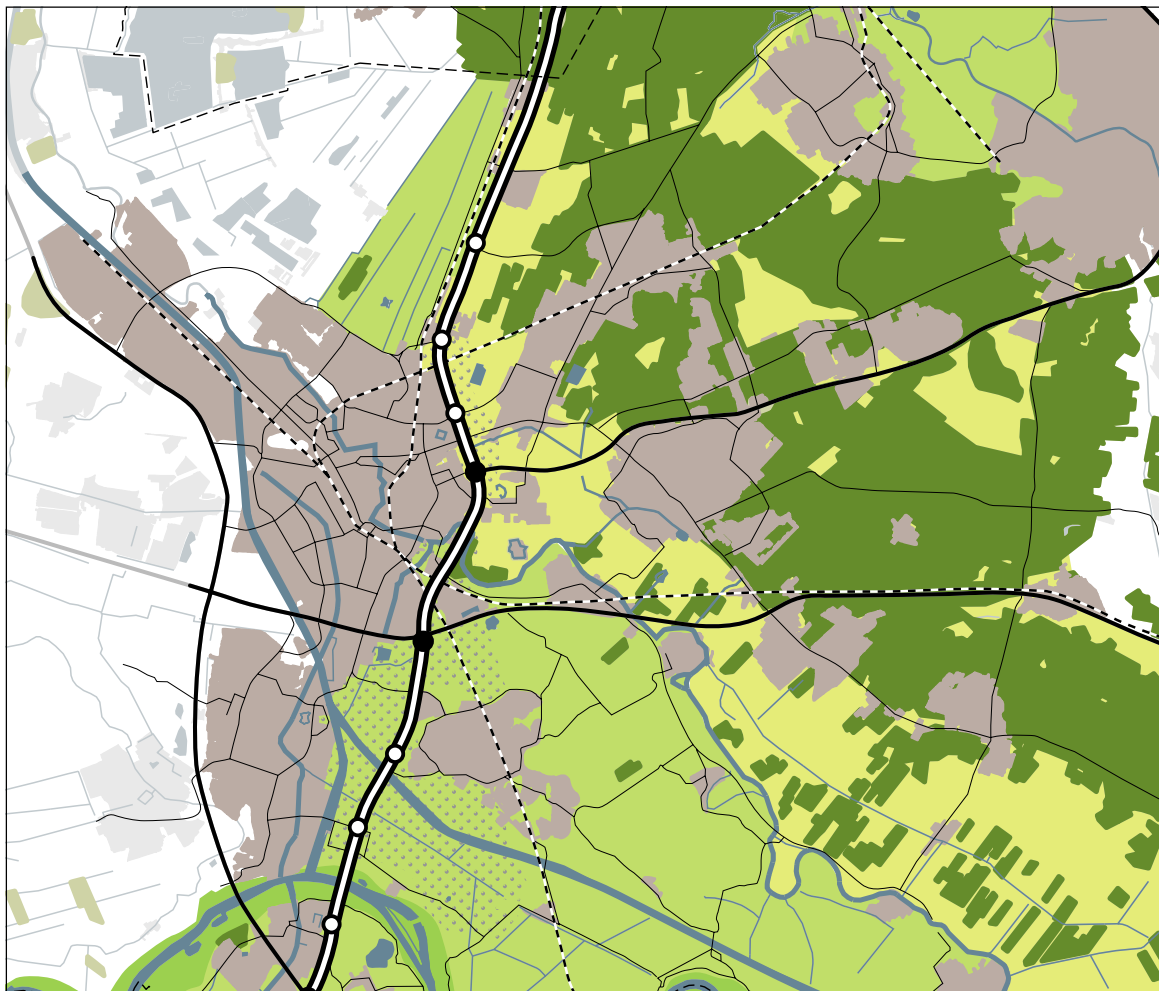
3. Obstakelvrije bermen

De belevingswaarde van het boslandschap en veenweidelandschap kan versterkt worden vanaf de A27. Vooral de geluidsschermen en geleiderails in

de zijbermen ontnemen het vrije zicht op het landschap. Het loont de moeite om te verkennen of de bermen van de A27 in de bossen van het Gooi obstakelvrij gemaakt kunnen worden.

4. Verminderen ruimtebeslag aansluiting Hilversum

De aansluiting Hilversum heeft een onevenredig ruimtebeslag op het bosgebied. Het is de moeite waard om bij een mogelijke herprofilering van de A27 hier een aansluiting te ontwerpen die minder ruimte vraagt.



4. FLANK VAN UTRECHT

ANALYSE

De A27 voegt zich bij Utrecht in een logistieke kluwen. Door de verweving van snelwegen, spoorlijnen en de historische relictten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie ontstaat een complex en gefragmenteerd stadslandschap. Het beeld vanaf de weg wordt hoofdzakelijk bepaald door infrastructuur en dijklichamen. De stad is maar incidenteel zichtbaar. Landschappelijk is de barrièrewerking van de weg groot. Terwijl de gemeente ooit als opgave heeft gesteld om aan de oostgrens groene lobben in de stad te laten doorlopen, is de A27 in feite gaan functioneren als een scherpe grens. De A27 ligt als een groeiring om de stad, maar heeft niet de kwaliteit van een eerdere ring als de Singel, want het overgangsgebied tussen stad en A27 heeft nooit veel ontwerp aandacht gekregen en de ruimtelijke kwaliteit is navenant. Hier wil de gemeente verandering in brengen.

Voor dit stuk van de A27 vormt Universiteitsterrein de Uithof waarschijnlijk de boeiendste opgave. Inmiddels werkt de gemeente aan een nieuwe visie op het gebied en de aansluiting tussen campus en stad. Deze nieuwe oriëntatie komt voort uit de wens om de woonfunctie te versterken en de behoefte aan sociaal veilige verbindingen tussen Uithof en

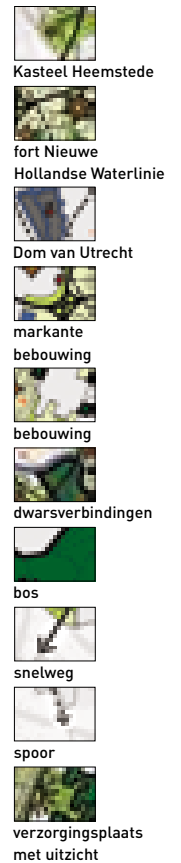
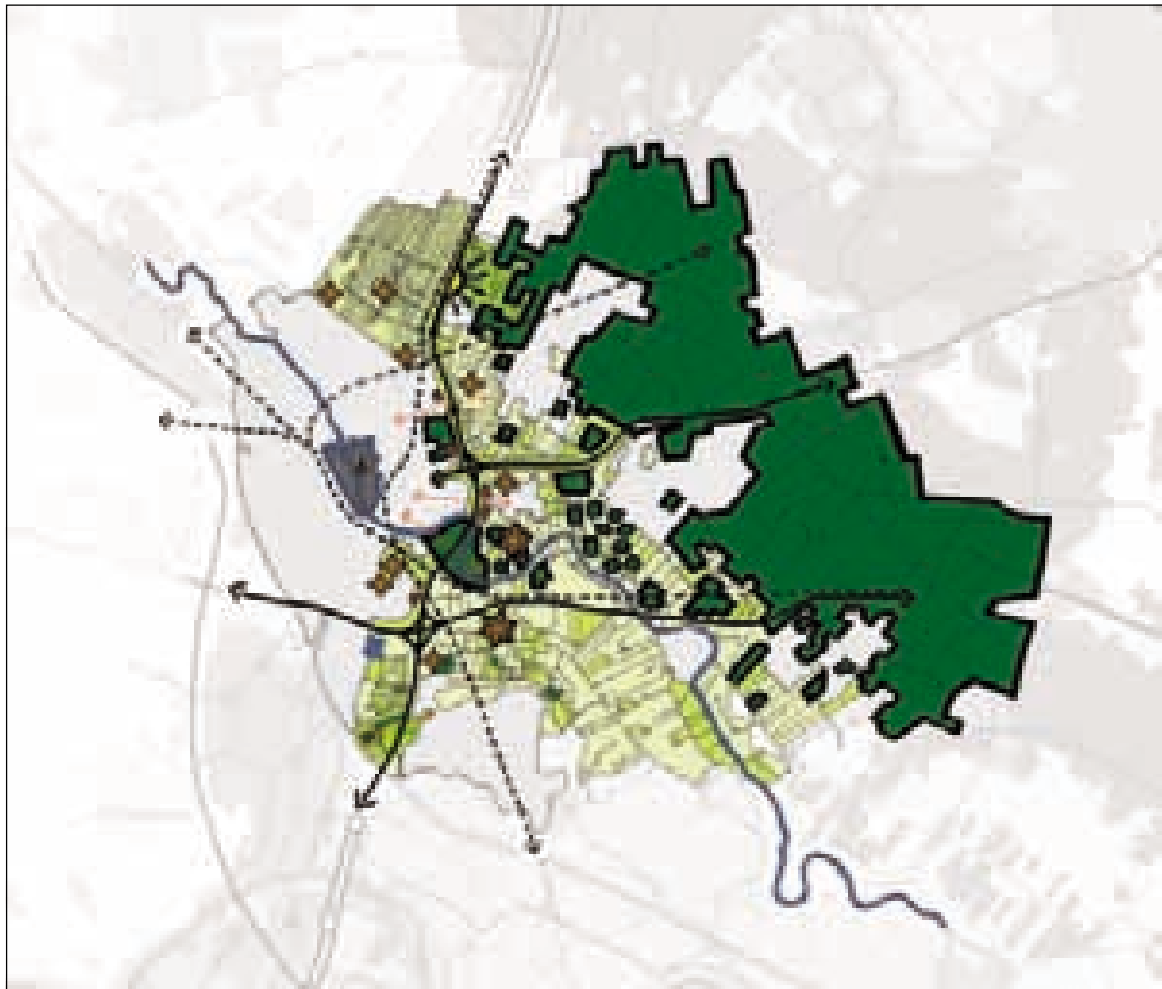
centrum. Door deze ontwikkeling kan de Uithof meer dan tot dusver een punt worden waar Utrecht zich aan de A27 laat zien.

VISIE - BRICOLAGE VAN LANDSCHAP EN STAD

De verweving van stad en landschap en verschillende tijdperken staat hier centraal. Het door waterlopen, wegen en spoorwegen versnipperde gebied moet meer functionele samenhang krijgen. Cruciaal is de verbetering van recreatieve netwerken tussen de stad Utrecht, de cultuurhistorische en landschappelijke relictten rondom de A27 en de bossen en woongebieden bij Zeist, Bunnik en Houten. Opgaven in dit gebied zijn:

1. Landschappelijke inpassing stadsgezicht Utrecht

De oost- en westzijde van Utrecht zijn wezenlijk verschillend. Aan de westzijde, langs de A2, presenteert de stad haar grootstedelijke gezicht met hoge bebouwing, geluidsschermen en bedrijventerreinen. Aan de oostzijde zijn stad en landschap gelijkwaardig. Het routeontwerp stelt voor om dit contrast tussen de oost en westzijde van Utrecht op te voeren. Dit betekent dat het landschappelijke karakter van de omgeving langs de A27 versterkt moet worden, vooral door het landschappelijke karakter over de A27 heen de stad in te laten "lobben". De zorgvuldige positionering



van enkele markante gebouwen in dit landschap maken de stedelijke component van dit landschap zichtbaar. Aanvullend op de Fortisbank en de Uithof is er nog ruimte voor enkele nieuwe markante gebouwen langs de oostflank van Utrecht.

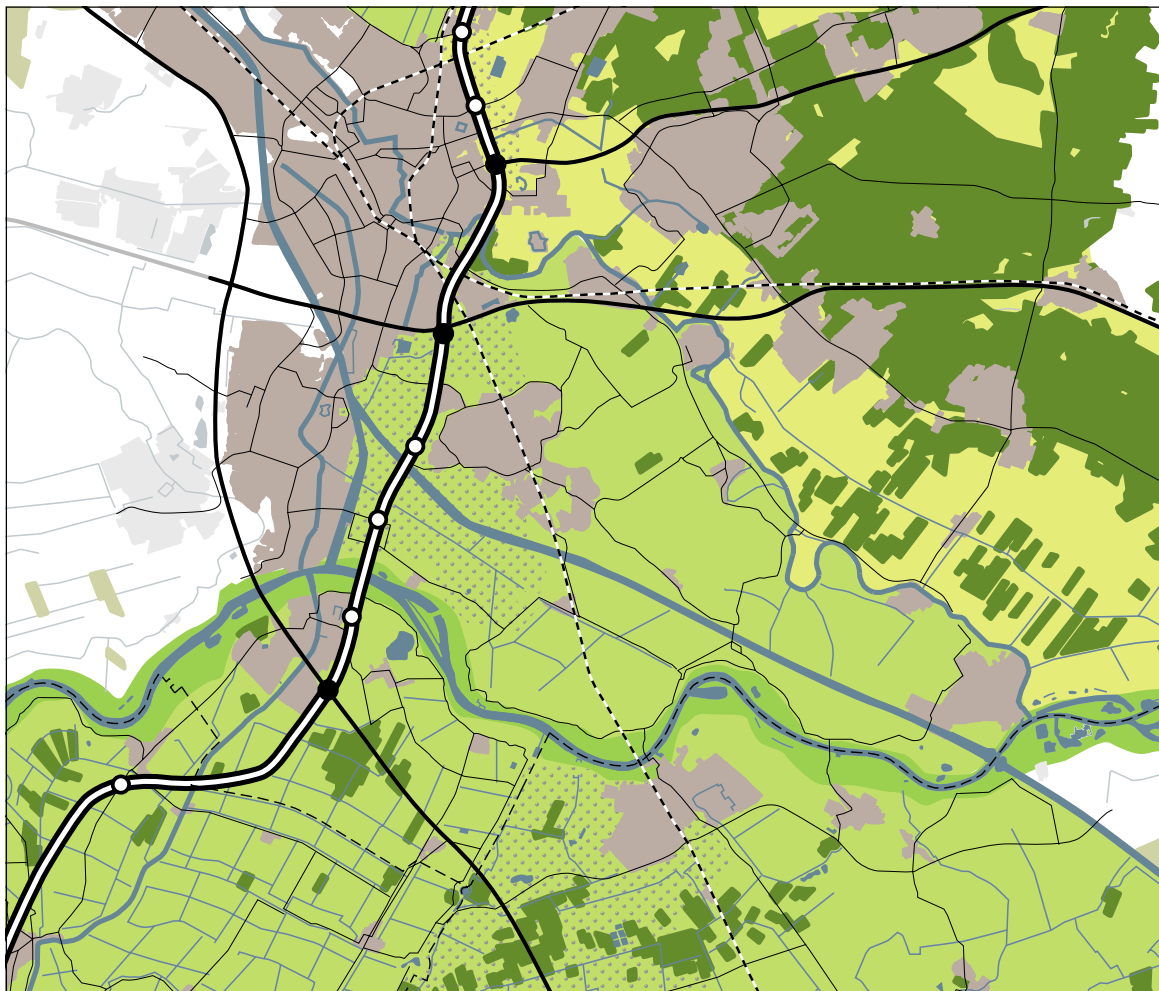
2. Zichtbare cultuurhistorie

De A27 doorsnijdt één van de meest gelaagde cultuurlandschappen van Nederland. De Limes, de landgoederen aan de oostflank van Utrecht en de Nieuwe Hollandse Waterlinie spreken het meest tot de verbeelding. Concreet kan de zichtbaarheid vanaf de A27 op een aantal historische elementen verbeterd worden. Dit geldt bijvoorbeeld voor de forten en kazematten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie langs de A27. Kleine aanpassingen in de

beplanting rondom de forten en langs de snelweg kan het zicht op deze opmerkelijke constructies aanzienlijk verbeteren.

3. Verbinding met Amelisweerd en omgeving

Het landschap rondom de Kromme Rijn heeft een hoge attractieve waarde voor recreanten. Hoogtepunten zijn het landgoed Amelisweerd en het Fort Rijnauwen. Het gebied is echter slecht verbonden met de stad. Dit is onder andere te wijten aan de A27. Een verbeterd voet- en fietspaden netwerk tussen Utrecht, de Uithof, Bunnik en Zeist levert vooral voor de bewoners van Utrecht een enorme meerwaarde op. Een strategisch gesitueerde fietsbrug over de A27, nabij Amelisweerd, is dan wel nodig.



5. LEK EN KROMME RIJN

ANALYSE












Het Kromme Rijngebied ligt aan de voet van de Utrechtse Heuvelrug. Het is een rivierkleigebied rondom een dode arm van de Rijn die vooral in de Romeinse tijd een belangrijke betekenis had. Ook de Nieuwe Hollandse Waterlinie maakte gebruik van de strategische ligging van het Kromme Rijngebied. Het gebied heeft daarom een hoge archeologische en historisch-geografische waarde. Het Amsterdam-Rijnkanaal is de belangrijkste infrastructuurlijn die het Kromme Rijngebied letterlijk in tweeën deelt. Ten zuiden van het kanaal ligt nu het Eiland van Schalkwijk, een open en ongeschonden landschap ingeklemd tussen het kanaal en de Lek. Het landschap van de Lek oogt pittoresk door de kronkelende loop van de rivier, de brede uiterwaarden, zomerdijken en kronkelende winterdijken met kleine dorpen. Rivierverruimende maatregelen in het kader van Ruimte voor de Rivier zullen voor de Lek beperkt blijven om het karakteristieke landschapsbeeld te kunnen behouden. In dit gebied met grote landschappelijke en cultuurhistorische waarde liggen ook de grotere steden van de Utrechtse regio. Het is de meest verstedelijkte regio langs de A27. Naast de stad Utrecht kunnen ook De Bilt, Bunnik, Nieuwegein, IJsselstein, Houten en Vianen tot de Utrechtse regio

gerekend worden. Bij Vianen en Nieuwegein komen nieuwe bedrijventerreinen langs de A27. De gemeente Nieuwegein wil zich als stedelijk gebied presenteren aan de A27 met bedrijventerrein Het Klooster. Daarnaast liggen overal opgaven op het gebied van recreatie. Het duidelijkst speelt dit bij de gemeente Houten. Hier ligt een groot deel van de projectenveloppe Linieland van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Een fietsverbinding tussen Houten, Nieuwegein en Vianen is een lang gekoesterde wens.

VISIE - PANORAMA OP EEN ONGESCHONDEN LINIELAND

Het Eiland van Schalkwijk vormt het hart van dit deelgebied. Door de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal is dit gebied tot nu toe buiten de stedelijke invloedssferen van Utrecht gebleven. De belangrijkste opgave is om de maat en schaal van dit authentieke Hollandse agrarische landschap te behouden en toegankelijk te maken voor recreatie. Zeker door de koppeling aan enkele belangrijke forten en bouwwerken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de schoonheid van de Lekdijk en de uiterwaarden, de indrukwekkende stuwen bij Hagestein en de pittoreske lintdorpen kan een landschap ontstaan dat een wezenlijke bijdrage levert aan de leefkwaliteit in de regio Utrecht. Opgaven in dit gebied zijn:



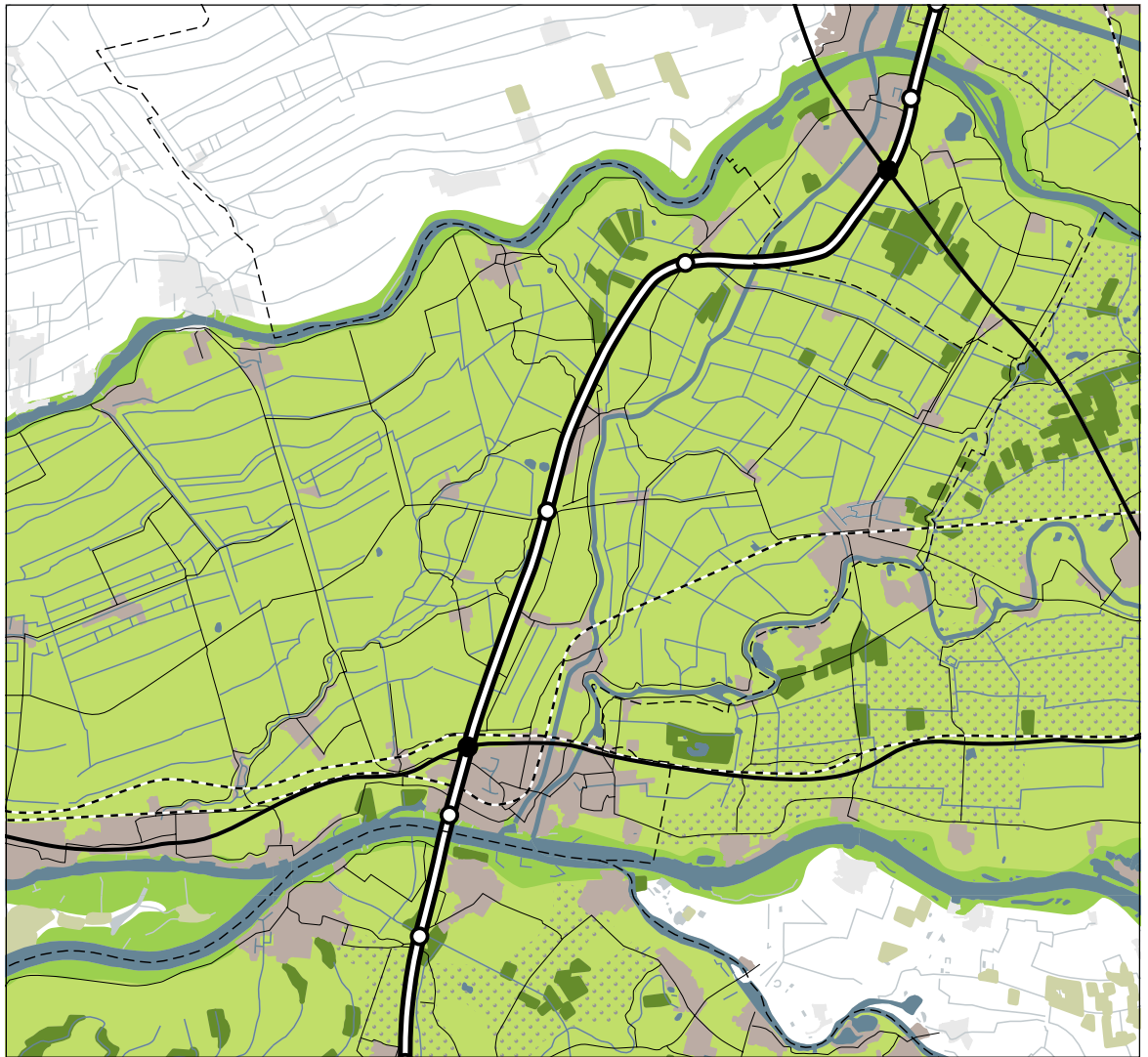
-  panorama
-  stuwencplex Hagestein
-  fort Nieuwe Hollandse Waterlinie
-  uitvalsbasis de Knoest
-  bebouwing met stadsfront
-  brug
-  Kasteel Heemstede
-  inundatievakte NHW
-  snelweg
-  spoor
-  uiterwaarden

1. Uitvalsbasis de Knoest

De verzorgingsplaats de Knoest (A27 oost) kan worden opgewaardeerd tot een uitvalsbasis van waaruit het Eiland Schalkwijk verkend kan worden. De uitvalsbasis zelf kan functioneren als uitkijkpunt over één van de meest gave onderdelen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Een informatiecentrum en fiets- en kanoverhuur vergroten de mogelijkheden om het aantrekkelijke landschap te ontsluiten. De bestaande voetgangersbrug over de A27 naar verzorgingsplaats de Kroon maakt de uitvalsbasis ook toegankelijk voor automobilisten die in de andere richting rijden.

2. Panorama Vuylcop en Lek

Komend vanuit het noorden kruist de A27 eerst het Amsterdam-Rijnkanaal en maakt even later op grote hoogte de sprong over de Lek. De bruggen zijn niet markant. Het panorama op het landschap van polder Vuylcop en het rivierenlandschap van de Lek spelen daarentegen wel een belangrijke rol. Structuurbeplanting van de A27 dient verwijderd te worden om beide panorama's ten volle te kunnen ervaren. De landschappelijke karakteristieken van de polder en de rivier zijn zo waardevol dat deze ook voor de toekomst gewaarborgd moeten worden.



6. ALBLASSERWAARD - VIJFHEERENLANDEN

ANALYSE

De Alblasserwaard is één van de grootste Nederlandse waarden. Karakteristiek zijn de lange smalle kavels die in een strak ritme van noord naar zuid lopen. Oude rivierlopen en ontginningslinten zijn nog steeds duidelijk zichtbaar in het landschap. De gehele Alblasserwaard heeft een hoge historisch-geografische waarde en delen van de Alblasserwaard zijn voorgedragen voor de UNESCO-lijst. De zuidzijde van de Alblasserwaard wordt begrensd door de Boven Merwede. De rivier heeft een brede rivierbedding met uiterwaarden en maakt luie slingerbewegingen. In vergelijking met de Lek oogt het landschap van de Merwede veel weidser, opener en grootschaliger. Langs de zeer druk bevaren rivier bevindt zich veel scheepsbouwindustrie.

Gorinchem is een oude vestingstad aan de Boven Merwede, aan de zuidrand van de Alblasserwaard. Met Woudrichem en Loevestein vormde Gorinchem lange tijd een bijna onneembare vestingdriehoek als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Bij Gorinchem ligt een aaneenschakeling van knel-

punten die zich in noordelijke richting tot over de gemeentegrens uitstrekt. Omdat de A27 ten noorden van Gorinchem kruist met de A15 en Betuwelijn is er nauwelijks ruimte voor uitbreiding van de A27 en de op- en afritten. Daarnaast is de Merwedebrug, gebouwd in 1963, een belangrijk knelpunt. Deze brug is echter ook een unieke dubbele boogbrug. Het is door de witte stalen boogconstructie en de geïntegreerde brugverlichting de meest markante brug van de A27.

VISIE - PANORAMA'S OP LANDSCHAPPEN VAN FORMAAT

Er is een groot verschil tussen de enorme maat van het landschap op de kaart en de landschappelijke en cultuurhistorische waardering en de werkelijke beleving van dit landschap vanaf de A27. Om het landschap beter beleefbaar te maken is een aantal ingrepen noodzakelijk in het landschap maar vooral op de weg. Stedelijke ontwikkeling speelt in dit deelgebied alleen een grote rol bij Gorinchem. Opgaven in dit gebied zijn:

1. Panorama's van formaat

De maat van de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden is op meerdere plaatsen waarneembaar. Om het



-  panorama
-  fort Nieuwe
Hollandse Waterlinie
-  kerktoren
-  Gorinchem
-  bebouwing
-  bebouwing met
stadsfront
-  Merwedebrug
-  ecologische
verbinding Zouwe
-  uitvalsbasis
Blommendaal
-  verzorgingsplaats
met uitzicht
-  uiterwaarden
-  spoor
-  snelweg

zicht op deze landschappen te vergroten moet de structuurbeplanting langs de A27 verwijderd worden en moeten de zijbermen obstakelvrij worden. Dit kan gerealiseerd worden bij de herprofilering van de weg in het kader van de Planstudie. De extra ruimte die hier voor nodig is kan gecompenseerd worden door natuurontwikkelingsprojecten langs de A27. Om de ervarbaarheid van de polderstructuren te versterken moet de beplantingsstructuur van de polders doorgezet worden tot aan de weg.

2. Bedrijventerrein Gorinchem Noord

Aan de noordzijde van de Betuwelijn, ten oosten van de A27, is een nieuw bedrijventerrein gepland. Vanwege de ligging in het Groene Hart is hier uiterste zorgvuldigheid gewenst. Voor de landschappelijke inrichting is het wenselijk nadrukkelijk aansluiting te zoeken bij het landschapstype van de Alblasserwaard.

3. De Merwedebrug

De brug over de Merwede is voor alle automobilisten een markant herkenningspunt. Maar het is

ook de belangrijkste flessenhals van de A27. De oplossing van de verkeersproblematiek zal consequenties hebben voor de huidige brug. De brug zal vernieuwd of vervangen moeten worden, of aangevuld met een tweede brug. Daarmee dreigt een icoon van de A27 en Gorinchem verloren te gaan. Een waardig herontwerp van de brug past in de ambities van Routeontwerp. Niet alleen de verkeerstechnische functie dient verbeterd te worden, het moet ook een bijzonder en markant ruimtelijk object worden. Tegelijkertijd dient het panorama vanaf de brug op het landschap van de Merwede en het stadsfront van Gorinchem verbeterd te worden.

4. Uitvalsbasis Blommendaal en ecologische verbinding Zouwe

Ecologische en recreatieve passages over de A27 kunnen de waarden en beleefbaarheid van het Nationaal Landschap versterken. Deze opgave zal onderdeel moeten uitmaken van de planstudie Lunetten Hooipolder. Aanknopingspunten zijn het riviertje de Zouwe en de bestaande verzorgingsplaats Blommendaal.



7. LAND VAN HEUSDEN EN ALTENA

ANALYSE

Sinds de Sint Elisabethsvloed in 1421 grenst het Land van Heusden en Altena aan één van de meest dynamische landschappen van Nederland; de Biesbosch. Het Land van Heusden en Altena is een rivierkleinlandschap. Het is een open landschap met een onregelmatig verkavelingspatroon en een aantal dorpen. De noordkant van het Land van Heusden en Altena was onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en wordt nu gerekend tot één van de Unesco monumenten. Aan de zuidzijde wordt het Land van Heusden en Altena doorsneden door de in 1904 gegraven Bergsche Maas. Hoewel deze "rivier" ongeveer op dezelfde plek gegraven is als een oude Maasarm (het oude Maasje) maakt de strakke rivierloop en de bedijking duidelijk zichtbaar dat het volledig kunstmatig is.

Werkendam wil een toegangspoort worden tot de westelijk gelegen Biesbosch en de nabije vestingen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie ten oosten van de gemeente. Het centraal gelegen Fort Altena, bij afslag Werkendam, wordt door de gemeente en de beheerder van het fort (Brabants Landschap) gezien als een kansrijke locatie voor een bezoekerscentrum en een knooppunt van wandel, fiets- en kanoroutes. Er ligt voor de ontwikkeling van het fort

een scala van mogelijkheden tussen een sober transferium en de vestiging van luxe horeca en congresfaciliteiten. Voor ieder toekomstscenario is het nodig om het fort beter te ontsluiten en parkeerfaciliteiten te ontwikkelen.













VISIE - TOEGANKELIJKE NATUUR EN CULTUUR

Dit landschap van voormalige zeearmen, geulen en militaire linies heeft een bijzonder sterk recreatief profiel. Nationaal park de Biesbosch en de Vestingdriehoek liggen op een steenworp afstand van de A27. Momenteel doorsnijdt de weg een aantal oude zeearmen en een fort van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zonder dat de automobilist dit ervaart. Primair is dus de opgave om de ervaring van de landschappelijke karakteristieken te versterken. Maar ook de toegankelijkheid van de recreatieve landschappen dient verbeterd te worden. Opgaven in dit gebied zijn:

1. Inpassing weg

Dit traject van de A27 maakt deel uit van de Planstudie Lunetten-Hoopolder. Het profiel van de weg en de afslagen voldoet op veel plekken niet meer aan de hedendaagse eisen en moet aangepast worden. Tegelijkertijd is er door landschappelijke transformatieprocessen (heroriëntatie in de landbouw, natuurontwikkeling en Belvederebeleid) de mogelijkheid om werk met werk te maken. Bij de



-  panorama
-  fort Nieuwe Hollandse Waterlinie
-  kerktoren
-  Gorinchem
-  Amercentrale
-  bebouwing
-  brug
-  uitvalsbasis Fort Altena
-  ecologische verbinding
-  verzorgingsplaats met uitzicht
-  uiterwaarden
-  spoor
-  snelweg

herprofilering van de A27 moet het standaardprofiel met de obstakelvrije berm uitgangspunt zijn. De extra ruimte die hier voor nodig is kan gecompenseerd worden door natuurontwikkelingsprojecten langs de A27. Zo wordt de karakteristiek van het landschap versterkt en wordt de beleefbaarheid vanaf de weg vergroot.

2. Panorama's

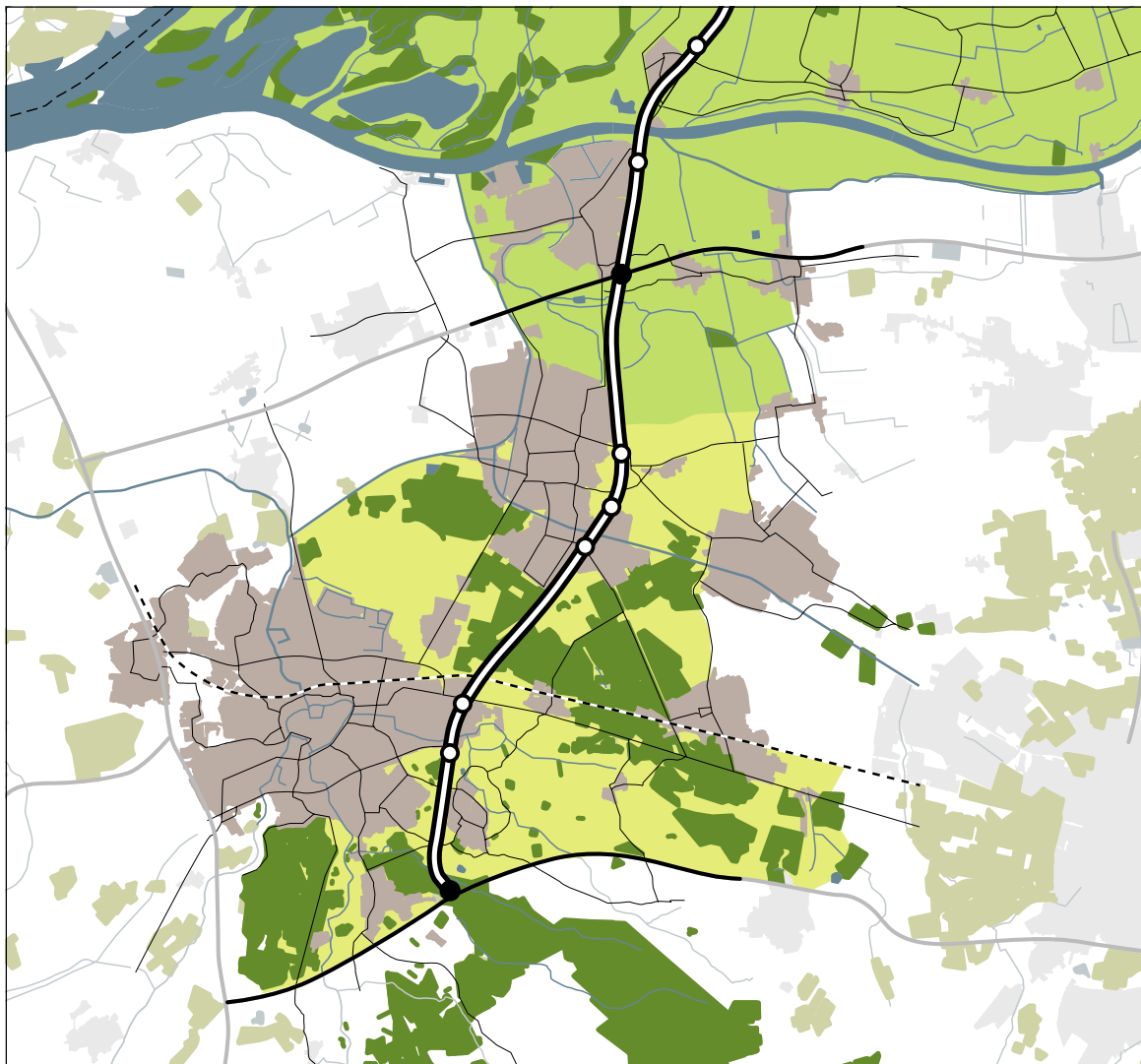
Ten oosten van de A27 liggen de polders Nieuwe Doorn en Zuidhollandsche Polder. Deze open landschappen worden begrensd door een oude zeedijk met lintbebouwing. Om het zicht op deze landschappen te vergroten moet de structuurbeplanting langs de A27 verwijderd worden en moeten de zijbermen obstakelvrij gemaakt worden. Om de ervarbaarheid van de polderstructuren te versterken moet de beplantingsstructuur van de polders doorgezet worden tot aan de weg.

3. Uitvalsbasis Altena

Fort Altena heeft de potentie één van de meest bijzondere plekken langs de A27 te worden. De

bestaande confrontatie tussen de weg en het fort kan verder opgevoerd worden om het fort beter zichtbaar te maken voor de automobilist. Soms gaat het daarbij om kleine dingen. Recent is de haag langs de A27 ter plekke van Fort Altena teruggesnoeid tot de hoogte van de geleiderails. Nu is het fort al veel beter zichtbaar voor automobilisten die vanuit het zuiden komen.

Een nieuwe parkeerplaats nabij het fort kan de uitvalsbasis vormen voor diverse recreatieve uitstapjes. Dit kan versterkt worden door een mogelijk herstel van het waternetwerk naar de Biesbosch. Dit biedt mogelijkheden om per kano of fluisterboot het Nationaal Park toegankelijk te maken vanaf de A27. Tegelijkertijd kan een verbeterd fiets- en voetpadennet de verbinding naar de Nieuwe Hollandse Waterlinie leggen. Wandelend of per fiets is Woudrichem bereikbaar. Vanaf hier vertrekt een veerverbinding naar verschillende forten met Slot Loevestein als absolute top. Tevens ligt op deze locatie de opgave een ecologische verbinding te realiseren.



8. FLANK VAN OOSTERHOUT EN BREDA

ANALYSE

Tussen knooppunt St. Annabosch en Knooppunt Hoipolder doorsnijdt de A27 het afwisselende landschap van de Brabantse beekdalen en zandgronden, een landschap dat in de toekomst in meerdere mate bepaald zal gaan worden door stedelijke elementen. Het gebied rondom de A27 biedt namelijk belangrijke uitbreidingslocaties voor zowel Oosterhout als Breda. Maar niet alleen de stad vraagt ruimte, ook het snelwegtracé moet in de toekomst uitbreiden.

Het landschap rondom de A27 bestaat uit een kleinschalig en gefragmenteerd landschap van bossen, beken, polders en stedelijkheid. Achtereenvolgens ontmoeten we de rivier de Donge, de Willemspolder, de oostflank van Oosterhout, de cultuurhistorisch belangwekkende Heilige Driehoek, het Wilhelminakanaal, boswachterij Dorst, de oostflank van Breda en de Bavelse berg. Gezien vanuit de A27 zal het landschapsbeeld een aantal veranderingen ondergaan. Ten noorden van het Wilhelminakanaal, grenzend aan de A27 vraagt Oosterhout ruimte voor zowel bedrijven als woningen. De algemene wens

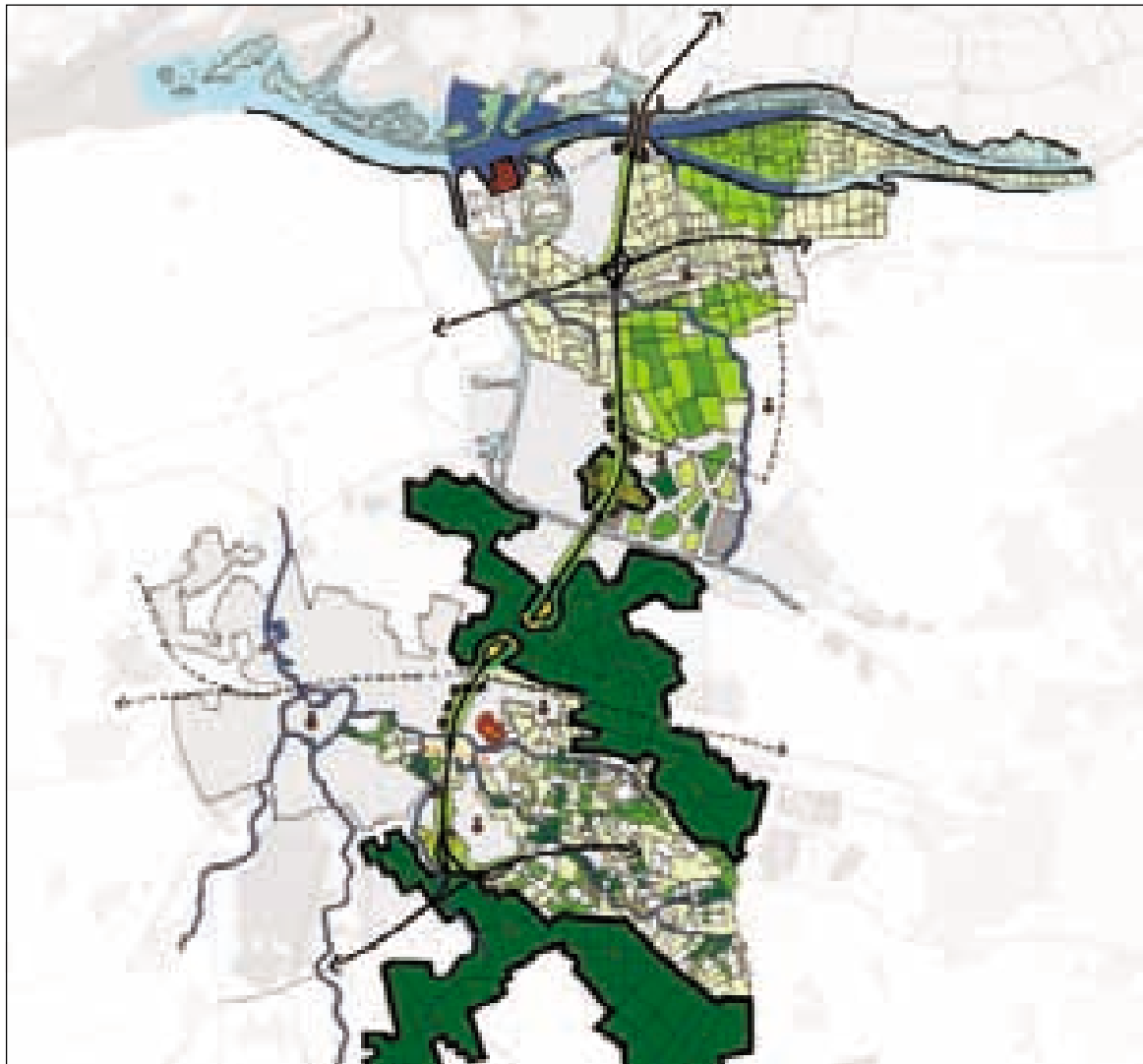
is hierbij om de verstedelijking te combineren met landschappelijke kwaliteit. Breda wil uitbreiden ten zuiden van boswachterij Dorst. Nieuwe woningen en bedrijventerreinen komen te liggen in een landschapspark waar twee beeksystemen samenkomen.

VISIE – STADSLANDSCHAP TUSSEN BOSSEN EN BEKEN

Bos, stad en beekdal zijn in dit deelgebied innig met elkaar verweven. De opgave ligt hier vooral in het tot stand brengen van goede ecologische, hydrologische en recreatieve verbindingen tussen de verschillende gebieden. Aangezien de zone rondom de A27 één van de belangrijkste uitbreidingslocaties is voor woningen en bedrijven dient er extra aandacht besteed te worden aan de ruimtelijke inpassing van de A27 in dit nieuwe stadslandschap, zowel voor de functionele organisatie van de stadsregio als de visuele relatie tussen snelweg en omgeving. Voor het deelgebied kunnen de volgende opgaven geformuleerd worden:

1. Zoek- en afstemmingsruimte Hoipolder-Oosterhout

Ten zuiden van knooppunt Hoipolder dient voor-



-  panorama
-  markante bebouwing
-  kerktoren
-  bebouwing
-  Bavelse berg
-  Amercentrale
-  dwarsverbinding
-  brug
-  ecoduct en verzorgingsplaatsen
-  bos
-  spoor
-  snelweg

gesorteerd te worden op de mogelijkheid van een verbreding van de weg. In dit kader is een verlegging van het snelwegtracé in oostelijke richting waarschijnlijk, omdat dit ook een oplossing biedt voor de scherpe bocht in de A27 na afslag 19. Een verlegging van het tracé in oostelijke richting geeft als mogelijkheid dat de bocht flauwer kan worden. Hiervoor is ook nadere afstemming t.a.v. de uitbreidingsplannen van Oosterhout ten oosten van de A27 nodig. Deze hertracering biedt echter ook een groot aantal ruimtelijke kansen. Het panorama op de Willemspolder kan door een herinrichting van de bermen verbeterd worden en ook voor de oostrand van Oosterhout ontstaan grote kansen. Er komt meer ruimte tussen de snelweg en de bestaande woonwijken waardoor de geluidsschermen vervangen kunnen worden door een akoestisch landschap waarin Oosterhout ook zijn gezicht kan laten zien.

2. Boswachterij Dorst

De bossen worden doorsneden door de A27. Ook hier dient rekening te worden gehouden met een eventuele verbreding van de snelweg. Tegelijkertijd dienen de ecologische en recreatieve verbindingen onder en over de A27 te worden verbeterd. Bij verbreding zal er natuurcompensatie noodzakelijk

zijn. Op dit moment wordt in het kader van de landschapsvisie Breda – Oosterhout nagedacht over herstructurering van de belangrijkste functies in dit gebied. Belangrijke punten hierbij zijn bijvoorbeeld de recreatieve functie van het gebied in relatie tot natuurontwikkeling en landbouw, een ecoduct over de A27 en de inpassing en uitstraling van de verzorgingsplaatsen langs de A27. Daarnaast ontstaat er door eventuele wegverbreding ruimte om de weg door middel van obstakelvrije bermen beter in te passen in het boslandschap.

3. Omgeving Bavelse berg

Ter hoogte van afslag 15 ligt een voormalige vuilstortplaats. Deze zal het middelpunt worden van een recreatief parklandschap en kan een markant herkenningspunt langs de A27 worden. Op lokaal niveau speelt deze plek een belangrijke rol als visuele schakel tussen de oostelijke uitbreiding van Breda en de binnenstad. Goede fietsverbindingen moeten de A27 makkelijk oversteekbaar maken. Ook het bekenstelsel kruist op deze plek de A27. Een goede landschappelijke inpassing van deze kruising is noodzakelijk om voor water, mens en fauna een goede en aantrekkelijke verbinding tussen stad en ommeland mogelijk te maken.

BIJLAGEN

Overzicht van documenten op bijgevoegde dataschijf:

- Betrokken personen/organisaties
- Beweging in de omgeving, Architectuur Lokaal, 2006
- Concept Visie Panoramamaroute 2006
- Architectonische Specificaties A27 (versie 1.1), 2008
- Inspiratiedocument A27-Almere, september 2007
- Workshopverslag A27 zuid, oktober 2007



- Verslag workshop Eiland van Schalkwijk, oktober 2007
- Collage 10 ontwerpideeën Fort Altena en A27, 2007
- Impressie expeditie Noord, november 2007
- Impressie expeditie Zuid, november 2007
- Verslag Rotonde, april 2008

Los bijgevoegd:

- Visiekaart Panoramamaroute



ROUTEONTWERP

Routeontwerp is een samenwerkingsproject van de ministeries van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en heeft drie hoofddoelen:

- Het creëren van samenhang en continuïteit in wegarchitectuur in combinatie met het karakter van de omgeving;
- Het behouden, versterken en ontwikkelen van identiteit en afwisseling van landschappen in de omgeving van de weg;
- Het realiseren van effectieve samenwerking tussen partijen op het vlak van wegontwerp en gebiedsontwikkeling.

Voor de weggebruiker levert het Routeontwerp een veilig, herkenbaar en prettig snelwegennet op. De omgeving wordt beter beleefbaar. Voor de wegbeheerder is het Routeontwerp vooral nuttig. Het levert niet alleen een efficiënter planproces op, maar ook een eenvoudiger aanbestedings-traject, kostenbesparing in het onderhoud en een snelle doorloop van procedures.

Uiteindelijk streeft het Routeontwerp er naar dat het gedachtegoed en de bijbehorende manier van werken vanzelfsprekend worden in de aanpak van mobiliteitsvraagstukken.

COLOFON

PROJECTCOÖRDINATIE:

Inez 't Hart
inez.t.hart@rws.nl
088 797 3117

PROJECTTEAM:

Ad Blaak
(Rijkswaterstaat IJsselmeergebied)
Peter Blom
(Rijkswaterstaat Noord-Brabant)
Anneke Broeke
(Rijkswaterstaat Noord-Brabant)
Marcel Jagroep
(Rijkswaterstaat Utrecht)
Yamina Saidi
(Rijkswaterstaat Zuid-Holland)
Martine van Mourik
(Dienst Landelijk Gebied)
Nicole Rommelse, Ivo Reijers
en Marcel Tan
(Yacht)
Marianne Verhoeven
(Grontmij)

AUTEURS:

Jannemarie de Jonge,
Wouter Veldhuis, Inez 't Hart

EINDREDACTIE:

Jannemarie de Jonge
www.wing-wageningen.nl
0317 465 200

AFBEELDINGEN:

Must Stedebouw
www.must.nl
020 470 2013

GRAFISCH ONTWERP:

Douwe de Haan
douwe.de.haan@hetnet.nl
06-2863 9216

DRUK:

Thieme Media Services

Extra exemplaren van dit rapport zijn verkrijgbaar bij:

Steunpunt Routeontwerp
Atelier Rijksbouwmeester
Postbus 20952 (IPC 420)
2500 EZ Den Haag
www.routeontwerp.nl
070-3392030

