



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Landschapsplan A27/A12 Ring Utrecht

Dit rapport is ongewijzigd ten opzichte van maart 2016. Alle wijzigingen die opgetreden zijn tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit staan weergegeven in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.

Alleen de deelrapporten Landschapsplan, Mitigatie- en compensatieplan, Geluid, Water en Passende Beoordeling zijn in december 2016 voorzien van een oplegnotitie waarin de wijzigingen op die rapportage zijn opgenomen.





Landschapsplan A27/A12 Ring Utrecht

Colofon

Uitgegeven door Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Rijkswaterstaat Midden Nederland
Postbus 24094
3502 MB Utrecht

Informatie www.ikgaverder.nl
Telefoon 0800 - 8002
E-mail ring.utrecht@rws.nl
Uitgevoerd door ir. Y. Boekhoudt en ing. S.B.J te Vaarwerk MLA
(Sweco Nederland B.V.)
Gecontroleerd door drs. R.J. Jonker (Sweco Nederland B.V.)

Vrijgegeven door:  ir. H. Otte (Sweco Nederland B.V.)


Datum Maart 2016
Status Definitief
Versienummer D1

Inhoud

1	Inleiding - 7
1.1	Aanleiding en doel van dit Project - 8
1.2	Opbouw van de rapportstructuur (O)TB en MER Tweede Fase Ring Utrecht - 10
1.3	Doel van dit Rapport - 10
1.4	Scope van het project Ring Utrecht A27/A12 - 15
1.5	Opbouw van het landschapsplan - 19
2	Proces - 21
2.1	Werkwijze - 21
2.2	Verantwoording - 23
3	Huidige situatie - 25
3.1	De stad - 25
3.2	De landschappen en structuren om de stad - 27
3.3	De weg - 39
4	De opgave - 43
4.1	Het wegontwerp - 45
4.2	Opgaven uit de inpassingsvisie Ring Utrecht A27/A12/A28 - 49
4.3	De opgave van de inpassing van de wegverbreding - 50
4.4	Maatwerk omgeving - 53
4.5	Compenserende maatregelen - 53
5	Visie - 57
5.1	De Ring is geen Ring - 59
5.2	De stad Utrecht als identiteit - 61
5.3	Een gevarieerd landschap en hoogwaardige leefomgeving - 63
5.4	Het stadscherm als eenheid - 65
5.5	Dwarsverbindingen - 67
6	Principes - 69
6.1	Algemene principes - 71
6.2	A27 – Streefbeeld en principes - 81
6.3	A28 – Streefbeeld en principes - 87
6.4	A12 – Streefbeeld en principes - 91
6.5	Knooppunten - 97
6.6	De drie stadsmomenten - 101
6.7	De vier specials - 103
7	Uitwerking landschappelijke inpassing - 105
7.1	Landschapskaarten - 107
7.2	A27 Noord - 107
7.3	A28/A27 Rijnsweerd - 117
7.4	A27 - 125
7.5	A12 - 139
8	Dwarsverbindingen - 151
8.1	Algemene principes voor alle dwarsverbindingen - 153
8.2	Planbeschrijving dwarsverbindingen - 153
9	Vervolgopgave - 223
Bijlage 1	Literatuurlijst en brondocumenten - 227
Bijlage 2	Deelnemerslijst werksessies - 239
Bijlage 3	Maatregelenpakket geluid - 243
Bijlage 4	Maatregelenlijst - 247



Arnhem
Geertruijk
A28

Kampsvaart
Kampsvaart (A28)
Nieuw- en Keppel
A28

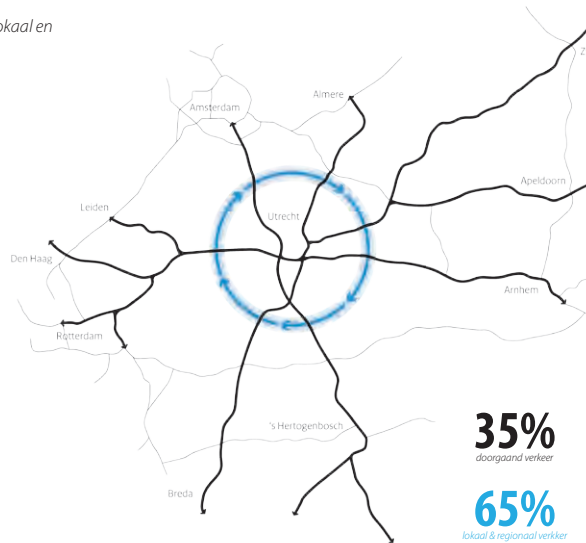
1 Inleiding

Het project A27/A12 Ring Utrecht betreft een opwaardering van wegdelen van de A27, de A12 en de A28 aan de zuid- en oostzijde van Utrecht. Als onderdeel van het voorbereidende plan- en ontwerpproces wordt er een OTB/MER opgesteld, wat door zijn integrale karakter weer mede bestaat uit verschillende deelrapporten. Dit is het deelrapport landschap, waarin aan de hand van een onderbouwde visie wordt beschreven hoe de weg en zijn aanvullende opgaven, zoals recreatie, natuur en water worden ingepast en vormgegeven. In deze inleiding wordt verder ingegaan op de *aanleiding en doel van dit project* (paragraaf 1.1), *de relatie met het OTB/MER en andere documenten* (1.2), *het doel van dit project* (1.3), *de scope* (1.4) en de *opbouw van dit rapport* (1.5).

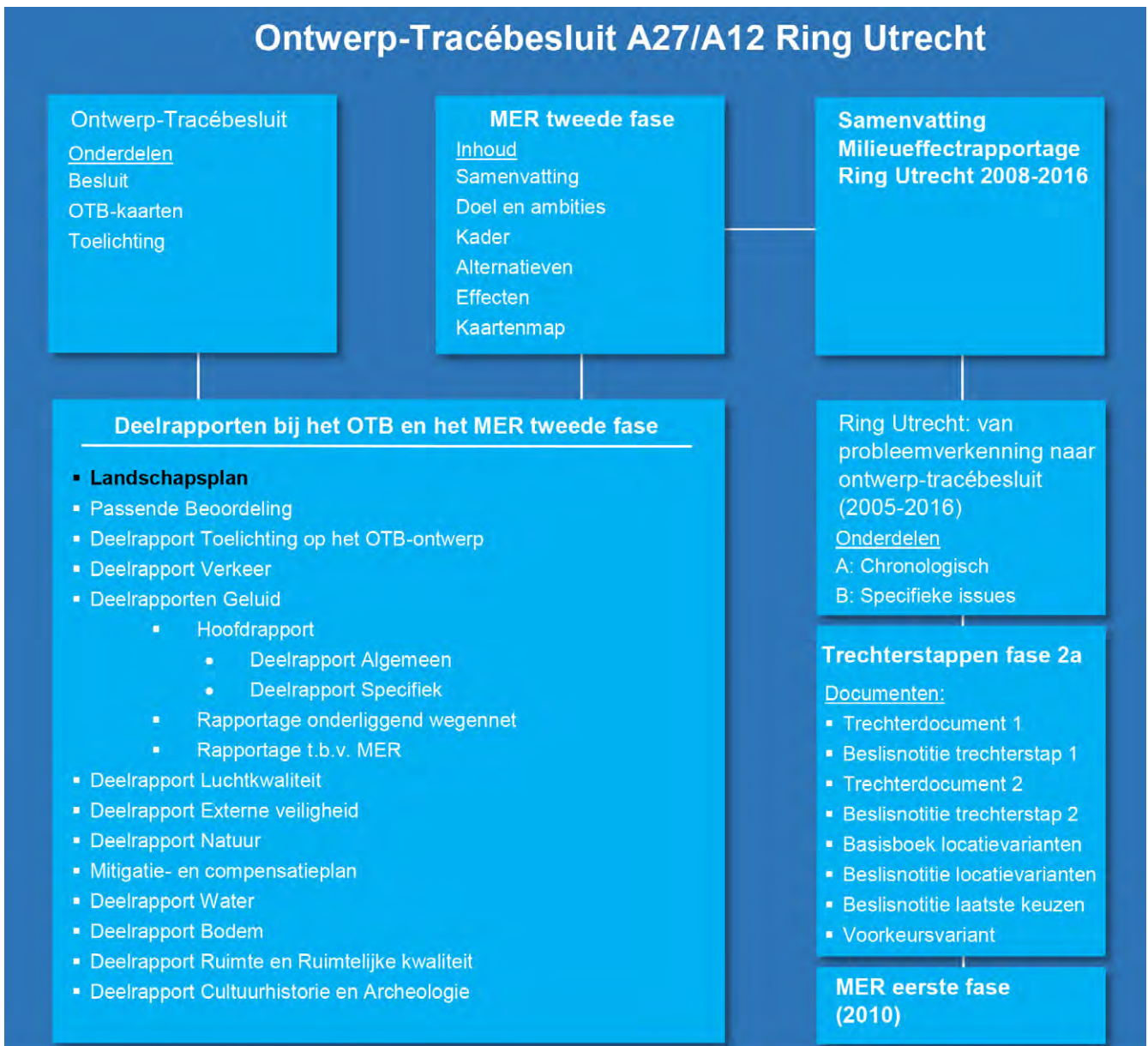
	Hoofdstuk	Paragrafen
1	Inleiding	§ 1.1 Aanleiding en doel van dit project
		§ 1.2 Opbouw van de rapportstructuur (O)TB en MER Tweede Fase Ring Utrecht
		§ 1.3 Doel van dit rapport
		§ 1.4 Scope van het project Ring Utrecht
		§ 1.5 Opbouw van het landschapsplan
2	Proces	
3	Huidige situatie	
4	De opgave	
5	Visie	
6	Principes	
7	Uitwerking landschappelijke inpassing	
8	Dwarsverbindingen	
9	Vervolgopgave	

→ **De Ring Utrecht als draaischijf van Nederland**

Verkeer op de Ring bestaat uit doorgaand verkeer en uit lokaal en regionaal verkeer.



Afbeelding 1.1 Aanleiding voor het project Ring Utrecht; verdeling herkomsten en bestemmingen



Afbeelding 1.2 Rapportstructuur Ring Utrecht MER Tweede Fase

1.1 Aanleiding en doel van dit Project

Aanleiding

Utrecht is de draaischijf in het Nederlandse netwerk van snelwegen (afbeelding 1.1). Verkeer vanuit alle richtingen rijdt via Utrecht om de eindbestemming te bereiken: via de A2 aan de westkant, via de A12 aan de zuidzijde en/of via de A27 en het eerste stuk van de A28 ten oosten van de stad. De snelwegen rond Utrecht vormen samen de Ring Utrecht. Ook de Noordelijke Randweg Utrecht is een schakel in deze Ring. Vanwege de centrale ligging van Utrecht is er op de Ring Utrecht sprake van zeer veel doorgaand verkeer. Toch is dit doorgaand verkeer slechts één derde van het totaal aan auto's op de Ring. Dé grootverbruiker is de regio: 65% van het verkeer op de Ring heeft Utrecht of de directe omgeving als herkomst en/of bestemming. Het gaat daarbij om inwoners van Utrecht en de omliggende gemeenten, om de werknemers, de klanten en de leveranciers van de bedrijven en instellingen die in het Utrechtse gevestigd zijn, om bezoekers van evenementen en van de binnenstad, enzovoort.

Door al het doorgaande en regionale verkeer dat op de Ring samenkomt, is het hier erg druk. Op zowel de A27 als de A12 passeren op een doordeweekse dag niet minder dan 180.000 tot 220.000 personenauto's en vrachtwagens. Bij dergelijke grote aantallen is het niet verwonderlijk dat er bijna dagelijks files staan op de Ring. Maar dat komt ook doordat de Ring een ingewikkeld systeem is: met drie grote knooppunten, met veel op- en afritten, met weefvakken, kortom, met tal van plekken waar auto's van de ene naar de andere rijstrook willen opschuiven. Op een stuk weg waar veel auto's dit soort 'weefbewegingen' uitvoeren ontstaat veel sneller vertraging dan op een weg waar het verkeer rechtdoor rijdt. Het *Project Ring Utrecht* beoogt een duurzame oplossing voor deze problemen te genereren.

Daarnaast is er evenwel een tweede ambitie. Deze betreft de kwaliteit van de leefomgeving. De doelstelling is dat maatregelen aan de Ring over het geheel genomen niet tot verslechtering leiden, en waar mogelijk zelfs een verbetering van de leefomgevingskwaliteit opleveren. Bij een grote ingreep in een gebied waarin elke vierkante meter een functie heeft is het onvermijdelijk dat in specifieke situaties nadelige effecten ontstaan, zoals de aantasting van eigendom of het kappen van bomen. Maar de balans moet voor de omgeving als geheel positief zijn.

Het voorgaande is samengevoegd in een tweeledige doelstelling voor het project.

Doelstelling

Het *project Ring Utrecht* heeft een tweeledig doel:

- de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit¹, op een verkeersveilige manier; en
- de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren.

Om deze doelstellingen te realiseren is het *Project Ring Utrecht* in 2008 gestart met het uitbrengen van een startnotitie. Sinds deze startnotitie is na de eerste fase MER in 2010 een voorkeursalternatief gekozen. Het voorkeursalternatief is via een aantal trechterstappen uitgewerkt in een voorkeursvariant voor de A27/A28 aan de oostzijde en de A12 aan de zuidzijde van de stad Utrecht.

Deze voorkeursvariant is uitgewerkt tot een (Ontwerp-)Tracébesluit. Als onderbouwing van dit besluit is een aantal documenten opgesteld, samengebracht onder de titel OTB/MER Ring Utrecht A27/A12. Dit document maakt deel uit van deze documentenset.

¹ Zoals bedoeld in de Structuurvisie I&M, in het bijzonder in bijlage 6 van het SVIR

1.2 Opbouw van de rapportstructuur (O)TB en MER Tweede Fase Ring Utrecht

Het *ontwerp-tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht* is het juridisch bepalende document waarin de wegaanpassingen en de maatregelen om de leefomgevingskwaliteit te beschermen en te verbeteren zijn opgenomen. Het ontwerp-tracébesluit is mede opgesteld op basis van veel vakinhoudelijk onderzoek dat is samengevat in het *MER Ring Utrecht Tweede Fase*, en in het eerder opgestelde MER Eerste Fase en tussentijdse trechterdocumenten. Het *ontwerp-tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht* bestaat uit de besluittekst, een toelichting en een set tracékaarten. Het tracébesluit legt in combinatie met de tracékaarten juridisch vast waar de weg wordt uitgebreid, en waar welke maatregelen (geluid, inpassing) zijn voorzien om de effecten van de uitbreiding op de omgeving te beperken. In de toelichting is nader ingegaan op de nut en noodzaak van het voornemen en op de achtergrond van de voorgestelde maatregelen.

Het *ontwerp-tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht* kent een aantal verplichte bijlagen, waaronder een milieueffectrapport (MER). Het MER Ring Utrecht is opgesteld in twee fasen. In het MER eerste fase zijn alternatieven vergeleken, in het MER tweede fase is in detail ingegaan op de milieueffecten van de in het (O)TB vastgelegde variant. Ook tussen beide MER-fasen in hebben afwegingen plaatsgevonden; deze zijn gerapporteerd in de Trechterdocumenten. De rapportage *Ring Utrecht: proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016)* licht het trechterproces verder toe vanaf de start van het project Ring Utrecht tot de vaststelling van het (O)TB.

In het schema op de vorige pagina (afbeelding 1.2) is de rapportstructuur en de plaats van dit MER Tweede Fase hierin weergegeven. In het document *Samenvatting Milieueffectrapportage Ring Utrecht* is een schema opgenomen waarin ook alle tot de m.e.r. behorende rapporten uit de voorgaande stappen zijn aangegeven.

1.3 Doel van dit rapport

Landschapsplan als ondersteunend document bij het OTB

Het *Landschapsplan Ring Utrecht* is een ondersteunend document bij het OTB A27/A12 Ring Utrecht en het MER Tweede Fase. In het Landschapsplan wordt het doel 'kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig te houden en waar mogelijk te verbeteren' verder uitgewerkt in woord en beeld. Het landschapsplan gaat in op de ruimtelijke aspecten van de inpassing van de weg. Het vormt de basis voor de beschrijving en verbeelding voor de landschappelijke inpassing van de weg en het benodigde ruimtebeslag voor de wegverbreding.

In het landschapsplan zijn ruimtelijke afwegingen en keuzen gemaakt. De onderbouwing van inpassingsmaatregelen verwoord in dit landschapsplan en de gemaakte keuzen en principes sluiten aan bij de gedetailleerde deelrapporten van de andere aspecten. De afwegingen en keuzes komen terug in het OTB: de besluittekst, de toelichting, de OTB-kaarten en zijn meegenomen in het MER Tweede Fase.

Afspraken die niet direct van belang zijn voor het ruimtebeslag maar die qua vormgeving en ruimtelijke inpassing van grote waarde zijn voor het eindbeeld, het verdere proces met omgevingspartijen en de concrete uitvoeringswerkzaamheden zijn in dit landschapsplan inzichtelijk gemaakt in *Hoofdstuk 9 Vervolgopgave*. Hierin komen ook de te sluiten de Bestuursovereenkomst en het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) aan de orde.

Doel van het landschapsplan

Het landschapsplan beschrijft en verbeeldt de visie hoe de wegaanpassingen van Ring Utrecht ruimtelijk wordt ingepast en vormgegeven in de stedelijke en landschappelijke omgeving om zo de leefomgevingskwaliteit te beschermen en te verbeteren. Het maakt duidelijk welke maatregelen en vormgevingsprincipes daarvoor worden toegepast, wat het ruimtebeslag daarvan is en hoe de effecten op landschap worden gemitigeerd en gecompenseerd.

Concreet doet het landschapsplan uitspraken over:

- Mitigerende en compenserende maatregelen binnen het plangebied als gevolg van de wegaanpassingen, waaronder de positie en uitwerking van de geluidwerende voorzieningen, boscompensatie en de watercompensatie.
- Maatregelen die in samenhang met omgevingspartijen tot stand zijn gekomen en een plek hebben gekregen in het landschapsplan zoals de aanplant van nieuwe groenstructuren, het versterken van water- en faunastructuren, de vormgeving van onderdoorgangen en andere wensen.

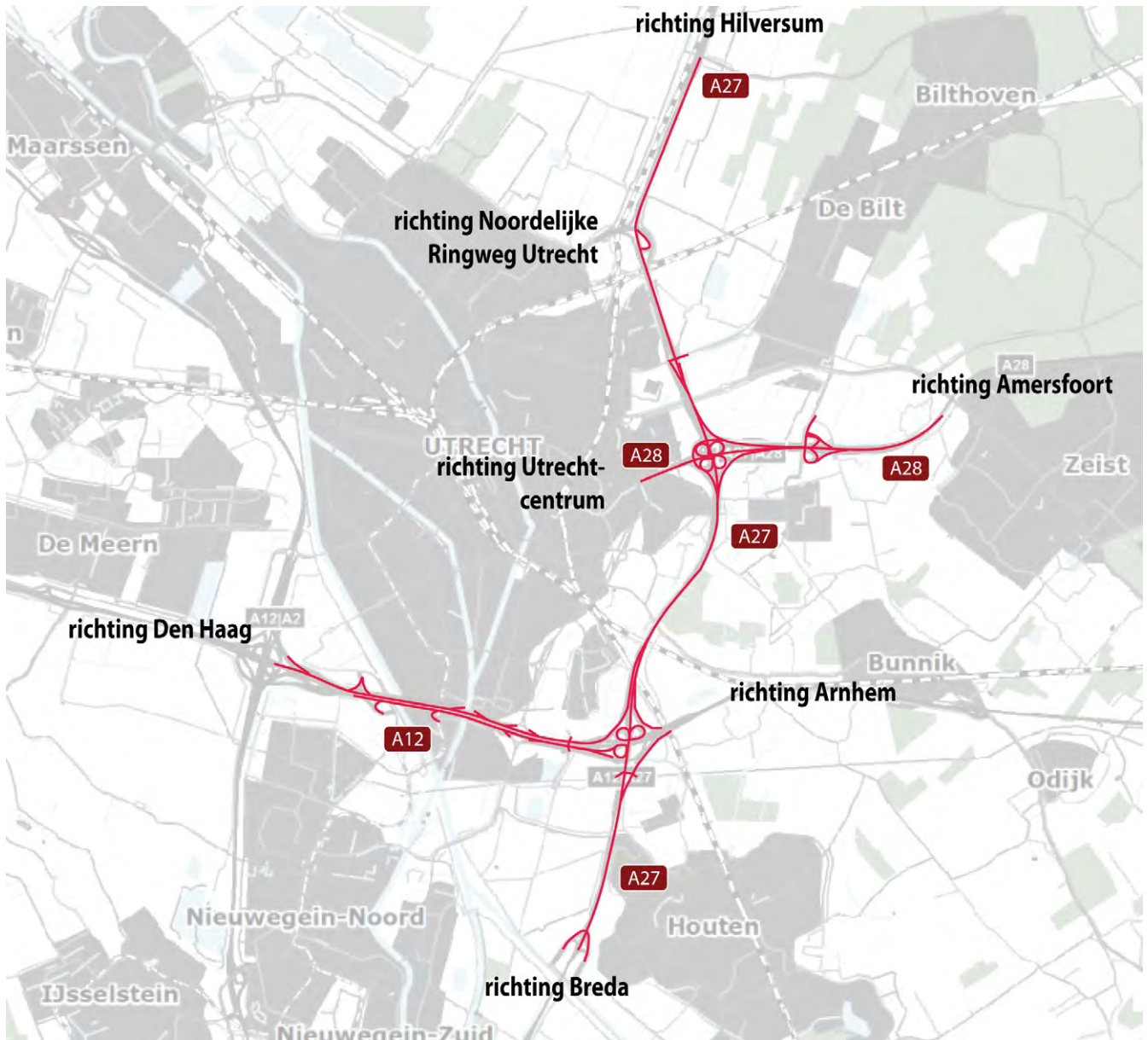
In het landschapsplan is terug te vinden welke maatregelen binnen de scope van het project gerealiseerd worden.

Naast de maatregelen die in het landschapsplan/het OTB zijn meegenomen zijn er andere maatregelen die kunnen bijdragen aan de inpassing van de weg of invulling geven aan wensen van de regio. Over deze maatregelen vindt nog afstemming plaats in het kader van een nog af te sluiten bestuursovereenkomst tussen de betrokken overheden.

Het landschapsplan legt uit hoe de maatregelen met elkaar in samenhang zijn gebracht. Voorgestelde maatregelen en kwaliteitsslagen hebben betrekking op nieuwe natuur en beplanting (bos, kruidenrijke bermen, natuurvriendelijke oevers en lanen), mitigerende/compenserende maatregelen volgens het natuurrapport, nieuw en extra water (brede bermsloten, herstel van watergangen, nieuwe waterpartijen en waterinfiltratie) maar ook op de taludvormen, principes voor nieuwe en verbrede kunstwerken en de positie en vormgeving van geluidwerende voorzieningen. Het landschapsplan zorgt voor versterking van de samenhang waardoor de ruimtelijke kwaliteit van het *project Ring Utrecht* en de omgevingskwaliteit wordt vergroot.

Tegelijk met het opstellen van dit plan is een verkennende studie gedaan naar (principes voor) de architectonische vormgeving van met name de gebouwde onderdelen (kunstwerken, geluidschermen, bruggen e.d.). Deze verkennende studie is in nauwe afstemming met het landschapsplan uitgevoerd om tot een gezamenlijk beeld te komen met een hoge ruimtelijke kwaliteit. De resultaten uit de verkennende studie zijn, voor zover relevant gezien het detailniveau van het OTB, meegenomen in het landschapsplan. De verkennende studie en het landschapsplan samen zullen een doorvertaling krijgen in een op te stellen Esthetisch Programma van Eisen (EPvE). Het EPvE zal een onderdeel gaan vormen van de contractstukken van de aanbesteding van de uitvoeringswerkzaamheden van de Ring Utrecht, zie verder ook hoofdstuk 9. De verkennende studie is geen onderdeel van het OTB.

Onderdeel van het plan voor de Ring Utrecht is de realisatie van een Groene Verbinding over de A27 bij Rijsweerd. De gemeente Utrecht is verantwoordelijk voor het opstellen van een inrichtingsplan van de Groene Verbinding en heeft parallel aan het opstellen van het landschapsplan een inpassingsstudie voor de Groene Verbinding uitgevoerd. De tussentijdse inzichten en resultaten zijn indicatief opgenomen in het Landschapsplan. Bij de uitwerking van de dwarsverbindingen in paragraaf 8.2 is de eerste inrichtingsschets opgenomen.



Afbeelding 1.3 Snelwegen rond Utrecht waarvoor het (O)TB is opgesteld.

Wat was er al? (Inpassingsvisie en Routeontwerpen)

Inpassingsvisie

In een eerder stadium van de planuitwerking is een inpassingsvisie (*MUST stedenbouw, oktober 2014*) opgesteld voor de Ring Utrecht. Ook dit plan is tot stand gekomen in samenwerking met omgevingspartijen. Het landschapsplan is een verdere uitwerking van de inpassingsvisie.

Via het spoor van de inpassingsvisie zijn het beleid, gemeentelijke/provinciale plannen en visies voor de omgeving in dit landschapsplan geïmplementeerd. Deze worden daarom in dit landschapsplan niet opnieuw uitgebreid beschreven. Daarvoor wordt verwezen naar de literatuurlijst en een beknopte samenvatting van de meest relevante, richtinggevende ruimtelijke uitspraken uit deze documenten in bijlage 1.

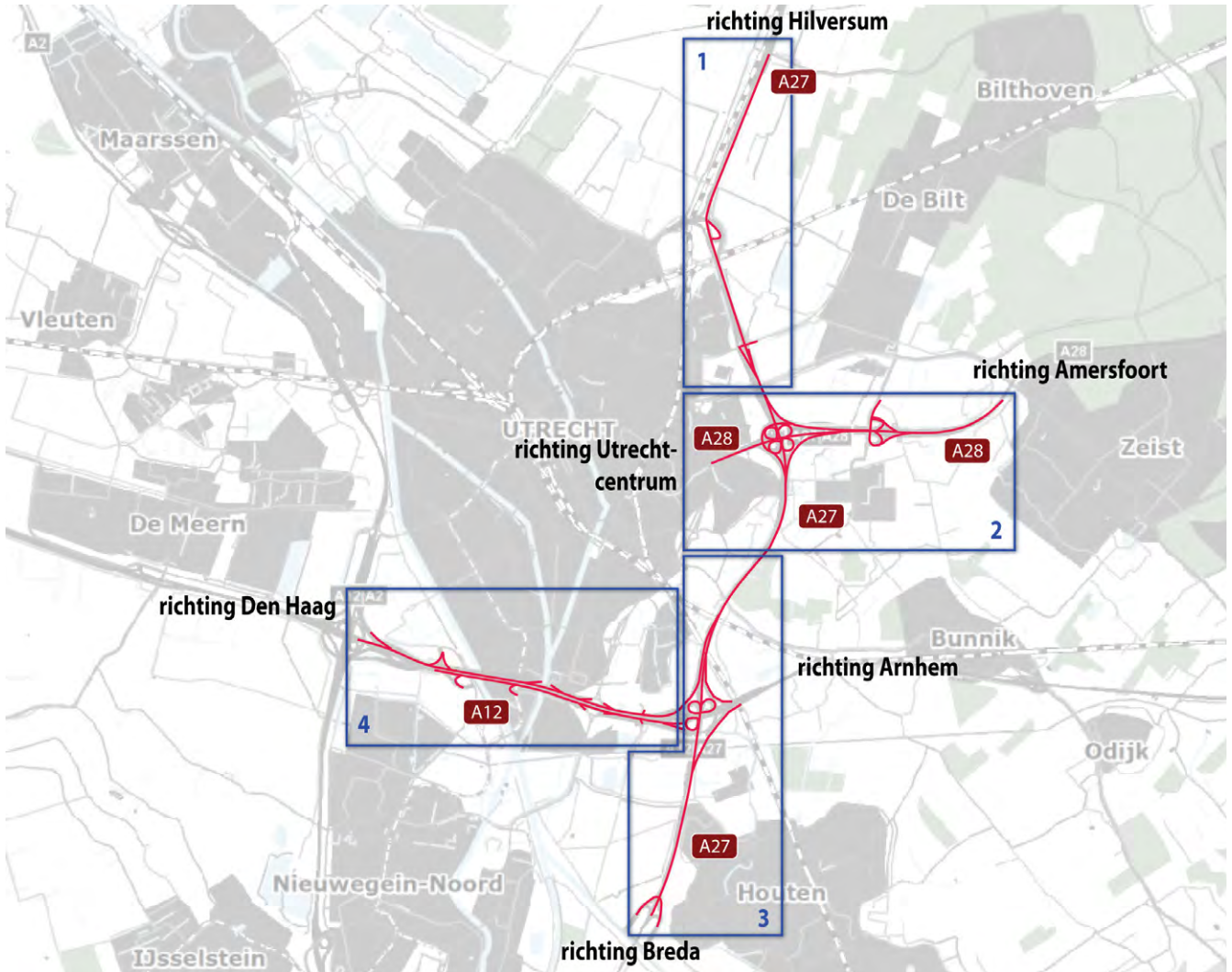
In de *Inpassingsvisie Ring Utrecht* is de ruimtelijke opgave van de Ring Utrecht beschreven en verbeeld. De visie hanteert vier doelen:

- het verbeteren van het leefklimaat;
- het verbeteren van het vestigingsklimaat;
- een eenduidig wegbeeld;
- een herkenbare omgeving.

Deze vier doelen zijn in het landschapsplan vertaald naar een opgave, streefbeelden voor de wegen, ontwerpprincipes, concrete inpassingsvoorstellen en daarmee het concrete ruimtebeslag.

Routeontwerpen

Voor de A12 (*Regenboogroute*) en de A27 (*Panoramaroute*) zijn eerder routeontwerpen opgesteld waarin inpassing- en vormgevingsprincipes zijn bepaald voor deze wegen. Deze principes zijn als basis en inspiratiebron gebruik voor dit landschapsplan. Het landschapsplan bevat een concrete doorvertaling van deze principes naar inpassingsvoorstellen.



Afbeelding 1.4 Deelgebieden A27/A12 Ring Utrecht

1.4 Scope van het project Ring Utrecht A27/A12

Plangebied

Het plangebied voor het project Ring Utrecht is weergegeven in afbeelding 1.3. Het project omvat de volgende wegvakken:

- de A27 tussen de aansluitingen Bilthoven en Houten (km 86,1 – 67,7);
- de A28 vanaf Utrecht-Centrum tot en met de aansluiting De Uithof (km 0,0 – 4,4);
- de A12 tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten (km 57,5 - 63,5).

Binnen het plangebied liggen drie grote knooppunten van snelwegen: knooppunt Rijnsweerd (A27/A28), knooppunt Lunetten (A27/A12) en gedeeltelijk knooppunt Oudenrijn (A12/A2). Het plangebied omvat negen aansluitingen op het onderliggende wegennet:

- aansluitingen A27: Bilthoven, Utrecht-Noord, Veemarkt, Utrecht-Centrum, Houten;
- aansluitingen A28: De Uithof;
- aansluitingen A12: Nieuwegein, Kanaleneiland, Hoograven.

In het plangebied liggen een aantal elementen welke sterk bepalend zijn geweest voor de ontwikkeling van de alternatieven en het uiteindelijke ontwerp. Dit zijn:

- langs de A27: de bak door Amelisseweerd, de kruising van de A27 met de grote spoorviaducten van de spoorlijnen Utrecht-Arnhem en Utrecht-'s Hertogenbosch en de folie onder de verdiepte ligging aan de zuidzijde van de bak;
- langs de A12: de Galecopperbrug;
- de ligging van de centrale viaducten in de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten.

Deelgebieden

In de beschrijvingen van het plangebied is een indeling in vier deelgebieden gehanteerd (afbeelding 1.4). Dit zijn:

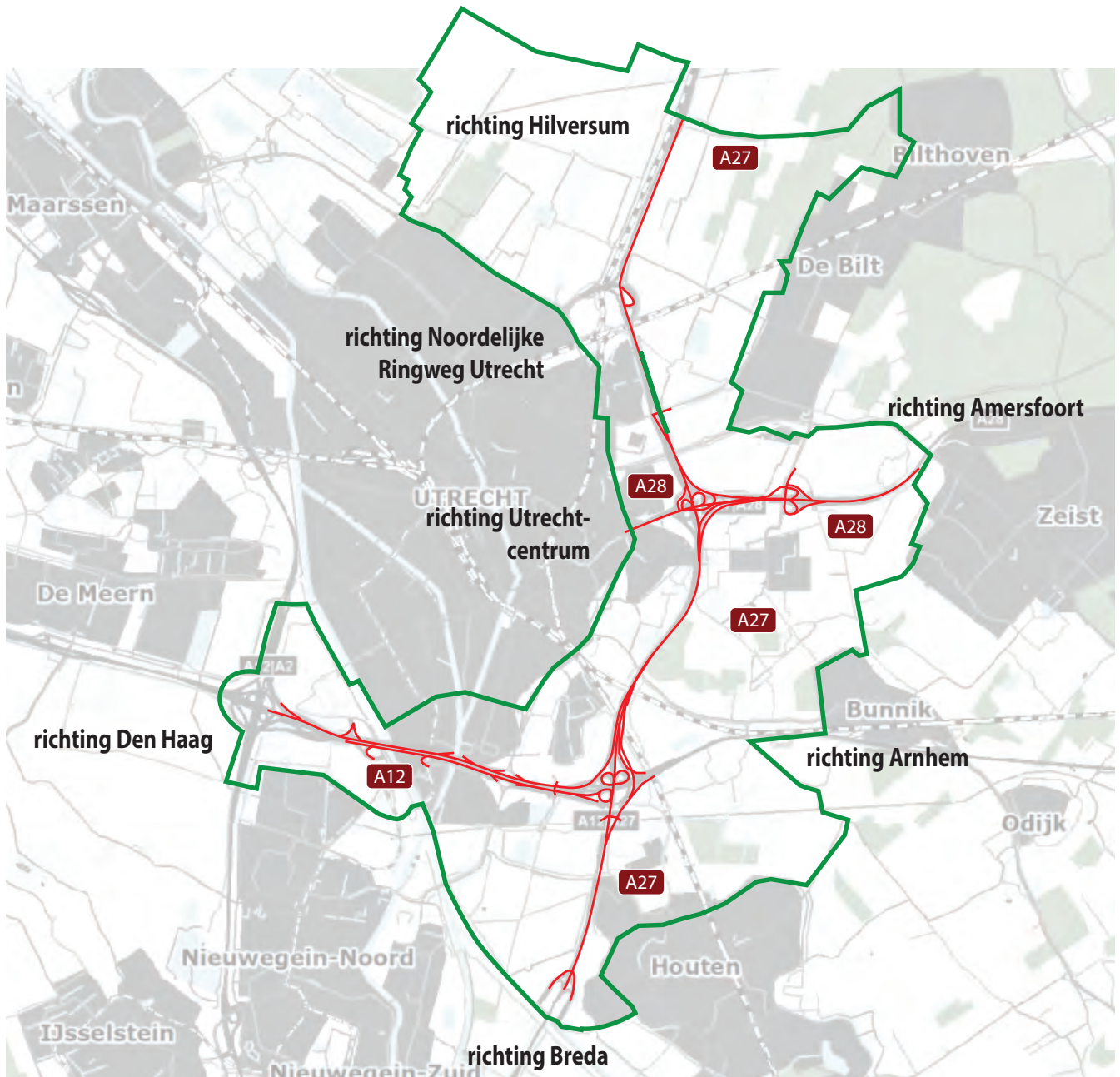
1. A27 Noord (vanaf projectgrens aansluiting Bilthoven tot direct ten zuiden van het viaduct met de Utrechtseweg); (gemeenten De Bilt en Utrecht);
2. A28/A27 knooppunt Rijnsweerd (A27 vanaf viaduct over de Utrechtseweg tot noordrand Bak Amelisseweerd en A28); (gemeenten Utrecht en De Bilt);
3. A27-zuid / knooppunt Lunetten (vanaf noordzijde bak Amelisseweerd tot projectgrens bij Houten); (gemeenten Utrecht, Bunnik en Houten);
4. A12 (van projectgrens bij knooppunt Oudenrijn tot in knooppunt Lunetten). (gemeenten Utrecht en Nieuwegein).

Alternatieven

Binnen het plangebied worden de volgende alternatieven onderzocht:

- de huidige situatie met de autonome ontwikkeling;
- het OTB-ontwerp, de voorkeursvariant uitgewerkt tot op het detailniveau van het OTB;
- het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).

De uitgewerkte voorkeursvariant is nader beschreven in het deelrapport Toelichting op het OTB-ontwerp. De ontwikkeling en beoordeling van het MMA is opgenomen in hoofdstuk 18 van het MER Tweede Fase.



Afbeelding 1.5 Studieggebied landschapsplan A27/A12 Ring Utrecht

De rapportage *Ring Utrecht: proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016)* geeft een overzicht van de alternatieven zoals die vanaf de aanvang van het project zijn onderzocht.

Plan- en studiegebied

Het plangebied is het gebied waarin de fysieke aanpassing van de infrastructuur plaats vindt. De effecten van de alternatieven reiken verder dan het plangebied. Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van de effecten die optreden ten gevolge van de voorgestelde maatregelen.

Het studiegebied is het grootste voor de verkeersstudies. De maatregelen op de Ring Utrecht leiden tot op een grote afstand tot wijzigingen in intensiteiten door veranderingen in routekeuzes. Dit hangt samen met de centrale positie van de Ring in het Nederlandse wegenstelsel. Samenhangend met de verkeerseffecten is ook het studiegebied voor het aspect Natuur relatief groot. Door de netwerkeffecten (routekeuzes van het verkeer over grotere afstanden) behoren de Natura2000-gebieden Oostelijke Vechtplassen en ook de Veluwe tot het studiegebied. Voor de meeste andere aspecten is het studiegebied begrensd tot de meer directe omgeving (100 meter) van het plangebied.

Het onderzochte gebied voor de landschappelijke inpassing is het plangebied en een studiegebied dat verder reikt. De feitelijke inpassing gebeurt vooral in de bermen van de weg en in een smalle zone langs de weg. Daar waar zich kansen aandienen en ruimte beschikbaar is om voor de omgeving ruimtelijke kwaliteit toe te voegen/ te vergroten is het gebied voor de inpassing ruimer genomen.

Hieronder enkele voorbeelden van maatregelen wat verder van de weg:

- Het ruimtelijk versterken van landschapsstructuren in de omgeving van de weg.
- Het versterken van richtlijnen op het landschap en de forten en landgoederen.
- Het functioneel verbeteren van kruisende verbindingen.
- Het aanleggen van ecologische verbindingen langs en over/onder de weg.
- Het aanleggen van fietsroutes parallel aan en onder de weg.
- Het verbeteren van het watersysteem in de omgeving van de weg.

Het studiegebied voor het landschapsplan is aangegeven in afbeelding 1.5.

Planstudiejaar

Het MER beschrijft de effecten van het voornemen zoals die worden berekend en voorspeld voor het jaar 2030. Dit is het gangbare prognosejaar van het verkeersmodel (NRM2015) dat aan de basis staat van de berekening van de verkeersafhankelijke effecten. Alleen voor het aspect geluid is een afwijkend rekenjaar gehanteerd (2036), op basis van wettelijke vereisten. Voor het aspect geluid is een toetsing nodig van de situatie 10 jaar na openstelling van de capaciteitsuitbreiding van de Ring Utrecht. Dat is het jaar 2036.

Voor de beschrijving van de huidige situatie (waar relevant) wordt uitgegaan van het meest recente jaar waarvoor verifieerbare informatie beschikbaar is. Dit kan derhalve per aspect verschillen.



Belendende projecten

Het projectgebied van de Ring Utrecht sluit aan op en overlapt deels met de plangebieden van andere lopende of recent afgeronde planstudies. Relevant in dit kader zijn:

- A27/A1; voor dit project is in 2014 een TB vastgesteld; de A27 tussen de aansluitingen Bilthoven en Utrecht-Noord vormt onderdeel van beide projecten.
- A27 Houten-Hooipolder: voor dit project loopt gelijktijdig een Tracéwet-procedure. De aansluiting Houten maakt deel uit van beide plangebieden. De projectgrens voor Ring Utrecht ligt bij de noordelijke oever van het Amsterdam-Rijnkanaal.
- Noordelijke Randweg Utrecht (NRU): de gemeente Utrecht voert een afzonderlijke procedure voor de opwaardering van de NRU; de begrenzing tussen Ring Utrecht en de NRU in de aansluiting Utrecht-Noord is vastgesteld bovenop het viaduct over het spoor Utrecht-Hilversum.

1.5 Opbouw van het landschapsplan

Het landschapsplan is opgebouwd uit 9 hoofdstukken:

- Hoofdstuk 2 beschrijft het proces aan de hand waarvan dit landschapsplan tot stand is gekomen.
- Hoofdstuk 3 biedt de lezer een analyse van de huidige kernkwaliteiten en kansen voor de weg, de stad en de omgeving.
- Hoofdstuk 4 brengt vanuit de analyse in beeld wat de opgave is voor het landschapsplan voor de Ring Utrecht.
- Hoofdstuk 5 beschrijft de visie vanuit vijf perspectieven en vormt daarmee het vertrekpunt voor de rest van de uitwerking van de opgave en landschappelijke inpassing voor de Ring Utrecht.
- Hoofdstuk 6 gaat in op de inpassingsprincipes voor de A27, de A28, de A12 en de knooppunten. Ook de momenten waarop de stad vanaf de Ring beleefd wordt en de onderdoorgangen waaraan extra aandacht wordt besteed aan de vormgeving komen hier aan de orde.
- Hoofdstuk 7 beschrijft de doorvertaling van de principes naar de concrete inpassingsmaatregelen.
- Hoofdstuk 8 gaat in op de aanpassing van de dwarsverbindingen.
- Tot slot gaat hoofdstuk 9 in op de vervolgoopgave.

In het landschapsplan treft u diverse afbeeldingen en illustraties aan. Deze afbeeldingen geven een abstracte weergave aan van de werkelijkheid (ontbreken verlichting, wegmeubilair ed). Het beeldmateriaal is richtinggevend aan het EPvE, waar inpassing en vormgeving van de kunstwerken verder architectonisch wordt uitgewerkt.



2 Proces

Het omgevingsproces is, net als in de vorige fasen van het project, van cruciaal belang om op een zorgvuldige manier omgevingspartijen te betrekken. Gebiedskennis en inzichten van deze partijen zijn van groot belang bij de inpassing van de weg in de leefomgeving. Het landschapsplan is samen met RWS en in afstemming met diverse gebiedspartijen (Bijlage 2; regionale overheden, HDSR, Uithof/UU) en het Kwaliteitsteam (onafhankelijke experts op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, landschap en stedenbouw) tot stand gekomen. Om een goede afweging te kunnen maken tussen de diverse belangen en wensen hebben genoemde partijen een waardevolle bijdrage geleverd vooraf en gedurende het werkproces. In dit hoofdstuk geven wij inzicht in de *werkwijze* die is gehanteerd (paragraaf 2.1) en de bijbehorende *verantwoording* (2.2).

	<i>Hoofdstuk</i>	<i>Paragrafen</i>
1	<i>Inleiding</i>	
2	<i>Proces</i>	<i>§ 2.1 Werkwijze</i>
		<i>§ 2.2 Verantwoording</i>
3	<i>Huidige situatie</i>	
4	<i>De opgave</i>	
5	<i>Visie</i>	
6	<i>Principes</i>	
7	<i>Uitwerking landschappelijke inpassing</i>	
8	<i>Dwarsverbindingen</i>	
9	<i>Vervolgopgave</i>	

2.1 Werkwijze

Het landschapsplan is in twee fasen tot stand gekomen:

- Fase 1: inventariseren, analyseren en opstellen concept landschapsplan van januari 2015 tot mei 2015.
- Fase 2: uitwerken tot een definitief landschapsplan van mei 2015 tot augustus 2015.

Om de kennis en inzichten uit de vorige fasen en wensen van stakeholders zoveel mogelijk te integreren in het landschapsplan zijn in fase 1 zijn er drie werksessies georganiseerd en zijn er diverse individuele gesprekken gevoerd met omgevingspartijen (gemeenten Utrecht, Houten, Bunnik, Nieuwegein, De Bilt, Provincie Utrecht, HDSR, Uithof/UU, Natuur en Milieu Utrecht, Milieucentrum Utrecht, Vrienden van Amelisweerd e.a.). De werksessies hebben als doel gehad

kennis te delen en omgevingswensen, kwaliteiten, kansen en knelpunten te detecteren en daar waar mogelijk in het plan te integreren. Daarnaast heeft het inzichtelijk gemaakt waar belangen botsen, om vervolgens met elkaar duidelijke keuzen en afspraken te kunnen maken. Deze aanpak heeft een rijke oogst aan inzichten en realistische inpassingsprincipes voor de Ring opgeleverd. Een groot aantal eisen en wensen vanuit de sessies hebben hun ruimtelijke weerslag gekregen in het landschapsplan en daarmee in landschapsplankaarten en het OTB.

De tweede fase bestond uit het aanpassen van het concept landschapsplan naar aanleiding van de resultaten uit de deelonderzoeken en het MER-afwegingsproces van de deelaspecten tot een volledig consistent plan.

Het concept landschapsplan is in fase 2 verfijnd met inzichten vanuit:

- een drietal iteratieslagen en integrale sessies met water, geluid en natuurspecialisten;
- het wegontwerp;
- de geluidsberekeningen en definitieve positionering, hoogte en eigenschappen van de geluidswerende voorzieningen;
- de resultaten van de overige onderzoeken per discipline;
- de definitieve natuurcompensatie/mitigatie;
- de verkenning naar de vormgevingsprincipes;
- de informatieavonden in oktober 2015.

Kwaliteitsteam

'Gedurende het werkproces (fase 1 en fase 2) van het landschapsplan is er op een aantal momenten interactie geweest met het Kwaliteitsteam voor de Ring Utrecht. In het Kwaliteitsteam nam een drietal onafhankelijk adviseurs op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, landschap en stedenbouw zitting. Voor de Ring Utrecht waren dit de Rijksadviseur Infrastructuur & Stad, de Onafhankelijk Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit van de Provincie Utrecht, en een onafhankelijk adviseur ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Utrecht. De bijeenkomsten en de adviezen van het Q-team hebben bijgedragen aan de inhoud en kwaliteit van het *Landschapsplan A27/A12 Ring Utrecht* en de *Verkenning Vormgevingsprincipes Kunstwerken*.

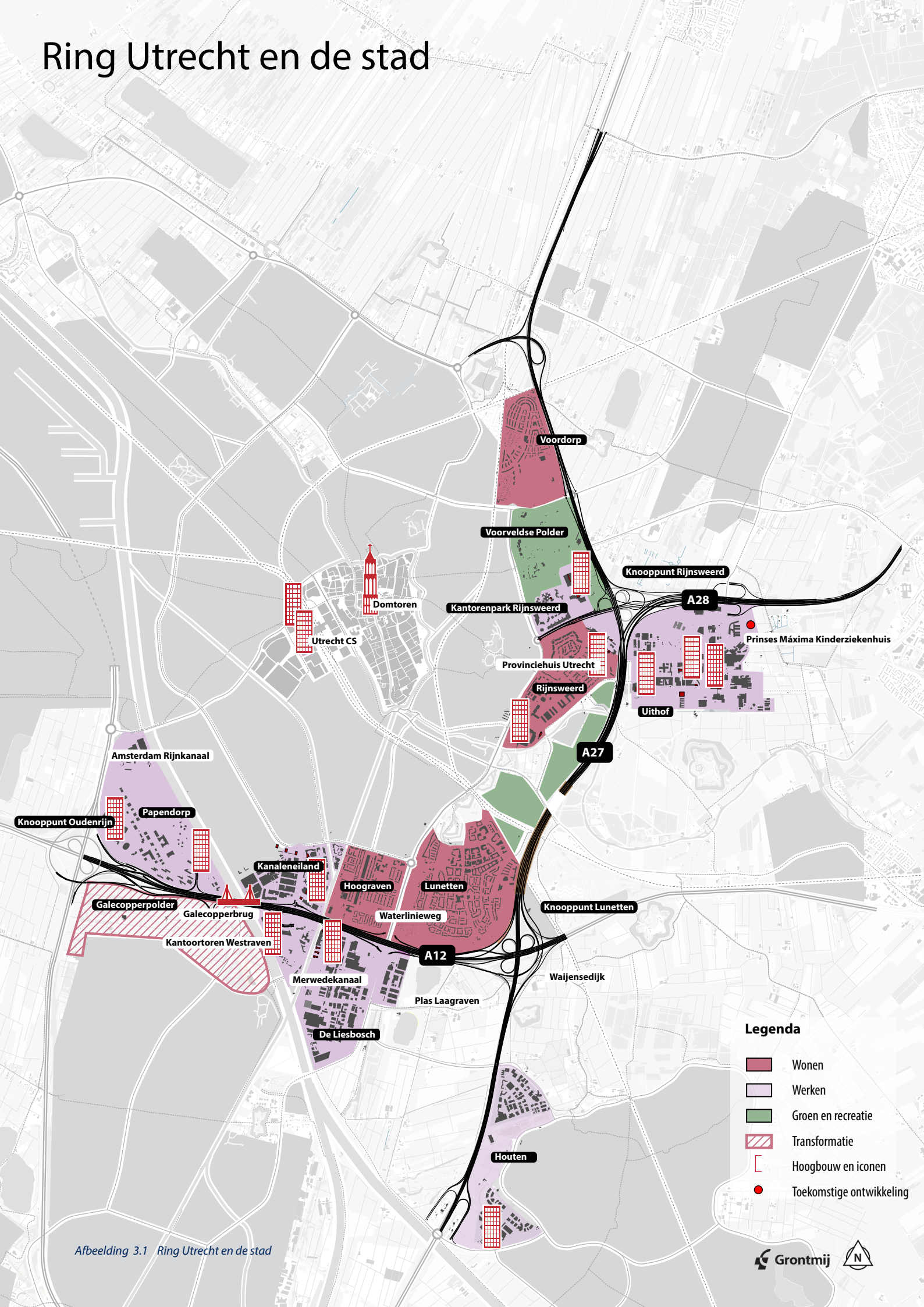
2.2 Verantwoording

Voor het landschapsplan zijn het werkproces en kennis, inzichten en gemaakte afspraken met diverse omgevingspartijen van groot belang geweest. De resultaten van de werksessies en de individuele gesprekken zijn vertaald naar klanteisen en opgenomen in de verslagen die zijn gemaaild naar de deelnemers van de werksessie en de gesprekken.

In het landschapsplan is zichtbaar wat er concreet gerealiseerd gaat worden binnen de scope van het project. De extra maatregelen die buiten de scope van het OTB vallen zullen na regionale afstemming via een *Bestuursovereenkomst* of een *Uitvoeringsovereenkomst* worden geregeld.

Bijlage 2 betreft een overzicht van alle deelnemende partijen die hebben meegewerkt aan de totstandkoming van dit landschapsplan.

Ring Utrecht en de stad



Legenda

- Wonen
- Werken
- Groen en recreatie
- Transformatie
- Hoogbouw en iconen
- Toekomstige ontwikkeling

Afbeelding 3.1 Ring Utrecht en de stad

3 Huidige situatie

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige situatie van het stedelijk gebied, het omliggende landschap en de wegen van de Ring. De huidige omgevingskwaliteiten en waardevolle landschappen vragen om een behoedzame benadering en een zorgvuldige inpassing van de weg. In de analyse wordt onderscheid gemaakt tussen drie invalshoeken op het gebied: *de stad* (paragraaf 3.1), *de landschappen en structuren om de stad* (3.2) en *vanuit de weg* (3.3). Het beschrijven en analyseren van de huidige situatie vanuit bovengenoemde invalshoeken zorgt ervoor dat er een compleet beeld ontstaat van deze complexe situatie, waar land, stad en snelweg letterlijk met elkaar verweven zijn. De analyse resulteert in het benoemen van de belangrijkste kenmerken van de betreffende gebieden.

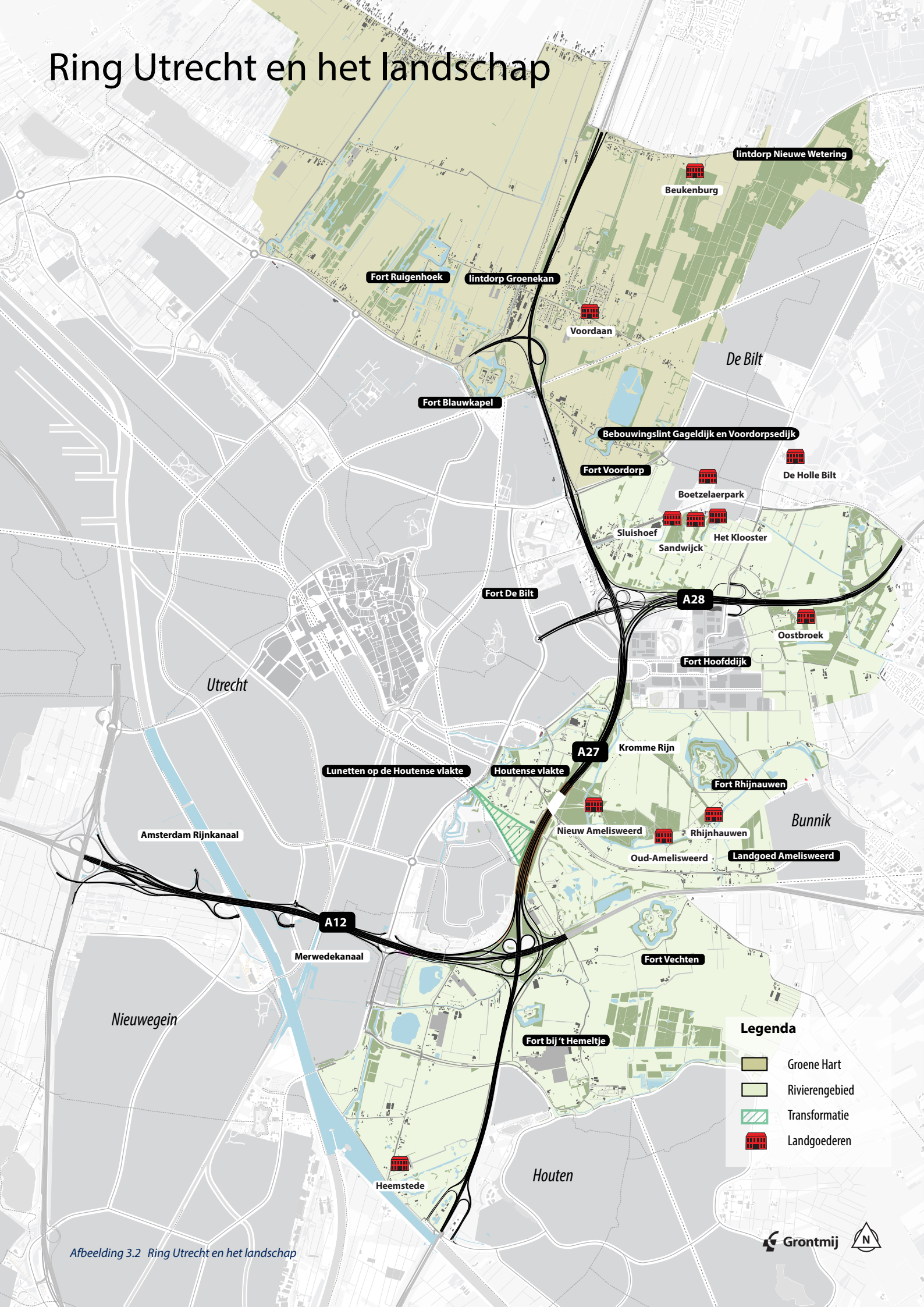
	Hoofdstuk	Paragrafen
1	Inleiding	
2	Proces	
3	Huidige situatie	§ 3.1 De stad
		§ 3.2 De landschappen en structuren om de stad
		§ 3.3 De weg
4	De opgave	
5	Visie	
6	Principes	
7	Uitwerking landschappelijke inpassing	
8	Dwarsverbindingen	
9	Vervolgopgave	

3.1 De stad

De stadsregio Utrecht ligt centraal in Nederland. Het bestaat naast Utrecht onder andere uit de kernen De Bilt, Zeist, Houten en Nieuwegein. Deze kernen vangen sinds de jaren zestig van de vorige eeuw een deel van de groeiopgave van de stad Utrecht op. De stad Utrecht toont zich met vele gezichten naar de Ring. Op afbeelding 3.1 zijn de onderdelen van de stad weergegeven die een directe relatie met de Ring Utrecht hebben.

De A27 is een weg in het groen en de stad. Ten westen van de A27 liggen nu woonwijken, bedrijventerreinen, parken, volkstuinen, sportterreinen, ingesloten landschappen en relictten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Bij de Uithof (economisch kerngebied) heeft de stad de sprong over de A27 naar het oosten

Ring Utrecht en het landschap



Legenda

- Groene Hart
- Rivierengebied
- Transformatie
- Landgoederen

Afbeelding 3.2 Ring Utrecht en het landschap

gemaakt. Veel van die stedelijke functies zijn vanaf de A27 en de A28 nauwelijks te ervaren: ze gaan verborgen achter dicht groen en geluidschermen scheiden het wonen, werken en recreëren van de weg. Bij de Uithof en het kantorenpark Rijnsweerd is Utrecht vanaf de weg even zichtbaar. Verder naar het zuiden vormt de bedrijvigheid in de westrand van Houten een stedelijke rand in het landschap.

Bij de A12 kent de stad een geheel andere ruimtelijke opbouw. Daar laat Utrecht haar identiteit als grote, dynamische stad zien. De A12 heeft aan weerszijden relaties met de stad in de vorm van woonwijken en bedrijventerreinen. De noord-zuid bebouwingsstructuur (oude polderstructuur) van Hoograven zet zich ten zuiden van de A12 door in kantoren en bedrijven. Het Amsterdam-Rijnkanaal, het Merwedekanaal en de Waterlinieweg zijn structurerende elementen voor de stad en ontmoeten de A12. Ze verdelen het in afzonderlijke 'blokken' met elk een eigen functie en identiteit. De 'blokken' met een kantoor- of bedrijfsfunctie (Papendorp, Meubelboulevard, Bedrijventerrein Westraven en Liesbosch) presenteren zich aan beide zijden van de A12 achter taludbeplanting duidelijk in het zicht van de weggebruiker. Ze geven Utrecht een adres aan de A12. De woongebieden gaan schuil achter geluidwerende voorzieningen en dichte groenstroken (Hoograven en Lunetten). Vanaf de A12 gezien zijn er drie landschapsfragmenten waar te nemen; de Galecopperpolder, het gebied rondom de plas Laagraven en het zicht op het rivierenlandschap bij de Waijensedijk.

De diverse aansluitingen van de snelweg met de stad, zijn tevens de entrees van de stad. Het zijn de (visuele)contactpunten tussen stad en snelweg. Op deze plekken staan veelal waardevolle grote bomen en taludbeplantingen. Met het gesloten groen en het zicht op de bedrijfsgebouwen heeft Utrecht grofweg twee gezichten. Er wordt gewoond en gewerkt. Naast deze twee gezichten toont de stad zich aan de weggebruiker met een aantal opvallende bouwwerken, iconen, bakens voor de stad. Bij Utrecht zijn o.a. de Domtoren, het provinciehuis, de universiteitsgebouwen, de hoogbouw nabij het station, de Galecopperbrug en het kantoorgebouw Westraven.

De belangrijkste ontwikkelingen langs de Ring Utrecht betreffen de ontwikkelingen in de Uithof (Utrecht Science Park), waarbij wordt ingezet op sterker de aansluiting met de stad te maken, met behoud van een landschappelijk karakter op het terrein zelf. Onderdeel van deze ontwikkeling is het Prinses Máxima Kinderziekenhuis. Daarnaast zijn ontwikkelingen voorzien in de Galecopperpolder bij Nieuwegein. De Galecopperpolder wordt naar verwachting op termijn ontwikkeld tot woongebied. Er is nog geen programma of ontwerp bekend, maar de polder zal daarmee meer een onderdeel worden van het stedelijke gebied. Deze verstedelijking moet passen in de lange termijn opgave die Rijk en regio hebben verwoord onder de noemer A12-zone.

3.2 De landschappen en structuren om de stad

Het landschap rondom de A12, A27 en A28 is prachtig en divers, maar ook complex en kwetsbaar. Langs het plangebied liggen drie deelgebieden zoals benoemd in de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen van de provincie Utrecht: het Groene Hart, het Rivierengebied (De Limes), de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Daarnaast is het landschap van de Utrechtse Heuvelrug dichtbij. Langs de rand van de Heuvelrug zijn veel landgoederen gesticht die vooral aan de oostkant van de stad het landschap mede hebben vormgegeven en vanaf de weg op diverse plekken duidelijk zichtbaar zijn. Op afbeelding 3.2 zijn de onderdelen van het landschap waar de Ring Utrecht relatie mee heeft weergegeven.



Groene Hart

Ten noorden van Utrecht ligt het open en waterrijke landschap van het Groene Hart met zijn lange strokenverkaveling en dichte bebouwingslinten. De kernkwaliteiten die in de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen voor het Groene Hart worden benoemd zijn de openheid, het (veen)weidekarakter, de landschappelijke diversiteit en de rust en stilte. Het is van oorsprong een landschap met vergezichten en horizonten. Vanuit het projectgebied is de weidsheid van het Groene Hart beperkt te beleven; vooral ten oosten van de A27 bij Blauwkapel, Nieuwe Wetering en Groenekan zijn de kernmerken van het gebied zichtbaar. Deze beperkte herkenbaarheid heeft twee redenen:

- Ten noordoosten van Utrecht gaat het landschap van het Groene Hart langzaam over in de Utrechtse Heuvelrug.
- De bundel van de spoorlijn en de snelweg tussen Utrecht en Hilversum is door bebouwing en beplantingen een dichte noord-zuid structuur in het landschap geworden. Deze barrière scheidt het smalle deel van het Groene Hart ten oosten van de A27 van het 'grote' Groene Hart ten westen van de A27.

Zo is ten oosten van de A27 een fragmentarisch landschap ontstaan waarin nog veel kenmerken van het landschap van het Groene Hart zichtbaar zijn, maar dat toch zijn eigen specifieke karakteristiek heeft:

- de langgerekte kavels, lopend vanuit de bebouwingslinten van Nieuwe-Wetering, Groenekan en Blauwkapel;
- een rijke afwisseling tussen open en besloten delen en veel oude bossen, historische gebouwen en de overgang naar de beboste Utrechtse Heuvelrug.

Rivierengebied

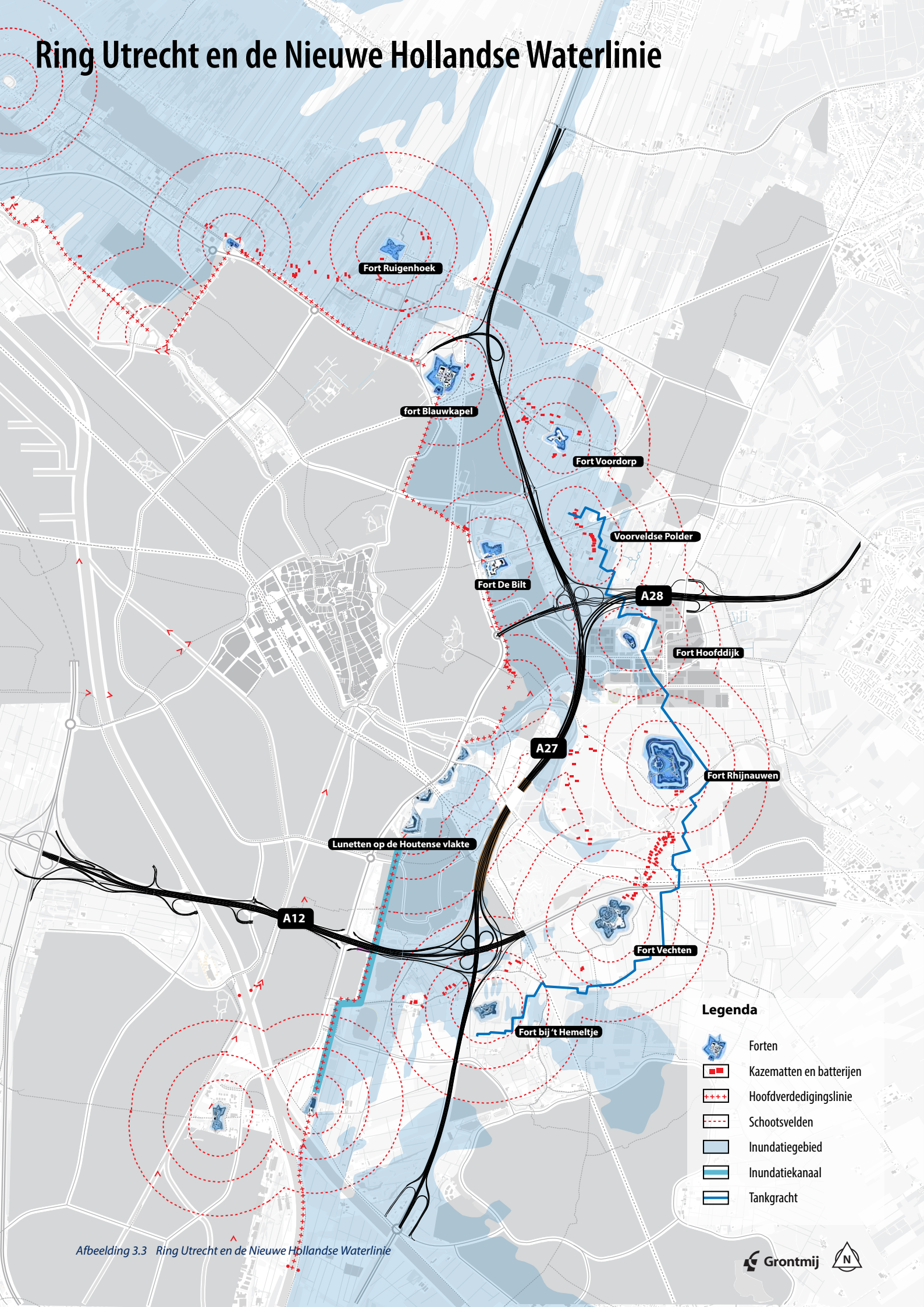
Het grootste deel van het landschap rondom de A27, A28 en A12 valt binnen het Rivierengebied. De kern daarvan wordt gevormd door een brede stroomrug waar de Kromme Rijn doorheen loopt. Deze 'prijkt' ter hoogte van Amelisweerd, Utrecht binnen. In de Kwaliteitsgids worden de volgende kernkwaliteiten benoemd: het schaalcontrast van zeer open naar besloten, het samenhangende stelsel van rivier/uiterwaard/oeverwal/kom, het stelsel van hoge stuwwal/flank/kwelzone/oeverwal/rivier en de Kromme Rijn als vesting en vestiging.

De stroomrug van de Kromme Rijn deelt het rivierengebied bij Utrecht in twee delen:

- Een halfopen weidelandschap met bossen en landgoederen. Dit ligt tussen de stroomrug en de Utrechtse Heuvelrug in. Het sluit ten oosten van de stad aan op de landgoederenreeks die op de overgang van het Groene Hart naar de Utrechtse Heuvelrug ligt.
- Een van oorsprong open landschap wat door stedelijke ontwikkeling (Utrecht, Bunnik, Nieuwegein en Houten) deels gefragmenteerd en verdicht is geraakt.

Het halfopen weidelandschap wordt rondom De Bilt beleefd vanaf het noordelijk traject van de A27 en vanaf de A28; ten oosten en noorden van de weg van De Biltse Rading tot de aansluiting De Uithof (zie vensters afbeelding 3.7). Het open weidelandschap wordt beleefd vanaf het zuidelijke deel van de A27 rondom Houten. Verder zijn de kernkwaliteiten van het Rivierengebied vooral binnen het gebied zelf te beleven. De A27 en A28, en in mindere mate de A12, vormen binnen het Rivierengebied vaak een harde grens of een barrière.

Ring Utrecht en de Nieuwe Hollandse Waterlinie



- Legenda**
- Forten
 - Kazematten en batterijen
 - Hoofdverdedigingslinie
 - Schootsvelden
 - Inundatiegebied
 - Inundatiekanaal
 - Tankgracht

Afbeelding 3.3 Ring Utrecht en de Nieuwe Hollandse Waterlinie

Bijzonder binnen het Rivierengebied zijn de vele landgoederen, die op de overgang van de hoge en droge Utrechtse Heuvelrug naar de nattere gronden van het Rivierengebied en het Groene Hart zijn gesticht. Tussen de zeventiende en negentiende eeuw is zodoende een ononderbroken band met landgoederen en buitenplaatsen ontstaan tussen De Bilt en Amerongen: de Stichtse Lustwarande genaamd. Deze band aan landgoederen raakt de oostflank van Utrecht. Hierdoor zijn er tal van landgoederen te vinden, waaronder Sandwijck, Oostbroek en Amelisweerd (zie afbeelding 3.2). Deze landgoederen zijn zichtbaar vanaf de A27 en A28 wat een rijkdom en prachtig gevarieerd beeld van het Rivierengebied (en deels ook van het aansluitende deel van het Groene Hart) ten oosten van Utrecht oplevert.

Nieuwe Hollandse Waterlinie²

De Nieuwe Hollandse Waterlinie (zie afbeelding 3.3) is een stelsel van voormalige militaire objecten die samen een eenheid vormen en die loopt vanaf Gorinchem tot aan Amsterdam.

De NHW is geplaatst op de "Voorlopige Lijst Unesco Werelderfgoed Koninkrijk der Nederlanden 2010". Dit geeft aan dat de NHW van internationale waarde is. Alleen daarom al is extra aandacht aan het behoud en waar mogelijk verbetering van de NHW relevant. De definitieve indiening van het nominatiedossier wordt verwacht in 2018 en plaatsing in 2019. In 2016 zullen de contouren van de te beschermen delen van de waterlinie en de bufferzones worden vastgesteld. Deze contouren worden in de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgelegd. De bufferzone is bedoeld de duurzame instandhouding van de Outstanding Universal Values (OUV) van de beschermde delen te garanderen.

Vanaf 1815 is de Nieuwe Hollandsche Waterlinie (NHW) in Nederland aangelegd. De bedoeling van de linie was om ook Utrecht binnen de nationale verdediging op te nemen. Bij de (oude) Hollandsche Waterlinie bleef Utrecht er buiten. Het deel van de linie rond Utrecht werd de Stelling van Utrecht genoemd. Voor de verdediging werd de karakteristiek van het Nederlandse landschap gebruikt. Door land onder water te zetten werden de oprukkende legers tegengehouden. De verbindingen door de inundatievelden die niet onder water gezet konden worden (Koningsweg, Oude Houtensepad en later ook de spoorlijnen) en diepe waterlopen (Kromme Rijn) werden door fortificaties verdedigd. Dit was ook nodig wanneer de landerijen te hoog lagen om te worden geïnundeerd. De Houtense Vlake was hierbij de grootste zorg. De vier Lunetten zijn hiervoor in de eerste aanleg gebouwd. Omdat het geschut steeds sterker werd, werd er tussen 1867 en 1870 een tweede halve ring van forten gebouwd. De forten bij Rhijnauwen en bij Vechten waren bedoeld om de Houtense vlakte binnen de Linie op te nemen. De A27 is volledig gelegen tussen de eerste en tweede ring van de Stelling van Utrecht.


De Nieuwe Hollandse Waterlinie bestaat uit een samenhangend systeem van kanalen, dijken, sluizen en inundatiegebieden, aangevuld met verdedigingswerken en vrije schootvelden. De linie heeft er voor gezorgd dat de groei van Utrecht naar het oosten toe beperkt is gebleven. De vrije schootvelden van de forten moesten gehandhaafd blijven.

² In de rapportage Ring Utrecht: proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) is nader ingegaan op de rol van de NHWL in de verschillende stappen in de planvorming

Ring Utrecht en de Limes



Legenda

 Archeologisch gebied Limes

In de vorige eeuw werd de druk vanuit de stad steeds groter en verloor de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn functie. Sinds 1919 heeft de gemeente Utrecht de landgoederen één voor één aangekocht, beginnend met Rhijnauwen. In eerste instantie voor de bouw van villa's, maar later als recreatiegebied voor de stedeling. Het sportpark Maarschalkerweerd en de Laan van Maarschalkerweerd zijn vanaf 1930 aangelegd. Direct na de opheffing van de Kringenwet in 1963 werd er een begin gemaakt met de bouw van het Universiteitscentrum de Uithof. Er zijn vanaf circa 1980 verschillende stadsrandfuncties gekomen (volkstuinten, grond/slibdepot, afvalverwerking etc). In 1982 is de A27 aangelegd door het bos van Nieuw Amelisweerd. Recent is de trambaan tussen Utrecht Centraal en De Uithof aangelegd.

Ten oosten van Utrecht liggen 13 forten en andere gebouwde verdedigingswerken (zie afbeelding 3.3):

- Fort De Gagel
- Fort op de Ruigenhoekse Dijk
- Fort Blauwkapel
- Fort op de Voordorpse Dijk
- Fort op de Biltstraat
- Werken bij Griffenstein
- Werk aan de Hoofddijk
- Fort Vossegat
- Vier Lunetten op de Houtense Vlakte
- Fort bij Rijnauwen
- Infanteriestelling tussen Rijnauwen en Vechten
- Fort bij Vechten
- Fort bij 't Hemeltje

Sommige forten liggen verscholen in het groen of de bebouwing, andere zijn van afstand duidelijker herkenbaar. De oorspronkelijke inundatievlakten en schootsvelden zijn dat veel minder. Deze zijn, nadat ze hun functie hadden verloren, veelal ingenomen door andere vormen van grondgebruik, waaronder stedelijke uitbreiding. De onderlinge samenhang tussen de verschillende onderdelen van de linie is deels verloren gegaan. Dat komt onder andere door de aanleg van infrastructuur en bebouwing. Toch vormen de verschillende onderdelen van de linie belangrijke landschappelijke en cultuurhistorische elementen in het landschap.

Drie forten zijn vanaf de A27 goed te zien:

- Fort Blauwkapel in de oksel van de A27 en de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU);
- Fort Voordorp;
- Fort bij 't Hemeltje tussen Houten en knooppunt Lunetten.

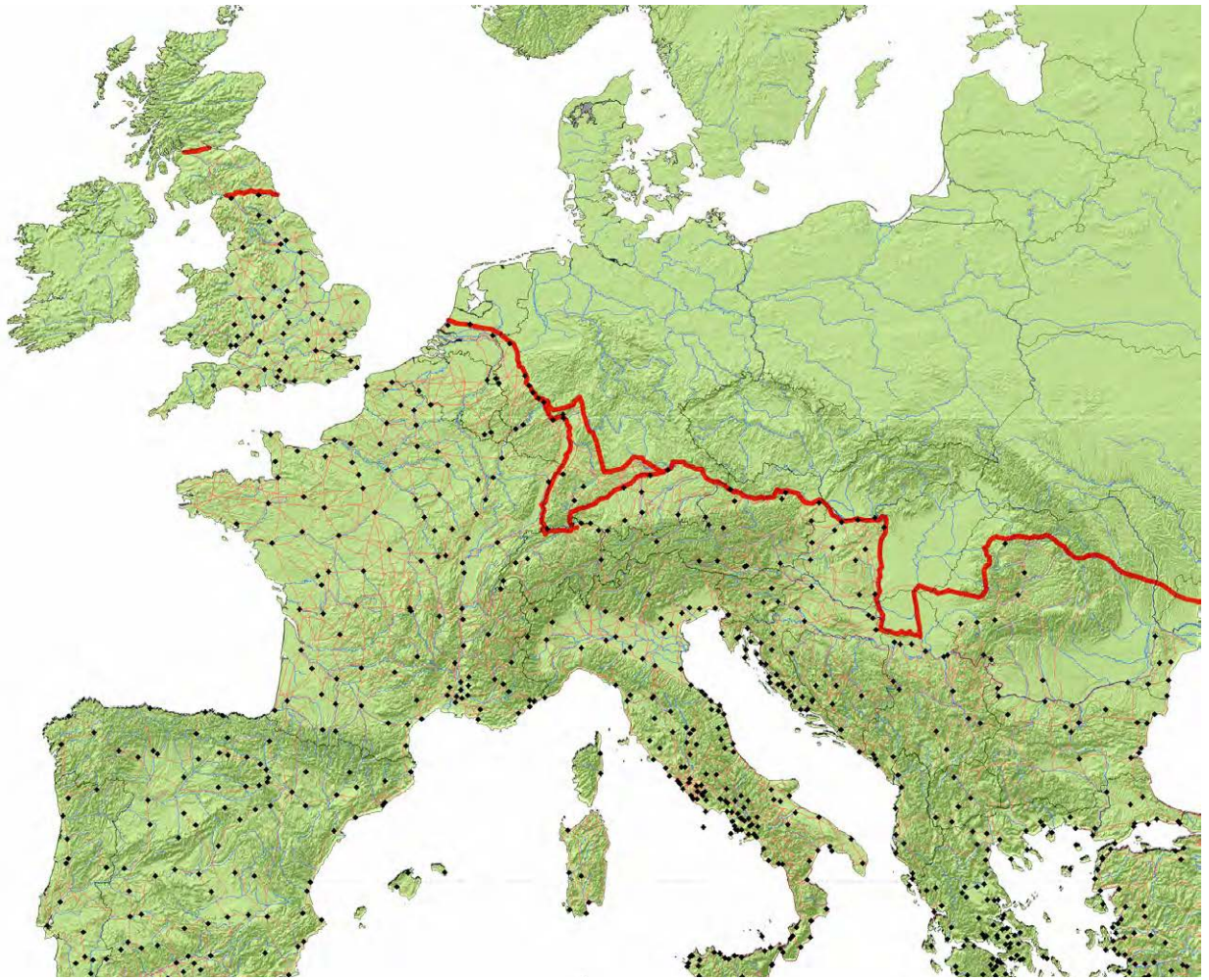
Daarnaast doorsnijdt de weg een aantal bij de linie horende structuren, waar onder:

- de tankgracht bij De Uithof;
- het inundatiekanaal tussen Lunetten en Laagraven.

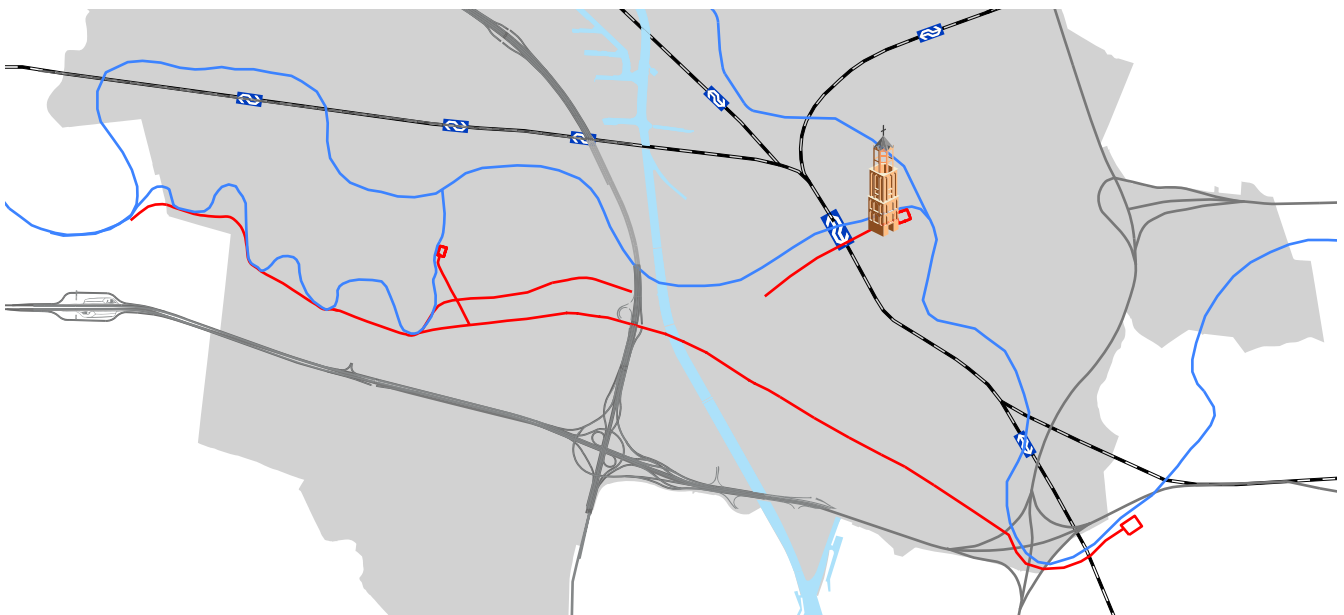
De Limes

De Romeinse Limes bestaat uit (niet zichtbare) archeologische resten van de oorspronkelijke grens van het Romeinse rijk.

De Romeinse Limes is geplaatst op de "Voorlopige Lijst Unesco Werelderfgoed Koninkrijk der Nederlanden 2010". De definitieve indiening van het nominatiedossier wordt verwacht in 2020 en plaatsing in 2021.



Afbeelding 3.5 Ligging van de Limes in Europa (zwarte stippen zijn de Romeinse legerplaatsen)



Afbeelding 3.6 Kaart met ligging van (delen) van de Romeinse weg langs de limes in rode lijnen weergegeven (bron: gemeente Utrecht)

In de loop van 2016/2017 zullen de contouren van de te beschermen delen van de Limes en de bufferzones worden vastgesteld. Deze contouren worden in de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgelegd. De bufferzone is bedoeld de duurzame instandhouding van de Outstanding Universal Values (OUV) van de beschermde delen te garanderen.

De Limes was de grens van het Romeinse Rijk. Deze grens, die in de tweede eeuw na Christus zijn grootste omvang had, beschermde het door de Romeinen veroverde gebied. De grens loopt van de Hadrianus Wall in Engeland, langs Rijn en Donau naar de Zwarte zee. Van daar door het Midden-Oosten en Noord Afrika naar de Atlantische kust in Marokko (zie afbeelding 3.5).

Het Nederlandse deel, gelegen langs de toenmalige Rijn, is hier van belang wegens de vondst van goed bewaarde houten en leren voorwerpen en andere vergankelijke materialen. Deze blijven in de Nederlandse bodem, onder de grondwaterspiegel, goed bewaard terwijl ze elders zijn vergaan.

Dan hebben we het over de houten forten, kades, wegen en vooral de schepen. In Nederland zijn al een aantal schepen gevonden, zoals bijvoorbeeld het 29 meter lange schip dat nu in het castellum in Vleuten te bewonderen is. De Limes volgt grotendeels de loop van de Oude Rijn en loopt ruwweg vanaf het punt waar de Rijn ons land binnenkomt tot aan de kust bij Katwijk. Het onderhavige plangebied doorsnijdt de Limes ter hoogte van de Kromme Rijn, tussen knooppunt Rijnsweerd en Lunetten (zie afbeelding 3.4 en 3.6). Onderdeel van de Limes was een door de Romeinen aangelegd weg langs deze grens (zie afbeelding 3.6). Hier liep het tracé van deze weg min of meer parallel aan de A12 en kruiste de A27 ter noorden van het knooppunt Lunetten.

De ligging van de Limes binnen het projectgebied is nog niet volledig bepaald. Daarom is voor de bepaling van de effecten van het project uitgegaan van de zone met een hoge verwachtingswaarde voor het aantreffen van vondsten die een relatie met de Limes hebben zoals aangegeven in afbeelding 3.4 in plaats van de scherpe lijn die is afgebeeld in afbeelding 3.6.

Amelisweerd

Amelisweerd is om drie redenen een gebied dat bijzondere aandacht verdient. De eerste is de intrinsieke waarde van het gebied zelf. De tweede is de emotionele waarde van Amelisweerd voor veel mensen uit Utrecht en tenslotte is het een historisch beladen gebied vanwege de aanleg van de A27 in de jaren '80.

Intrinsieke waarde

Amelisweerd is een begrip waar eigenlijk een drietal gebieden onder wordt verstaan; het fort Rhijnauwen, Nieuw Amelisweerd en Oud-Amelisweerd. Ook de Kromme Rijn is onlosmakelijk verbonden aan dit gebied.

Deze landgoederen zijn cultuurhistorisch waardevol door de afzonderlijke elementen zelf (de huizen en gebouwen, bruggen, laanstructuren, jaagpad, etc), het ontwerp van het landgoed, maar ook vanwege de onderlinge samenhang van die elementen. Bovendien speelt het landgoed een – weliswaar kleine, maar desalniettemin toch interessante – rol in de geschiedenis van Nederland. De invloed van koning Lodewijk Napoleon en zijn vrouw Hortense op het landgoed is goed gedocumenteerd en beschreven.



Het landgoed is ook vanuit natuuroogpunt van waarde. Het meest aansprekende voorbeeld is de aanwezigheid van een populatie reeën, de sneeuwkllokjes en de ouderdom van het bos (met name van een aantal zomereiken). In het *deelrapport natuur* is meer informatie over de aanwezige flora en fauna opgenomen.

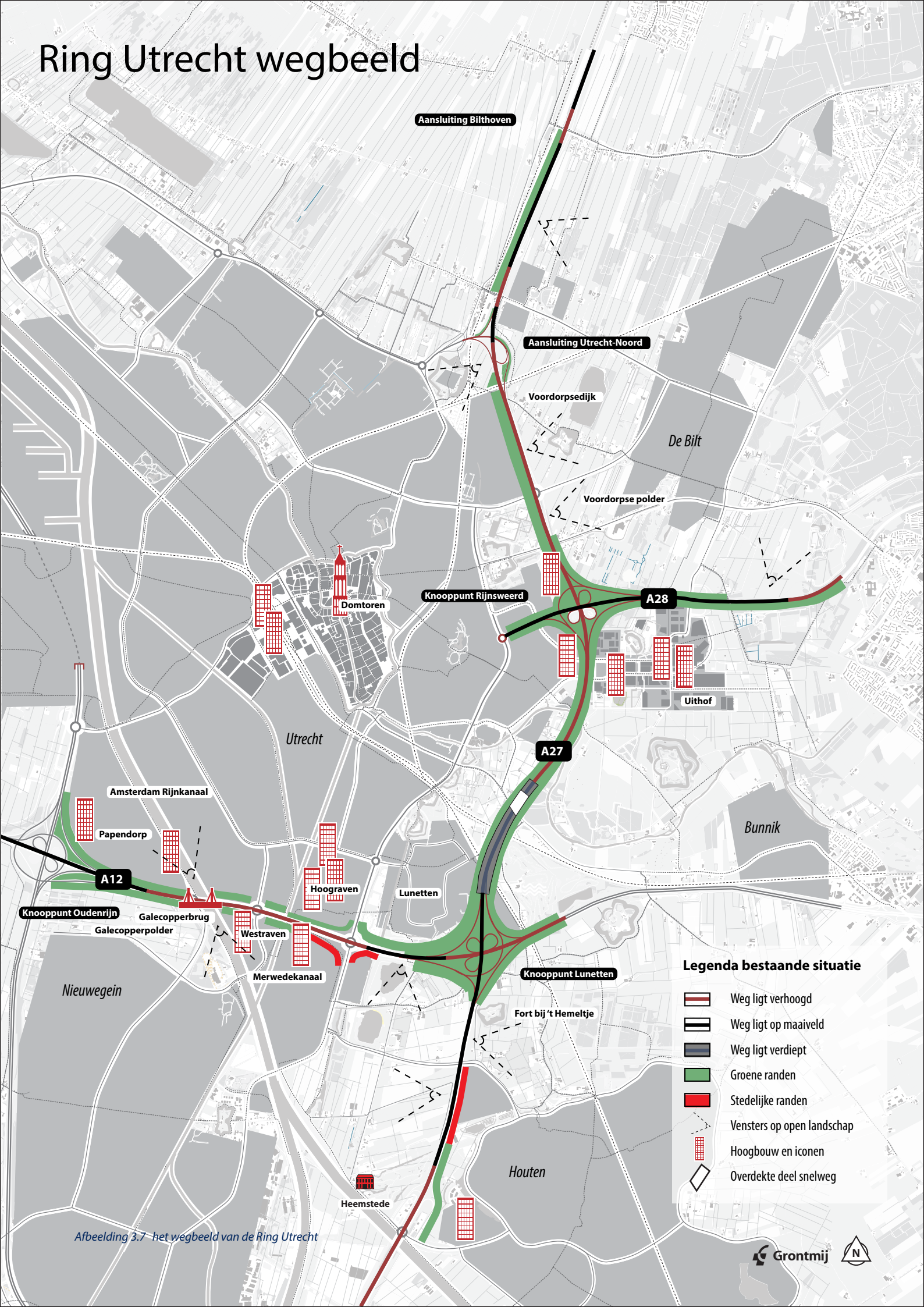
Emotionele waarde

Het landgoed is met ongeveer 1 miljoen bezoekers per jaar een druk bezochte recreatieve bestemming. Het landgoed is echter niet een toeristische attractie op landelijk niveau (zoals de kust of de Veluwe), noch heeft het een internationale uitstraling. De vele bezoekers zijn de bewoners van Utrecht zelf. Veel bewoners van Utrecht hebben goede jeugdherinneringen aan het bos. Bovendien is het voor veel mensen de eerste gelegenheid om op een mooie voorjaarszondagmiddag te genieten van de ontluikende natuur. Daarom is de aantasting van dit bos voor veel mensen belangrijker dan de kap van andere bomen.

Historische beladenheid

Amelisweerd is in de jaren '80 het symbool geworden van een omslag de werkwijze van Rijkswaterstaat. Het staat voor het verzet dat in de jaren '70 en '80 ontstond voor plannen zonder inspraak van burgers en omwonenden. En voor de aanleg van infrastructuur zonder voldoende rekening te houden met natuur – en andere milieuaspecten. Amelisweerd hoort daarmee thuis in bijvoorbeeld het verzet tegen de Oosterscheldedam of de sloop van de nog aanwezige stadswallen in menig stad of dorp. In de jaren '80 was iedereen voor of tegen de aanleg van de A27 langs Amelisweerd. Aantasting van Amelisweerd heeft daarmee een politieke historische context.

Ring Utrecht wegbeeld



Legenda bestaande situatie

-  Weg ligt verhoogd
-  Weg ligt op maaiveld
-  Weg ligt verdiept
-  Groene randen
-  Stedelijke randen
-  Vensters op open landschap
-  Hoogbouw en iconen
-  Overdekte deel snelweg

Afbeelding 3.7 het wegbeeld van de Ring Utrecht

3.3 De weg

De verschijningsvorm van de wegen binnen het project hebben effect op verschillende perspectieven: de weggebruiker, de omgeving en de passant langs de dwarsverbindingen. Alle drie de perspectieven worden hier beschreven. Hierbij is de weggebruiker het enige perspectief dat de A12, A28 en A27 in samenhang overziet.

De weggebruiker

Verschillende wegen

Anders dan de naam doet vermoeden, gaat de *planstudie Ring Utrecht* niet over alle auto(snel) wegen rond de stad; de planstudie beperkt zich tot oost- en zuidkant van de Utrechtse ringstructuur. Specifiek heeft het project betrekking op de A27, de A28 en de A12. Deze wegen zijn verschillend van karakter.

Verschijningsvorm

In het verleden zijn de verschillende wegen en knooppunten van de Ring landschappelijk ingepast. Dat is gebeurd met bomen in groepen, bomen in rijen en met bos en bosstroken. Waar het zicht op de omgeving juist gewenst was, is beplanting bewust achterwege gelaten. De A27 en de A28 zijn uitgesproken 'groene' corridors. Dat komt niet alleen door de landschappen waar ze doorheen lopen en de manier waarop ze daarin zijn opgenomen, maar ook door de manier waarop deze zijn ingepast in de stedelijke omgeving met dichte stroken bos/ bosplantsoen tussen de stad en de weg. De A12 is een uitgesproken stadsweg die hoog ligt met op sommige plekken zicht op Utrecht en Nieuwegein. Het zicht wordt aan de noordzijde deels ontnomen door geluidschermen en taludbeplanting. De zuidzijde heeft ook een rijke taludbeplanting.

A27

- Tussen de aansluiting Bilthoven en Utrecht-Noord loopt de A27 door het landschap van het Groene Hart. De weg ligt grotendeels gebundeld met de spoorlijn. De dichte beplanting tussen beide structuren zal met de verbreding van de A27 in het kader van het project A27/A1 Utrecht-Noord-knooppunt Eemnes-Bunschoten (autonome ontwikkeling) verdwijnen. De wegbermen zelf zijn vrijwel onbeplant waardoor er weids zicht is vanaf de weg op het landschap aan de oostkant van de weg. Hierdoor heeft dit wegvak nadrukkelijk het karakter van een landschappelijke snelweg.
- Tussen aansluiting Utrecht-Noord en knooppunt Rijnsweerd loopt de weg langs de stadsrand van Utrecht. Door de geluidschermen en de dichte beplanting langs de stadsrand wordt ook hier het zicht naar het open landschap aan de oostzijde van de weg geleid; de Voordorpsedijk en de Voordorpsepolder. De weg vormt een scherpe grens van stad met het landschap.
- Tussen de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten gebeurt op korte afstand heel veel: knooppunten, weefvakken, kunstwerken, geluidswerende voorzieningen, grondlichamen, en keerwanden. Rond Rijnsweerd steken kantoorgebouwen boven de stadsrand uit. Het wegbeeld bestaat uit grotendeels uit begroeide wanden en veel opgaande groen (grote bomen). De Uithof is het enige moment waar de stad zich met markante bebouwing presenteert.
- Ten zuiden van het knooppunt Lunetten heeft de A27 weer het karakter van een landschappelijke snelweg, ingepast met ruime zijbermen en bomenrijen. Hierdoor is niet alleen het open landschap goed zichtbaar voor de weggebruiker, maar ook de bedrijventerreinen van Houten en Nieuwegein. Direct ten zuiden van Knooppunt Lunetten ligt het fort Bij 't Hemeltje. Iets meer zuidelijk aan de westzijde van de weg staat het markante Kasteel Heemstede.

A28

- De A28 is een weg van landgoederen, bossen en slagenverkaveling. Na Zeist verlaat de A28 de bossen van de Utrechtse Heuvelrug en loopt tussen de landgoederen bij De Bilt, langs de Uithof naar de stad Utrecht. Op deze korte afstand gebeurt veel: de omgeving verandert van landschap naar stad. De weg verandert van een smalle lijn naar een complex knooppunt Rijnsweerd. De constante factor is de inpassing met bomen en bos, waardoor de A28 voor dit gedeelte een hele groene uitstraling heeft.

A12

- De A12 is een stadsweg. Tussen knooppunt Oudenrijn en de Galecopperbrug kiezen de talrijke rijbanen vanuit noord, west en zuid al vlechtend positie om parallel gebundeld de Galecopperbrug te passeren. Hier is sprake van een infra-landschap. De rijbanen zijn ingebed in opgaand groen en vanaf de buitenste banen is er zicht op de omgeving. Aan de noordkant, tussen bomen door op de kantoorlocatie Papendorp en aan de zuidkant op de polder Galecop, met op de achtergrond de bebouwing van Nieuwegein.
- Het traject aan de oostkant van de Galecopperbrug loopt als een brede verkeersbundel verhoogd door de stad met zicht op de bedrijven, detailhandel en kantoren aan weerszijden van de weg. Ter hoogte van het Merwedekanaal staan kantoorgebouwen dwars op de A12. De kantoorstoren van Westraven is een oriëntatiepunt dat van ver waarneembaar is. Andere aandachtstrekker hier zijn een vestiging van IKEA, Ordina, een Mercedes-showroom en in de nabije toekomst een Van der Valk-hotel. De woongebieden Hoograven en Lunetten zijn van de weg afgekeerd. Ze liggen achter geluidschermen en dichte beplanting. Door de taludbeplanting is het zicht vanaf de weg gefragmenteerd.

Knooppunten en aansluitingen

- Knooppunt Rijnsweerd is de oostelijke standsentree. Vanuit de Utrechtse heuvelrug openbaart de stad zich hier met de kantoren in Rijnsweerd en de Uithof en op de achtergrond de Domtoren. Het knooppunt verbindt de A27 en A28 door middel van klaverbladlussen en flyovers, zoveel mogelijk tussen bomen gelegen.
- Knooppunt Lunetten heeft ook een groen karakter. Door de dichte groene inrichting is er weinig beleving van het nabije stedelijke gebied, maar de aanwezigheid van de fly-overs en afritten. Hier is de stad Utrecht niet zo duidelijk zichtbaar, maar door de samenstelling van lussen en fly-overs is de stad duidelijk voelbaar. Men bevindt zich in een drukke omgeving.
- Knooppunt Oudenrijn valt buiten de scope van het project. Het knooppunt heeft vier open kwadranten, aan de stadszijde is het knooppunt beplant en aan de landschaps zijde open. Het knooppunt heeft vanuit het noorden en oosten vlechtend toelopende rijbanen, van elkaar gescheiden door bos. De oostelijke rijbanen zijn onderdeel van de scope van de Ring Utrecht.
- De Ring kent negen aansluitingen. Dit zijn de entrees voor Utrecht, Nieuwegein, Houten en De Bilt. In veel van deze aansluitingen staan waardevolle grote bomen en plantstroken. De negen aansluitingen zijn allemaal anders qua constructies en kunstwerken. Door de wegverbreding worden kunstwerken breder en daarmee de onderdoorgangen langer. Voor elke aansluiting vraagt dit om maatwerk.

Geluidschermen

Langs de drie wegtrajecten staan verschillende geluidschermen. Deze schermen zijn allemaal anders en zullen veelal vervangen worden door hogere schermen. Het aanbrengen van meer eenheid kan een verbetering opleveren voor het stadsbeeld.

Omgeving

De betrokken actoren vanuit de omgeving zijn de mensen die rondom de snelwegen wonen, werken en recreëren. In de huidige situatie is hierbij een duidelijk onderscheid te herkennen in oriëntatie en afscherming. Langs woonwijken is er veelal zo min mogelijk relatie met de weg, woningen liggen van de weg afgekeerd en de weg is afgeschermd met dicht groen. Ook voor recreatieve functies geldt dit, al lopen sommige routes langs of over de weg, waarbij uitzicht over de brede wegen als interessant punt kan gelden. Voor bedrijvigheid geldt dat met name de zichtlocaties juist op de weg gericht zijn. Bedrijvigheid met een rommelig karakter, zoals werkterreinen of kale loodsen worden daarentegen vaak wel weer afgeschermd met groen.

Passant en de dwarsverbindingen

Doordat de A12 en A27 dicht langs de stad liggen, zijn er veel dwarsverbindingen die op korte afstand van elkaar liggen. Langs het stedelijke gebied zijn de wegen vaak verhoogd aangelegd, zodat lokale verbindingen eenvoudig gekruist worden. Uitzondering hierop is het wegvak ter hoogte van Amelisweerd en tussen Amelisweerd en knooppunt Lunetten dat verdiept is aangelegd waardoor de Koningsweg en twee spoorlijnen de Ring op maaiveldniveau kruisen.